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

Ref.: LT 2/3.1.1 – SA309- 2024 Lima, 3 de setiembre de 2024

Para: Dra. María Julia Cordero, Interventora de la ANAC, Argentina
Ing. José Iván Fernando García Terceros, Director Ejecutivo a.i. DGAC, Estado Plurinacional de Bolivia
Sr. Tiago Sousa Pereira, Director-Presidente, ANAC, Brasil
Ten. Brig. do Ar Alcides Teixeira Barbacovi, Director General, DECEA y Presidente, CERNAI, Brasil
General de Aviación Carlos E. Madina, Director General, DGAC, Chile
Sr. Sergio Paris Mendoza, Director General, UAEAC, Colombia
Sr. Ab. Juan Pablo Franco Castro, Director General de Aviación Civil, DGAC, Ecuador
Cap. Rafael Bárcenas, Director General, Autoridad de Aeronáutica Civil, República de Panamá
Sr. Nelson Mendoza, Presidente, DINAC, Paraguay
Sr. Donald Castillo Gallegos, Director General, DGAC, Perú
Brig. Gral. (Av.) Lic. Leonardo Blengini, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, DINACIA, Uruguay
Cnel. Leonardo Alberto Briceño Dudamel, Presidente, INAC, República Bolivariana de Venezuela

Asunto: **Decimoctava Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/18) -** Brasil, 24 al 26 de febrero de 2025

Acción Requerida: **Agendar la fecha de la reunión**
Nombrar un Punto Focal antes del 20 de septiembre de 2024

Distinguido/a señor/a:

Me complace dirigirme a usted para informarle que la Decimoctava Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/18) está prevista para realizarse del **24 al 26 de febrero de 2025**, en Brasil, gracias a la gentil invitación de las autoridades de aviación civil de Brasil.

La RAAC/18 estará orientada a hacer seguimiento al ejercicio estratégico desarrollado durante la RAAC/17, y acordar las métricas y metas del progreso de la implementación de los acuerdos. Asimismo, hará seguimiento a la situación regional y sus prioridades, revisará las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores, considerará las iniciativas para el desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo

Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147
Centro Empresarial Real,
Vía Principal No.102
Edificio Real 4, piso 4, San Isidro
Lima 15073 – Perú

Web page: www.icao.int/SAM
Email: icaosam@icao.int
Tel.: +51 1 611-8686
Fax.: +51 1 611-8689

en la Región y proporcionará información sobre las actividades de medio ambiente. Finalmente, será una buena oportunidad para discutir temas relacionados al 42° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI de 2025.

Sírvase encontrar adjunto a esta nota el Informe de la Décimo Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/17), la "Declaración para la Transformación de la Aviación Civil de la Región Sudamericana" y el resumen de los ejercicios estratégicos desarrollados como parte de la Sesión presencial de la RAAC/17.

Para iniciar las actividades de planificación y organización de la RAAC/18, le solicito amablemente que su Administración nombre un Punto Focal y envíe su información de contacto, completando el siguiente formulario, antes del **20 de septiembre de 2024**: https://forms.office.com/r/UBVtdwddib

Mucho le agradeceré separar la fecha de la reunión en su agenda y considerar la participación de su administración. El evento se realizará en inglés y español y contará con los servicios de interpretación simultánea.

La documentación relacionada con la RAAC/18, así como la confirmación de la ciudad y sede donde se llevará a cabo, será publicada en el sitio web de la Oficina Regional, https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2025-RAAC18&t=1, tan pronto esté disponible.

Acepte, distinguido señor/a, los sentimientos de mi mayor consideración y estima.

Fabio Faizi Rahnemay Rabbani
Director Regional
Oficina Sudamericana de la OACI
Lima

Adjuntos
Los indicados

cc: Secretaría General, ANAC, Argentina
Secretaría Privada, ANAC, Argentina
Sra. Pamela Suárez, Unidad de Planificación y Control de Gestión, ANAC, Argentina
Dr. Agustín Rodríguez Grellet, Gerente General y Presidente, EANA, Argentina
Cdor. Esteba Bruno, Secretario General EANA S.E., Coordinador Nacional Proyecto ARG16801
Sra. Marisa Fornero, Coordinadora Administrativa, EANA, Argentina
Sr. José Manuel Olivares, Responsable I en Planificación y Calidad, DGAC, Bolivia
Gerencia de Relaciones Internacionales de la ANAC, Brasil
Sr. Luiz Felipe Thomaz Gomes Araújo, Secretario Ejecutivo de la CERNAI, Brasil
Sra. Patricia de Andraca, Encargada de la Sección RAI, DGAC, Chile
Oficina Asesora de Comunicaciones y Relacionamiento Institucional, UAEAC Colombia
Lic. María Paulina Gonzalez, Directora de Comunicación Social, DGAC, Ecuador
Sr. Diego Antonio Castro Larrea, Asesor Técnico, Trámites DGAC-OACI, Ecuador
Lic. Abdel Martínez, Subdirector AAC, Panamá

Lic. Víctor Gorday, Secretario General, AAC Panamá
Sr. Gustavo Arosemena, Coordinador Nacional OACI, AAC Panamá
Ing. Alfredo Broce, Unidad de Cooperación Técnica, AAC, Panamá
Sra. Marie-Paule Cayol, Jefa Dpto. Asuntos Internacionales, DINAC, Paraguay
Sr. Fernando Torres, Coordinador Suplente, DGAC, Perú
Sr. José Antonio Rubio Travi, Gerenta General, CORPAC S.A., Perú
Cnel. (Av.) Eduardo Aguirregaray, Director General de Aviación Civil, DINACIA, Uruguay
Msc. Romelys Josefina Rivero León, Gerente General de la Oficina de Relaciones Internacionales, INAC, República Bolivariana de Venezuela
Willy Rojas Neazoa, Gerente de Relaciones con la OACI, INAC, República Bolivariana de Venezuela
ICAORD, México

C:\Users\mrodriguezp\AppData\Local\Microsoft\Windows\INetCache\Content.Outlook\ILF6KEVT\SA309-SaveTheDateEstados_RAAC18.docx/MERP

OACI

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA

INFORME DE LA DÉCIMO SÉPTIMA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL DE LA REGIÓN SUDAMERICANA DE LA OACI (RAAC17)

FASE ASINCRÓNICA:
Virtual: 16 de febrero al 21 de abril de 2023
FASE PRESENCIAL:
Santiago, Chile: del 11 al 14 de abril de 2023

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

DÉCIMO SÉPTIMA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL

RAAC/17

INFORME DE FASE ASINCRÓNICA

(Virtual, del 16 de febrero al 21 de abril de 2023)

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-2
Lugar y duración de la Reunión ii-2
Organización, Oficiales y Secretaría ii-2
Idiomas de trabajo ii-2
Agenda ii-2
Asistencia ii-3
Lista de Conclusiones ii-3

iii - Lista de Participantes iii-4

Informe sobre la Cuestión 1A 1A-1
Situación actual y prioridades regionales

Informe sobre la Cuestión 2A: 2A-1
Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores

Informe sobre la Cuestión 3A: 3A-1
Ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional

Informe sobre la Cuestión 4A: 4A-1
Iniciativas para el desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región (Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte aéreo en la Región Panamericana – Visión 2020-2035 y metas de A41)

Informe sobre la Cuestión 5A: 5A-1
Otros Asuntos

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

Con el objetivo de ofrecer un mayor espacio para reuniones bilaterales o multilaterales entre los diversos asistentes, y a la vez permitir a los Directores de Aviación Civil realizar un ejercicio estratégico y evaluar el curso de la aviación regional luego de la pandemia, alineada con la Declaración IWAF/4 y con miras al futuro (2035), se dividió la Reunión en dos fases:

- Una fase virtual asincrónica que se realizó desde el 16 de febrero de 2023 al 21 de abril de 2023
- Una fase presencial que se realizó del 11 al 14 de abril de 2023 que se realizó en las instalaciones del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

ii-2 ORGANIZACION, FUNCIONARIOS Y SECRETARIA

La sesión asincrónica fue una fase de la Reunión en la cual los Estados y Organizaciones revisaron y comentaron las diferentes notas de estudio propuestas antes de la Reunión presencial. Esto se realizó bajo un ambiente colaborativo que permitió la retroalimentación de manera remota, transparente y flexible. La Oficina Regional preparó una plataforma virtual que permitió el intercambio y dialogo sobre las notas, de manera que luego de la fase asincrónica, se preparó un resumen de dichos intercambios que fue presentado en la fase presencial de la RAAC17 con motivos de lograr los acuerdos.

Los detalles de acceso e interacciones en la plataforma se encuentran en la nota informativa #4.

ii-3 IDIOMAS DE TRABAJO

Los idiomas de trabajo y de la documentación de la Reunión fueron el español y el inglés.

ii-4 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1A del Orden del Día:	Situación actual y prioridades regionales
Cuestión 2A del Orden del Día:	Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores
Cuestión 3A del Orden del Día:	Ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional
Cuestión 4A del Orden del Día:	Iniciativas para el desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región (Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte aéreo en la Región Panamericana – Visión 2020-2035 y metas de A41)

Cuestión 5A del
Orden del Día: Otros Asuntos

ii-5 **ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión fase virtual 31 delegados de doce Estados y un territorio de la Región SAM, un Estado de la Región NAAC, así como de Organismos Internacionales. Cabe destacar, que, al ser una fase virtual asincrónica, la participación de los Estados/Organizaciones en la revisión y comentarios de las notas de estudio fue mucho más amplio. Dado el involucramiento potencial de varios especialistas a lo interno de los Estados/Organizaciones y con el objetivo de mantener el orden de las interacciones, se solicitó a los Estados designar el mínimo de puntos focales por Estado/Organización participante. La lista de los puntos focales aparece en la página iii-1.

ii-6 **LISTA DE CONCLUSIONES**

N°	Título	Página
RAAC17/01	MECANISMO DE MEDICIÓN Y EVALUACIÓN DEL RENDIMIENTO DE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA EN LA REGIÓN SAM	1A-3
RAAC17/02	APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE MEJORA CONTINUA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS SAM	1A-4
RAAC17/03	COMPROMISO PARA APOYAR LA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP/SMS EN LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM	1A-5
RAAC17/04	PLAN ESTRATÉGICO DE LA VISIÓN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REGIÓN SAM	1A-7
RAAC17/05	CREACIÓN DE UNA GUIA SOBRE DISPOSICIONES CONTRA CIBERATAQUES E INTERFERENCIA, PARA INCLUIR EN LOS PROGRAMAS NACIONALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (NCASP) Y OTROS PROGRAMAS NACIONALES PERTINENTES	1A-12
RAAC17/06	ASIGNACIÓN DE RECURSOS A CARGO DE LOS PROCESOS UAS/RPAS EN LAS ADMINISTRACIONES DE AVIACIÓN CIVIL Y AUTORIDADES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE LOS ESTADOS SAM	1A-14
RAAC 17/07	CREACIÓN DE UN FORO REGIONAL QUE ATIENDA ASPECTOS DE FACILITACIÓN CON TODAS LAS PARTES INTERESADAS (MIGRACIÓN, ADUANAS, POLICIA, AVSEC/FAL, INDUSTRIA)	1A-15
RAAC 17/08	PASAJEROS INSUBORDINADOS	1A-17
RAAC 17/09	ACTIVIDADES SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	4A-2
RAAC 17/10	FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO	4A-3
RAAC 17/11	PROMOCIÓN DE LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EL DESARROLLO DE LA MUJER EN LA AVIACIÓN	4A-6
RAAC 17/12	INCLUSIÓN Y REDUCCIÓN DE BARRERAS EN EL TRANSPORTE AÉREO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y PERSONAS MAYORES	5A-2

LISTADO DE PUNTOS FOCALES ASIGNADOS PARA LA FASE ASINCRÓNICA DE LA RAAC17

ARGENTINA
1. Paola Tamburelli
2. Romina Minotti

BOLIVIA
3. Wenddy Mercado

BRASIL / BRAZIL
4. Jorge Avila – DECEA
5. Ricardo Cosendey – DECEA
6. Marcela Braga Anselmi - ANAC

CHILE
7. Patricia de Andraca

ECUADOR
8. Bolivar Rosales

ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES
9. Courtney Canales - FAA
10. Monica Ditzel - TSA

FRENCH GUIANA
11. Ravo Randria

GUYANA
12. Abraham Dorris

PANAMA
13. Carlos Von Seidlitz

PARAGUAY
14. Hugo Zalazar

PERÚ
15. Jorge Dupuich

SURINAME
16. Brian de Souza

URUGUAY
17. Gaetano Battagliese
18. Virginia Silvera

VENEZUELA
19. Daniela Caraballo

CANSO
20. Javier Vanegas

IATA
21. Julio Pereira

IBAC
22. Kurt Edwards

OACI / ICAO
23. Marcelo Ureña
24. Pablo Lampariello
25. Jorge Armoa
26. Fabio Salvatierra
27. Fernando Hermoza
28. Roberto Sosa
29. Francisco Almeida
30. Leonardo Boszczowski
31. Diego da Silva

Cuestión 1A del Orden del Día: Situación actual y prioridades regionales

1.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas:

- *NE/02 – Situación y proyección del transporte aéreo regional – Conectividad y Competitividad, Secretaría*
- *NE/03 - KPI´s y BLs de los Planes Globales, Regionales y Nacionales, Secretaría*
- *NE/04 – Apoyo a la mejora continua de la seguridad operacional en los Estados SAM, Secretaría*
- *NE/05 – Seguimiento a la implementación de mejoras de capacidad y eficiencia a la navegación aérea en los estados SAM, Secretaría*
- *NE/08 - Seguimiento a la implementación de mejoras de la sostenibilidad medio ambiental en la aviación de los Estados SAM, Secretaría*
- *NE/12 - Seguimiento a Proyectos Regionales SAM, Secretaría*
- *NE/13 - Implementación de políticas del Documento 9082 de la OACI, Secretaría*
- *NE/15 - Programa de Acreditación ATM Verde – Medidas Operativas de Apoyo para la Aviación Verde, CANSO*
- *NE/20 – Avances en la Red de Intercambio de Datos ATFM para Las Américas de CANSO (CADENA), CANSO*
- *NE/21 - Objetivos y Políticas de Estados Unidos en Relación con los Combustibles de Aviación Sostenibles, Estados Unidos*
- *NE/22 - Desarrollo de Material Guía para Indicadores Clave de Rendimiento (KPI) Aplicables a los Planes Nacionales de Navegación Aérea, Argentina*
- *NE/27 - Las Oportunidades de las Autoridades RAAC para la Efectividad del Plan de Negocios OACI 2023-2025, Chile*
- *NE/28 - Implementación del PBN (performance based navigation) en Ecuador, su estado actual y la necesidad de buscar nuevas estrategias, Ecuador*
- *NE/29 – Implantación del PBCS para el soporte de los Servicios de Navegación Aérea en espacio aéreos oceánicos y/o remotos, Chile*
- *NE/31 - Evaluar documento técnico de ciberseguridad para la aviación civil, Chile*
- *NE/32 – Postulación de la República Bolivariana de Venezuela como Centro Principal para retransmisión de mensajes desde Sudamérica hacia Europa, Venezuela*
- *NE/33 - Experiencia Chilena en relación con el sistema anónimo de reportes de seguridad de vuelo (SARSEV), Chile*
- *NE/34 - Avances en la evolución regional y global de la aviación no tripulada y la necesidad de establecer organismos a cargo de los UAS/RPAS en los Estados SAM, Secretaría*
- *NE/36 – Evolución de la Facilitación de Viajes y Servicios de Pasajeros en la Región, IATA*
- *NE/39 – Reconocimiento de Equivalencia, IATA*
- *NE40 – Adopción de la Tecnología ADS-B Basada en un Análisis de la Situación Comercial*
- *NE/41 - Cómo Abordar el Aumento de Incidentes Causados por Pasajeros Disruptivos y/o Perturbadores en los Vuelos, IATA*
- *NE/43 - Tarifas por Servicios Aeroportuarios y de Aeronavegación, IATA*
- *NE/44 – Programa de Eficiencia Aeroportuaria, IATA*
- *NE/45 – Estrategia ATFM para la Región SAM, IATA*
- *NE/46 – Estrategia de Enrutamiento DCT para la Región SAM, IATA*
- *NE/47 – Seguimiento a la implementación de mejoras de la sostenibilidad medio ambiental en la aviación de los Estados SAM, Venezuela*

- *NE/48 - Experiencia Argentina con las Actividades del CMA del USOAP y Lecciones Aprendidas el Proceso, Argentina*
- *NE/50 - Estrategias de Mitigación de Riesgos para la Vida Silvestre, IATA*
- *NI/03 - Aprobación del Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea Vol. III versión inicial, Secretaría*
- *NI/09 - Avances respecto de la propuesta de mejora al proceso para la actualización de cartas de acuerdo operacionales ATS, Argentina*
- *NI/10 - Optimización de la separación longitudinal para aeronaves en espacio aéreo continental, Argentina*
- *NI/11 - Optimización continua del espacio aéreo continental de Chile, Chile*
- *NI/12 - Acciones realizadas y planificadas por Chile para la reducción de emisiones a través de la optimización del espacio aéreo, Chile*
- *NI/13 - Medidas tomadas por el estado de Chile en la campaña mundial para mejorar los NOTAM, Chile*
- *NI/14 - Ensayo SRVSOP-OACI proceso de certificación de aeródromo El Loa de Calama año 2020-2022, Chile*

NE/02 – Situación y proyección del transporte aéreo regional – Conectividad y Competitividad

1.2 Esta nota de estudio señaló diferentes aspectos relacionados con la situación y proyección del transporte aéreo, de la conectividad y del crecimiento de la aviación en la Región SAM y también se instaba a los Estados a fortalecer la cooperación para recolectar y enviar sus datos estadísticos a la OACI.

1.3 Además, la nota presentó los beneficios de la liberalización del transporte aéreo en la Región, así como las posibles acciones que los gobiernos deberían adoptar (a través de la OACI) para promover y apoyar el proceso de recuperación que se observa en la Región SAM.

1.4 En este sentido, los Estados tomaron nota sobre la importancia de la visión a largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional de la OACI que garantiza el principio de igualdad de oportunidades para los Estados.

1.5 Asimismo, se destacó el desafío de buscar las mejores estrategias de manera coordinada con la industria para la recuperación del transporte aéreo a fin de viabilizar una mayor conectividad y prepararlos conjuntamente ante posibles sucesos que puedan nuevamente afectar a la aviación.

1.6 Chile mencionó la importancia de la nota de estudio, que contiene elementos esenciales de análisis para apreciar la situación del transporte aéreo en la Región y también destacó la necesidad de dar énfasis a la carga aérea y solicitó actualizar el valor del precio de petróleo con tendencia a la baja. Además, se mencionó la recuperación del transporte aéreo en la Región Latinoamericana que ha desacelerado en el año de 2023 y la falta de mención al valor de las estadísticas.

1.7 IATA en la nota de estudio 51 presentó una perspectiva económica y el valor de la aviación como complemento a la nota de la Secretaría.

NE/03 - Mecanismo de medición y evaluación del rendimiento de la Planificación Estratégica en la Región SAM

1.8 La propuesta de esta nota de estudio fue bien recibida por los Estados. Durante la fase asincrónica de la Reunión, los 8 Estados que comentaron la nota de estudio, lo hicieron para manifestar su acuerdo con el contenido, y reconocieron la importancia de contar con los medios para medir el avance de implementación de la planificación estratégica.

1.9 Para tal fin, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

<table>
<tr><td>CONCLUSIÓN RAAC17/01</td><td colspan="2">MECANISMO DE MEDICIÓN Y EVALUACIÓN DEL RENDIMIENTO DE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA EN LA REGIÓN SAM</td></tr>
<tr><td colspan="2">¿Qué?:
Se desarrolle un Mecanismo de medición y evaluación del rendimiento de la planificación estratégica en la Región SAM, que incluya objetivos, metas e indicadores para:
a) Gobernanza (incluyendo la gestión de los recursos humanos);
b) Innovación;
c) Competitividad;
d) Efectividad de los planes; y
e) Medio ambiente</td><td>Impacto esperado:
☐ Político/Global
☐ Interregional
☐ Económico
☐ Ambiental
☒ Operacional/Técnico</td></tr>
<tr><td colspan="3">¿Por qué?: Para desarrollar la capacidad de monitorear el avance de la visión estratégica, evaluar su desempeño, e identificar las áreas que requieren atención prioritaria durante los próximos años.</td></tr>
<tr><td colspan="3">¿Cuándo?: Para ser presentado para consideración de la Reunión RAAC/18.</td></tr>
<tr><td colspan="3">¿Quién?: Oficina Regional Sudamericana de la OACI</td></tr>
</table>

NE/04 – Apoyo a la mejora continua de la seguridad operacional en los Estados SAM

1.10 Mediante esta nota de estudio, la Secretaría informó a los Estados sobre el seguimiento a la implementación de mejoras para la seguridad operacional en los Estados SAM, tomando como base las directrices establecidas en la Edición 2019-2022 del Plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP).

1.11 Los Estados tomaron nota sobre el rendimiento de la Región SAM en la implementación efectiva (EI) de los ocho (8) elementos críticos de un sistema de supervisión de la seguridad operacional. Sobre este asunto, se informó a los Estados que la ampliación de los plazos entre auditorías, así como los impactos de la pandemia de COVID-19, podría estar afectando el compromiso de algunos Estados en hacer su mejora continua.

1.12 En este sentido y a fin de apoyar a los Estados a mejorar su EI y a lograr el 95 % de EI en 2030 (Objetivo 2 del GASP y SAMSP), la Oficina SAM propuso a la RAAC/17 implementar un *Programa de mejora continua para el fortalecimiento de los sistemas de aviación civil de los Estados SAM* que se presenta en el **Apéndice A** de esta parte del informe.

1.13 Durante el análisis del programa de mejora continua, once (11) de los trece (13) Estados SAM manifestaron su apoyo al programa con las siguientes consideraciones:

- Un Estado solicitó considerar asistencia virtual o remota; que la planificación sea a requerimiento del Estado afectado y que las fechas del **Apéndice A** sean consideradas como tentativas;
- Otro Estado manifestó que la confidencialidad de la información sea incluida en la propuesta de conclusión, y
- Dos Estados solicitaron que las fechas de las visitas de asistencia técnica en sitio sean acordadas previamente entre Secretaría y dichos Estados.

1.14 También se coordinó con los Estados las fechas de las visitas de asistencia técnica en sitio de 2023, y se destacó el carácter confidencial entre el Estado y la OACI de los informes de estas misiones.

1.15 Una vez que la RAAC/17 analizó en la fase asincrónica el componente de **mejora en la implementación efectiva (EI) de los ocho elementos críticos** de la NE/04, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

<table>
<tr><td>CONCLUSIÓN RAAC17/02</td><td colspan="2">APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE MEJORA CONTINUA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS SAM</td></tr>
<tr><td colspan="2">¿Que?

a) Se aprueba el Programa de mejora continua para el fortalecimiento de los sistemas de aviación civil de los Estados SAM, de conformidad con el Apéndice A de esta parte del informe.
b) se finalicen las coordinaciones y la elección de las fechas de las visitas de asistencia técnica en sitio con los Estados que así solicitaron;
c) se aliente la participación de los Estados que todavía no han comentado sobre el programa de mejora continua a participar en dicho programa;
d) que se continúe manteniendo la confidencialidad de los informes de misión de la Oficina Regional a los Estados;
e) se ratifica el compromiso de los Estados en el seguimiento del plan de trabajo acordado para la mejora de sus sistemas de aviación civil.</td><td>Impacto Esperado:

☐ Político/Global
☐ Interregional
☐ Económico
☐ Ambiental
☒ Operacional/Técnico</td></tr>
<tr><td colspan="3">¿Por qué?: Para que los Estados SAM puedan fortalecer sus sistemas de aviación civil y alcanzar las metas establecidas en el SAMSP; Planes nacionales de seguridad operacional de la aviación (NASPs); Plan Regional de Navegación Aérea Vol. III y Planes nacionales de navegación aérea de los Estados SAM con los que se pretenden lograr la implementación de los elementos constitutivos básicos (BBBs).</td></tr>
<tr><td colspan="2">¿Cuándo?: A partir de la aprobación</td><td>Estatus: ☒ Válida
☐ Invalidada
☐ Finalizada</td></tr>
<tr><td colspan="3">¿Quién?: ☒ Estados ☒ Secretaría ☐ Otro (Especifique):</td></tr>
</table>

1.16 En relación al componente de **implementación del SSP/SMS** de la NE/04, los Estados tomaron nota que la implementación holística del SSP se ha convertido en un gran desafío para los Estados SAM y que era fundamental comprender las ventajas de implementar un SSP inmerso en las estructuras propias de los organismos con funciones de aviación de cada Estado y que la integración y la colaboración

de estos organismos y del personal a cargo de la gestión de la seguridad operacional es clave para la implementación eficaz del SSP y SMS.

1.17 Los Estados también tomaron nota sobre la importancia de integrar a los organismos de investigación de accidentes e incidentes (AIG) dentro de la estructura del SSP para que los Estados puedan ejercer sus funciones de manera eficiente en la gestión de la seguridad operacional. Además, los organismos AIG, inmersos en las Autoridades de Aviación Civil, merecen atención, apoyo y ser estructurados de acuerdo con las normas internacionales para que puedan cumplir sus roles de manera proactiva en la investigación de accidentes y gestión de los riesgos de seguridad operacional.

1.18 Considerando que las metas regionales del SAMSP hacen un llamado a los Estados para que alcancen el nivel de madurez "***existe",*** en 2025 y "***existe y es eficaz",*** en 2028, la RAAC/17 acordó aprobar la siguiente conclusión:

<table>
<tr><td>CONCLUSIÓN RAAC17/03</td><td colspan="2">COMPROMISO PARA APOYAR LA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP/SMS EN LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM</td></tr>
<tr><td colspan="2">¿Que?:

a) Se continúe la implementación del SSP/SMS en los Estados de la Región;
b) se fortalezca los organismos AIG que aún se encuentran dentro de la estructura de las AAC y
c) se apoye la vinculación de los organismos AIG independientes con el SSP, de acuerdo con el análisis realizado en el Párrafo 1.16 de esta parte del informe.</td><td>Impacto Esperado:

☐ Político/Global
☐ Interregional
☐ Económico
☐ Ambiental
☒ Operacional/Técnico</td></tr>
<tr><td colspan="3">¿Por qué?: Para lograr las metas establecidas en el GASP y SAMSP, tomando en cuenta los desafíos observados en el párrafo 1.15 de esta parte del informe.
Para que los Estados puedan cumplir con las metas SSP del SAMSP y gestionar sus sistemas de aviación civil de manera eficiente, robusta y en base a la gestión de los riesgos de seguridad operacional, contribuyendo a la mejora continua y al sostenimiento de sus sistemas de supervisión de la seguridad operacional.</td></tr>
<tr><td colspan="2">¿Cuándo?: A partir de la aprobación de la conclusión</td><td>Estatus: ☒ Válida
☐ Invalidada
☐ Finalizada</td></tr>
<tr><td colspan="3">¿Quién?: ☒ Estados ☐ Secretaría ☐ Otro (Especifique):</td></tr>
</table>

NE/05 – Seguimiento a la implementación de mejoras de capacidad y eficiencia a la navegación aérea en los estados SAM

Incluye referencias a: ***NE/28 – Ecuador***
NE/29 – Chile
NI/03 - Secretaría
NI/10 - Argentina
NI/11 – Chile
NI/15 – EASA

1.19 La nota de estudio 05 (NE/05) "Seguimiento a la implementación de mejoras de capacidad y eficiencia a la navegación aérea en los estados SAM", expone el avance de la implementación de mejoras de Capacidad y Eficiencia de la Navegación Aérea, en los ámbitos del ATM y su plataforma CNS, así como el soporte de información AIM/MET, e implantación de mejoras en Aeródromos.

1.20 Se enumeraron las prioridades actuales de la Región SAM para dar soporte a las iniciativas de capacidad y eficiencia de la navegación aérea, en el contexto de la recuperación de la Aviación luego de la pandemia, entre ellas:

a) Fortalecimiento de los servicios de diseño de procedimientos de vuelo (IFPD) y la planificación de espacio aéreo. Impulso a la implantación del PBN;
b) fortalecimiento de los servicios ATS, en cuanto a separación de aeronaves, enrutamiento directo y rutas UPRs y el marco de la seguridad operacional, a través de los siguiente habilitadores:

   i. Implantación del AIDC y el AMHS. Gestión de Planes de vuelo. Interoperabilidad;
   ii. disponibilidad de sistemas CNS que aseguren la cobertura de vigilancia ATS, incluyendo iniciativas de compartición de datos Radar/ADS B, para el espacio aéreo colindante entre las FIR's, así como mejoras en comunicaciones piloto – controlador; y
   iii. promulgación de Planes de Contingencia ATS.

c) impulso al Plan de Operaciones ATFM e implantación de servicios ATFM, de acuerdo las Fases de la Guía Regional;
d) optimización del AIM, implantación del AIP electrónico y planificación para los habilitadores del concepto SWIM;
e) disponibilidad de equipos y software para recepción de imágenes y productos meteorológicos para las OMA y OVM. Implantación del intercambio OPMET y aplicación del IWXXM. Implantación del QMS en el MET; y
f) desarrollo de capacidades en los Estados respecto a planificación nacional de uso de aeropuertos, alineada a su CAMP y las metas regionales. Iniciativas en aeropuertos seleccionados, para implementar la A-CDM de manera armonizada y escalable.

1.21 Complementariamente, la nota de estudio NE/28 de Ecuador resalta la importancia de impulsar las operaciones PBN en el ámbito de la aviacion general, así como la implementación en aeropuertos domésticos que ya se viene desarrollando en varios Estados.

1.22 A su vez, las Notas NI/11 y NE/29 de Chile y la NI/10 de Argentina, coinciden en destacar las iniciativas para la optimización del espacio aéreo, separación optimizada de aeronaves y la implantación del PBN, reconociendo su contribución para la capacidad y eficiencia.

1.23 La NI/15 presentada por EASA informó sobre el respaldo que viene recibiéndose a través del proyecto EU LAC APP II, para la implantación del PBN en la Región.

1.24 Asimismo, la NI/03 a cargo de la Secretaría, enumera los retos de la Región para adoptar la planificación basada en performance en el marco del Plan Regional ANP CAR/SAM, Volumen III, y la necesidad de seguir generando fortalezas en la gestión de indicadores KPI del GANP.

1.25 La eficiencia de los servicios y espacios aéreos aporta directamente a la recuperación de la Aviación en la Región, frente al difícil contexto económico mundial. Las mejoras en eficiencia y capacidad son cruciales para impulsar el restablecimiento de la conectividad aérea de la Región, conforme a los compromisos de la Declaración de Fortaleza, Brasil.

1.26 La Reunión respaldó el listado de prioridades identificadas, y ratificó su compromiso con el desarrollo de los proyectos vigentes de GREPECAS, y su respaldo a los grupos de trabajo que llevan a cabo mejoras para la capacidad y eficiencia de la navegación aérea. Se exhortó a seguir trabajando de manera integrada y cooperativa con la industria y las partes interesadas.

NE/08 - Seguimiento a la implementación de mejoras de la sostenibilidad medio ambiental en la aviación de los Estados SAM

1.27 La Secretaría presentó la NE/08, referente a la Sostenibilidad medio ambiental de la aviación en la Región SAM. Los Estados, en sus comentarios y retroalimentaciones indicaron un apoyo a la propuesta de la nota de estudio, así como a la Conclusión propuesta (ver párrafo 2.14 de la NE/08), pero con reservas de observar la soberanía de los Estados y la de no mercantilizar con el Medio Ambiente.

1.28 Los principios de soberanía de los Estados están consagrados al más alto nivel de los instrumentos jurídicos de la OACI (Artículo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional) y de las Naciones Unidas (Artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas), por tanto, todas las acciones y compromisos de los Estados, siempre se circunscriben a estos principios. La Secretaría es consciente de la soberanía de los Estados, en la toma de decisiones de apoyar las iniciativas y compromisos de la OACI, así como la metodología que considera aplicar a fin de adecuar sus acciones a sus legislaciones Nacionales y Políticas de Estados relacionadas al Medio Ambiente.

1.29 La Secretaría trabajará estrechamente con los Estados, para establecer las mejores estrategias para cumplir con los SARPs de la OACI, relacionadas a Medio Ambiente, y como se indica en el párrafo anterior siempre respetando la soberanía y autonomía de los Estados, de trazar sus propios planes para apoyar a la OACI en cumplir su compromiso con la protección del Medio Ambiente, pero conscientes que el cambio climático no respeta fronteras y afecta a todo el planeta por igual, por tanto la colaboración internacional y el compromiso con el ambiente son valores fundamentales para confrontar el principal reto que afronta la humanidad.

<table>
<tr><td>CONCLUSIÓN RAAC17/04</td><td colspan="3">PLAN ESTRATÉGICO DE LA VISIÓN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REGIÓN SAM</td></tr>
<tr><td colspan="2">Qué?

a) Se establezca un Plan Estratégico para la Región SAM, con el apoyo de la Secretaría, que mitigue los efectos de la aviación sobre el medio ambiente y lo convierta en una actividad sostenible, resiliente y amigable con el Medio Ambiente;
b) los Estados de la Región SAM revisen constantemente sus Planes de Acción de Reducción de Emisiones de CO_2 proveniente de la aviación civil, y lo actualice cada tres años;
c) se inste a los Estados, que aún no lo hicieron, a adherirse al CORSIA;
d) se prepare un Plan Estratégico que apoye la investigación, implementación y uso de energías renovables en los aeropuertos;
e) se apoye la investigación de producción de combustibles sostenibles de aviación, y su uso en las aeronaves;
f) se solicite a la Secretaría apoyar a los Estados en la preparación de planes estratégicos de sostenibilidad y resiliencia ambiental de la aviación.</td><td colspan="2">Impacto esperado:

☒ Político/Global
☐ Interregional
☒ Económico
☒ Ambiental
☒ Operacional/Técnico</td></tr>
<tr><td colspan="4">¿Por qué?: Es necesario diseñar acciones que ayuden a que la aviación sea resiliente y sostenibles con el medio ambiente</td></tr>
<tr><td>¿Cuándo?:</td><td>Reportar avances en la RAAC18</td><td>Status:</td><td>☒ Válida
☐ Invalidada
☐ Finalizada</td></tr>
</table>

¿Quién?: ☐ Coordinadores ☒ Estados ☐ Secretaría OACI ☐ OACI HQ ☒ Otros (Especifique): Industria

NE/12 - Seguimiento a Proyectos Regionales SAM

1.30 La Reunión tomó nota sobre las actividades y avances de los tres proyectos regionales administrados por la Oficina Regional SAM:

- RLA/99/901 - Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP);
- RLA/03/901 - Sistema de Gestión de la REDDIG y Administración del Segmento Satelital;
- RLA/06/901 - Asistencia para la implantación de un sistema regional de ATM considerando el concepto operacional de ATM y el soporte de tecnología en comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) correspondiente.

1.31 Se tomó nota que durante los años 2016 y 2017 los tres proyectos regionales tuvieron una implementación presupuestaria de alrededor 90% y una implementación de actividades de más del 90%; a través de ellos se organizaron al 30 de setiembre: 217 misiones de asistencia; en actividades de capacitación se tuvo una participación de alrededor de 1892 personas; 680 participantes a reuniones de trabajo; con un total de 236 becas emitidas.

1.32 Las evaluaciones realizadas sobre el nivel de satisfacción en estos tres proyectos se mantiene el promedio de 4 sobre un máximo de 5; lo que nos indica que los Estados Miembros de la Región están satisfechos con el desempeño y objetivos de estos estos proyectos. Además, Paraguay manifestó su satisfacción sobre cómo estos proyectos colaboran en las distintas implementaciones de navegación aérea.

1.33 Estos proyectos son herramientas útiles a la Región que soportan las actividades de mejoras de navegación área y de seguridad operacional, y por tanto son fundamentales para lograr alcanzar los objetivos y metas de las prioridades regionales en estas materias.

NE/13 - Implementación de políticas del Documento 9082 de la OACI

1.34 Esta nota de estudio resaltaba la importancia del Doc 9082 de la OACI que presenta los principios para definir tarifas, incluyendo el mecanismo para recuperar costos de facilidades y provisión de servicios de aeropuertos y proveedores de navegación y abordó los desafíos que enfrentan las aerolíneas en las Américas en relación con la revisión de las tarifas de usuario por parte de los aeropuertos y los proveedores de servicios de aeronavegación.

1.35 Además, esta nota presentó el estatus de implementación de estas políticas de la OACI en Sudamérica y subrayó los beneficios de implementar las políticas, principios y provisiones descritas en el Doc 9082 y propuso que la Región priorice la implementación de estas.

1.36 Los Estados tomaron nota del estudio presentado sobre el estatus de implementación de las políticas del documento de la OACI en la Región SAM y apoyaron su contenido destacando la importancia de la política de derechos de tarifas para obtener condiciones de competitividad, impulsando el crecimiento local y regional. Por otro lado, Brasil ha mencionado que comprende las dificultades para aumentar el nivel de adhesión, principalmente en vista de la necesidad de conciliación con otros objetivos regionales, en particular el mantenimiento de aeródromos deficitarios.

1.37 Finalmente, IATA apoyó esta nota de estudio en los cargos de usuario. IATA presentó además la nota de estudio 43 que complementa lo incluido en este de OACI, sobre el cumplimiento del documento 9082.

NE/15 - Acreditación verde de ANSP CANSO

1.38 CANSO presentó el Programa de Acreditación Verde para los proveedores de servicios de navegación aérea. Los Estados comentaron que es una excelente iniciativa, pero que sería importante contar con informaciones adicionales sobre la estructura del programa.

1.39 Además, informó que el programa de CANSO Green ATM tiene objetivos e indicadores únicos que se aplican a todos por igual y no por país. Se evalúan cuatro categorías como lo son la gobernanza, infraestructura, mejoras en ATM, y otros elementos.

1.40 CANSO ofreció el desarrollo de un taller virtual explicando los beneficios y aclarar las dudas que tengan los Estados en relación con el programa.

NE/20 - Avances en la Red de Intercambio de Datos ATFM para Las Américas de CANSO (CADENA)

1.41 Se informó que CANSO está apoyando la implementación armonizada a nivel mundial de la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) basada en los principios de la toma de decisiones en colaboración (CDM). La iniciativa CADENA de CANSO ofrece comunicaciones ATFM transfronterizas regionales y una atmósfera operacional fluida que incorpora procedimientos y métodos operacionales. La implementación de una ATFM en red a nivel regional requiere el establecimiento de métodos CDM entre los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) participantes y las partes interesadas a nivel regional e internacional.

NE/21 - Objetivos y Políticas de Estados Unidos en Relación con los Combustibles de Aviación Sostenibles

1.42 Estados Unidos informó sobre sus políticas y objetivos relacionados con el desarrollo y despliegue de combustibles de aviación sostenibles (SAF) en Estados Unidos y el el Plan de Acción Climática de la Aviación.

1.43 Esta nota informa sobre la política de SAF que tienen en Estados Unidos, el plan de acción para lograr net zero al 2050 y cómo colabora la academia con estudios particulares por zona geográfica.

1.44 Los Estados han mencionado que resulta importante identificar todas las oportunidades de desarrollo y producción de SAF tanto en la Región como fuera de ella, considerando de vital importancia las alianzas con países desarrollados cuyo *expertise* podrá ayudarnos a lograr el objetivo ambicioso asumido.

1.45 Los Estados han recibido con beneplácito la Información sobre el proyecto ASCEN, el cual ha dado lugar a herramientas analíticas y datos para comprender beneficios medioambientales y económicos que podrían derivarse del desarrollo de cadenas de suministro SAF. Se resaltó que Colombia y Ecuador forman parte del Proyecto ASCEN, y que podrían participar del monitoreo de los resultados del Proyecto 93 y estudiar proyectos de investigación similares en la Región SAM.

NE/22 - Desarrollo de Material Guía para Indicadores Clave de Rendimiento (KPI) Aplicables a los Planes Nacionales de Navegación Aérea

1.46 Argentina, mediante está nota de estudio, solicitó que se encomiende a los Grupos GREPECAS y RASG-PA, la elaboración de material guía para el desarrollo de indicadores aplicables a los planes nacionales de navegación aérea.

1.47 Adicionalmente, la nota solicita que la Oficina Regional, en coordinación con GREPECAS, organice actividades de difusión y capacitación para los Estados acerca de las aplicaciones disponibles en la plataforma iSTARS, en particular del Portal Regional. Se convino en aceptar la propuesta de la NE/22 de Argentina.

NE/27 - Las Oportunidades de las Autoridades RAAC para la Efectividad del Plan de Negocios OACI 2023-2025

1.48 La nota de estudio NE/27 presentada por Chile, hace un resumen de aspectos importantes del nuevo Plan de Negocios de la OACI para el periodo 2023-2025, donde destaca que la OACI en tiempos de Post Pandemia y para "reconectar al mundo" requiere adaptarse a las necesidades emergentes de los Estados y las innovaciones en la industria. Menciona que los Estados no tienen tareas específicas que cumplir en el Plan de Negocios OACI 2023-2025, pero si tienen una oportunidad.

1.49 Los Estados tienen una gran responsabilidad en el Plan de Negocios OACI 2023-2025 al determinar sus propias necesidades, sus propias brechas y sus restricciones de recursos; pero más importante es la identificación de las necesidades regionales comunes, brechas y restricciones regionales que impidan el desarrollo común. Esta es una oportunidad para los Estados que es a su vez crucial para la efectividad del Plan de Negocios OACI 2023-2025. Los Estados pueden realizar acciones concretas para contribuir al éxito del Plan.

1.50 Los Estados comentaron a favor y en apoyo a la nota de estudio NE/27.

NE/28 - Implementación del PBN (performance based navigation) en Ecuador, su estado actual y la necesidad de buscar nuevas estrategias

1.51 Esta nota de estudio preparada por Ecuador sobre el PBN, aborda en el análisis de la NE/05 de la Secretaría.

NE/29 – Implantación del PBCS para el soporte de los Servicios de Navegación Aérea en espacio aéreos oceánicos y/o remotos

1.52 Esta nota de estudio, presentada por Chile, propone la evaluación de la implantación de la Comunicación y Vigilancia Basada en el Rendimiento (PBCS) en espacios aéreos oceánicos y/o remotos, con un enfoque regional, buscando el aumento de la eficiencia y capacidad del espacio aéreo; y a la armonización de capacidades de los Estados SAM con las de las regiones vecinas. Además, aborda lo concerniente al desarrollo e implementación del concepto PBCS, incluyendo un resumen de las resoluciones y conclusiones tomadas en los diferentes foros de la OACI durante los últimos 20 años, reconociendo que esta implementación debe involucrar a todas las partes interesadas incluyendo a la Autoridad reguladora, los proveedores de servicios de navegación aérea, operadores, proveedores de servicios de comunicación y vigilancia (CSP/SSP) y los fabricantes de aeronaves. Concluye enfatizando

que para una implementación del concepto PBCS en la Región SAM es necesario el trabajo coordinado entre todas las partes interesadas.

1.53 La Reunión tomó nota de la información, mencionando que en el espacio del Atlántico Sur ya hay iniciativas para implantación de PBCS por los Estados que conforman el Grupo SAT incluyendo a Brasil; asimismo, que en un enfoque de implementación regional es indispensable el papel de la Agencia Regional de Monitoreo - CARSAMMA, quien ha expuesto en varios foros sus capacidades para poder asumir tareas relacionadas con el PBCS y ha establecido líneas de colaboración con la agencia PARMO del Océano pacifico; lo que la convierte en una parte interesada indispensable en la implementación del PBCS a nivel regional. La Reunión reconoció el liderazgo y la experiencia de Chile como miembro del grupo de implementación del pacifico sur - ISPACG que está impulsando el PBCS y de Brasil como parte del SAT; y llamo al resto de los Estados SAM a aprovechar estas experiencias para crear sinergias que impulsen el PBCS en la Región.

NE/31 - Evaluar documento técnico de ciberseguridad para la aviación civil

1.54 Esta nota de estudio, presentada por Chile, presentó a la RAAC/17, una propuesta de un documento técnico que contemple los fundamentos generales de ciberseguridad en base a los cuales deben ser diseñadas, instaladas y operadas de manera segura las redes y sistemas utilizados para la prestación de servicios aeronáuticos regulados, que sirva de guía para que los Estados SAM puedan establecer un marco regulatorio sobre esta materia.

1.55 Durante la Reunión asincrónica, el apoyo a la Nota de Estudio en relación a los ciberataques ha sido evidente, mostrando la disposición de diferentes actores para colaborar en la documentación y políticas desarrolladas por el Estado chileno.

1.56 CANSO hizo hincapié que los ciberataques se han convertido en una amenaza creciente a nivel mundial, como resultado del aumento en la digitalización y en los sistemas de interconectividad y el papel de OACI en afrontar esta amenaza emergente a través de la resolución A39-19 "Abordando la ciberseguridad en la aviación civil" durante la Asamblea 39 d la OACI. En este sentido, CANSO se ha comprometido a apoyar los trabajos que se acuerden, compartiendo incluso la guía en español: Air Traffic Management Cybersecurity Policy Template - CANSO.

1.57 Se destacó la importancia de desarrollar marcos normativos en la materia, pero también se hace énfasis en que cada Estado debe contar con la flexibilidad necesaria para su aplicación. En este contexto, se recomienda que la Nota de Estudio pueda ser presentada al Panel de Expertos de Ciberseguridad de la OACI, del cual Chile es miembro, demostrando así el compromiso y la cooperación entre las diferentes naciones y organizaciones en la lucha contra los ciberataques y la protección de la aviación civil.

1.58 Luego de las discusiones y comentarios de los Estados, se convino en adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RAAC 17/05	**CREACIÓN DE UNA GUÍA SOBRE DISPOSICIONES, CONTRA CIBERATAQUES E INTERFERENCIA, PARA INCLUIR EN LOS PROGRAMAS NACIONALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (NCASP) Y OTROS PROGRAMAS NACIONALES PERTINENTES**

Que:	**Impacto esperado:**
a) Un grupo de tarea de los Estados coordinado por la Secretaría desarrolle una guía sobre aspectos de ciberseguridad, utilizando como base el documento técnico de ciberseguridad para la aviación presentado por Chile y otros que el grupo de tarea estime conveniente; y b) se adopten o se armonicen estas disposiciones en los planes nacionales y otros programas pertinentes.	☐ Político / Global ☒ Inter-regional ☒ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional
Por qué: Para que los Estados SAM cuenten con herramientas en sus planes nacionales de seguridad de la aviación para enfrentar y mitigar la amenaza de ataques cibernéticos contra la aviación civil y proteger los sistemas críticos, incluidos soportes físicos y lógicos, en beneficio del público viajero.	
Cuándo: antes de RAAC/18	**Estatus:** ☒ Válida ☐ Invalidada ☐ Finalizada
Quién: ☐ Coordinadores ☒ Estados ☒ Secretaría OACI ☒ OACI HQ ☐ Otros:	

NE/32 – Postulación de la República Bolivariana de Venezuela como Centro Principal para retransmisión de mensajes desde Sudamérica hacia Europa

1.59 Venezuela presentó esta nota de estudio e informó que el 23 de febrero de 2023 fue establecida como operativa la interconexión AMHS (P1), entre los centros COM AMHS de Caracas y Madrid. En la nota de estudio presentada, Venezuela se postula para ser el Centro COM principal para la retransmisión de mensajes de la Región SAM hacia EUR.

1.60 En este sentido, la Reunión tomó nota que, en el periodo del 24 al 27 de abril de 2023, será realizada en la Oficina Regional en Lima el Cuarto Taller/Reunión de Supervisores/Operadores de Centros COM AMHS de la Región SAM (COM/AMHS/4), que tratará, entre otros asuntos, del enrutamiento de los mensajes aeronáuticos (intrarregional e interregional).

NE/33 - Experiencia Chilena en relación con el sistema anónimo de reportes de seguridad de vuelo (SARSEV)

1.61 Mediante esta nota de estudio Chile presentó su experiencia en relación con el Sistema anónimo de reportes de seguridad de vuelo (SARSEV).

1.62 La Reunión tomó nota que la OACI ha planteado la necesidad de contar con reportes obligatorios y voluntarios y que respecto a los últimos existe la posibilidad de que haya reportes confidenciales, los cuales resguardan la identidad de quien reporta. Sin embargo, en la jurisprudencia chilena esto no es posible ya que toda la información que exista en estos reportes, administrados por el Estado de acuerdo con la Ley chilena es pública y podría ser usada para procesos judiciales. Esto dificulta el proceso de recepción de reportes, ya que las personas no quieren verse expuestas al evidenciar situaciones que afecten la Seguridad Operacional lo que podría traer represalias en su contra. Por esta razón, Chile ha implementado desde el 2010 el sistema proactivo SARSEV.

1.63 La Reunión tomó nota sobre esta estrategia para consideración de los Estados SAM y que se analice la factibilidad y conveniencia de que sea un sistema donde participen en conjunto los Estados de la Región SAM.

1.64 Chile informó que podría compartir el detalle de funcionamiento si algún Estado quisiera implementar un sistema similar.

NE/34 - Avances en la evolución regional y global de la aviación no tripulada y la necesidad de establecer organismos a cargo de los UAS/RPAS en los Estados SAM para gestionar la implementación de estas operaciones

1.65 En lo que concierne a la NE/34, once (11) Estados apoyaron y consideraron primordial la creación dentro de la organización (AAC) de una entidad a cargo de la aviación no tripulada dotada de inspectores e investigadores competentes en número suficiente, que impulse el desarrollo reglamentario nacional, las certificaciones, autorizaciones, la vigilancia basada en riesgos y el sistema de gestión de la seguridad operacional de las operaciones UAS/RPAS.

1.66 La Reunión también consideró que la estructura sugerida debería ser evaluada caso por caso por los Estados, considerando su actual estructura de gobernanza en materia de aviación civil.

1.67 La Secretaría aclaró que la propuesta de un organismo a cargo de los UAS/RPAS se debe evaluar dependiendo del tamaño y complejidad de las operaciones UAS/RPAS, siempre definiendo y controlando las competencias necesarias para el personal requerido y alternativamente crear dependencias o áreas a cargo de la implementación de estas operaciones, inmersas en las estructuras actuales de los organismos de seguridad operacional y de los organismos de diseño y producción para aquellos Estados que prevean ser Estados de diseño y producción.

1.68 Acerca de las competencias de los inspectores UAS/RPAS, Secretaría informó que éstas se encuentran contempladas en la Sección 8 de planificación del UAS CONOPS de la Región SAM y se propuso apoyarse con los proyectos regionales para que la Región pueda avanzar en todas las tareas contempladas en el UAS CONOPS para el 2023.

1.69 Acogiendo la propuesta del Estado, la Oficina SAM desarrolló y presentó un proyecto para obtener los fondos necesarios, a fin de apoyar a los Estados en las actividades de corto plazo y el inicio de las actividades de mediano plazo del UAS CONOPS. El proyecto constará de cuatro sub-proyectos que permitirán el desarrollo de reglamentos; material de orientación para los inspectores UAS/RPAS y para la industria; perfiles, roles (funciones y responsabilidades) y competencias para los inspectores UAS/RPAS; programas y planes de instrucción y cursos de capacitación para los inspectores UAS/RPAS. Este proyecto fue concebido para atender las operaciones más allá de la visibilidad directa visual (BVLOS) en la categoría específica; las operaciones emergentes con aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje vertical (eVTOL) tripuladas; las operaciones emergentes autónomas de carga con aeronaves pequeñas y, finalmente dará inicio al desarrollo reglamentario de los primeros LAR RPAS en base a las normas y métodos recomendados RPAS de los diferentes Anexos relacionados.

1.70 La Reunión también tomó nota que en la instrucción que se provea a los inspectores UAS/RPAS se incluya a los investigadores de las Autoridades de Investigación de Accidentes (AIA) para que adquieran las competencias necesarias en investigación de sucesos relacionados con los UAS/RPAS.

1.71 La Reunión al analizar la NE/34 presentada por la Secretaría, convino en la necesidad de crear funciones y procesos y asignar recursos necesarios para atender las necesidades para incorporar de

forma efectiva y segura los UAS/RPAS y que los organismos AIG provean capacitación a sus investigadores en investigación de accidentes e incidentes de UAS/RPAS y adoptó la siguiente conclusión:

<table>
<tr><td>CONCLUSIÓN
RAAC 17/06</td><td colspan="2">ASIGNACIÓN DE RECURSOS A CARGO DE LOS PROCESOS UAS/RPAS EN LAS ADMINISTRACIONES DE AVIACIÓN CIVIL Y AUTORIDADES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE LOS ESTADOS SAM</td></tr>
<tr><td colspan="2">¿Que?:

a) Se presupuesten recursos en las AAC y AIG para fortalecer los procesos asociados a los UAS/RPAS; y
b) Se asegure la capacitación a los investigadores en investigación de accidentes e incidentes de UAS/RPAS.</td><td>Impacto Esperado:

☐ Político/Global
☐ Interregional
☐ Económico
☐ Ambiental
☒ Operacional/Técnico</td></tr>
<tr><td colspan="3">¿Por qué?: Para que los Estados puedan reglamentar las operaciones UAS/RPAS, otorgar autorizaciones y certificaciones y llevar a cabo la vigilancia basada en riesgos (RBS) y las investigaciones de accidentes e incidentes de la aviación no tripulada.</td></tr>
<tr><td colspan="2">¿Cuándo?: Reportar estatus a RAAC/18</td><td>Estatus: ☒ Válida
☐ Invalidada
☐ Finalizada</td></tr>
<tr><td colspan="3">¿Quién?: ☒ Estados ☐ Secretaría ☐ Otro (Especifique):</td></tr>
</table>

NE/36 – Evolución de la Facilitación de Viajes y Servicios de Pasajeros en la Región

1.72 Esta nota de estudio presenta la situación actual en la industria de viajes aéreos en la Región de las Américas, enfocándose en la recuperación y el impacto sobre la infraestructura aeroportuaria. A medida que el tráfico supera los niveles de 2019, la presión sobre servicios como inmigración, aduanas y seguridad aumenta, evidenciando carencias en personal y procesos largos y manuales en algunos aeropuertos. La IATA sugiere la evolución de marcos regulatorios y la aplicación de tecnologías modernas para mejorar la efectividad, eficiencia y seguridad del transporte aéreo. Además, insta a los gobiernos a adoptar soluciones a corto y mediano plazo, garantizando la programación del personal adecuado y revisando sus marcos regulatorios para permitir la evolución de los procesos y mejorar la experiencia del pasajero en la Región.

1.73 Durante la Reunión asincrónica, diversos Estados y organizaciones expresaron su apoyo a la Nota de Estudio de IATA, reconociendo la necesidad de revisar y disponer urgentemente del personal necesario para los procesos de inmigración, seguridad y aduanas en los aeropuertos. Se destacó la importancia de revisar y desarrollar procedimientos actuales de procesamiento de pasajeros, incluido el marco regulatorio, e implementar soluciones tecnológicas para mejorar la experiencia del pasajero y fortalecer la seguridad nacional. No obstante, se mencionó que los Estados tienen soberanía para decidir sobre el aumento de su personal aeroportuario, considerando que esta solución podría no ser viable para todos debido a dificultades económicas y costos involucrados.

1.74 La Reunión apoyó la adopción de instrumentos tecnológicos, tales como soluciones biométricas y sistemas API y PNR con el fin de agilizar los procesos y mejorar la experiencia en el transporte aéreo. No obstante, las reservas con respecto a la realidad comercial, el estudio de costos y beneficios, y asegurar la competencia justa, adecuada, transparente y equitativa al implementar dichas soluciones.

1.75 La Secretaría hizo hincapié de que el Anexo 9 – Facilitación ya establece la necesidad de implementación de sistemas API y PNR, respaldados por un marco jurídico y administrativo apropiado. La Oficina Regional SAM se comprometió a apoyar a los Estados y a la IATA en actividades alineadas con las propuestas de la nota de estudio.

1.76 Luego de las discusiones y comentarios de los Estados, se propone a la Reunión adoptar la conclusión propuesta en la nota:

<table>
<tr><td>CONCLUSIÓN
RAAC 17/07</td><td colspan="2">UTILIZACIÓN DEL GRUPO AVSEC/FAL/RG Y/O LOS SEMINARIOS RELACIONADOS PARA ATENDER ASPECTOS DE FACILITACIÓN CON TODAS LAS PARTES INTERESADAS (MIGRACIÓN, ADUANAS, POLICIA, AVSEC/FAL, INDUSTRIA)</td></tr>
<tr><td colspan="2">¿Que?:

a) La Secretaría considere involucrar organizaciones multilaterales de Naciones Unidas relacionadas con la facilitación (Aduanas, Migración, Salud Pública), Estados y Organizaciones de la Industria (Aeropuertos y Aerolíneas) para tratar del tema de Facilitación;
b) en este grupo se revisen las previsiones actuales sobre procesos de inmigración, seguridad y aduanas implantados en los Estados SAM, así como el uso de la Diferenciación de Detección de Pasajeros Basada en el Riesgo y la implementación de soluciones tecnológicas basadas en la biometría; y

c) la Secretaría solicite a los Estados SAM la asignación de un punto focal en las AAC (puntos focales o PoC de facilitación) que sirva de punto de contacto estatal para la obtención de puntos de contactos en cada una de las entidades involucradas a nivel nacional.</td><td>Impacto esperado:

☒ Político / Global
☐ Inter-regional
☐ Económico
☒ Ambiental
☒ Técnico/Operacional</td></tr>
<tr><td colspan="3">Por qué:
a) Para de identificar oportunidades de mejora para abordar de manera eficiente la creciente demanda y niveles de servicio;
b) para mejorar la experiencia de los pasajeros y fortalecer la seguridad nacional;
c) para adoptar medidas para:
• descongestionar las áreas de inmigración, aduanas y seguridad en varios aeropuertos de la Región,
• permitir una mayor precisión, procesos más rápidos,
• una mejor experiencia para los pasajeros y
• una asignación más efectiva del personal
d) para prepararse para el incremento del número de pasajeros, elevando el nivel de seguridad y mejorando la experiencia de viaje de los pasajeros en la Región.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cuándo: Antes de la RAAC/18</td><td>Estatus:
☒ Válida
☐ Invalidada
☐ Finalizada</td></tr>
<tr><td colspan="3">Quién: ☐ Coordinadores ☒ Estados ☒ Secretaría OACI ☒ OACI HQ ☐ Otros:</td></tr>
</table>

NE/39 – Reconocimiento de Equivalencia

1.77 El objetivo de esta nota de estudio es subrayar la importancia y los desafíos de la implementación de un programa de Reconocimiento de Equivalencia. Con ese fin, los Estados deben considerar, dentro de la planificación y el desarrollo de dichos programas, las particularidades de la Región, así como la necesidad del apoyo y reconocimiento de terceros Estados para poder capturar todos los beneficios de un Programa RoE.

1.78 Durante la discusión asincrónica, la Nota de Estudio NE/39 tuvo 4 apoyos y 1 reserva cuanto a su contenido. Se destaca que el tema propuesto por el Programa RoE tiene el mismo concepto de lo discutido en la ***NE/17 - Estrategia para Implementación del Concepto de Control de Seguridad Único (OSS),*** por lo que puede haber habido más posicionamientos de que sean favorables al desarrollo del tema

por sus ventajas y para mejor experiencia al pasajero. Un análisis de la nota 17 se puede encontrar bajo el informe de la Cuestión 4A del Orden del Día.

NE/40 – Adopción de la Tecnología ADS-B Basada en un Análisis de la Situación Comercial

1.79 Con respecto a esta nota de estudio, presentada por IATA, la Reunión fue informada de que para la implementación de la vigilancia por ADS-B, por parte de un proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP), hay dos posibilidades: implantación de una infraestructura (terrestre) propia del ANSP o contratación de servicios de un proveedor de información de vigilancia certificado, que ha implementado una infraestructura por medio de satélites de baja órbita.

1.80 Asimismo, la Reunión tomó nota que, actualmente, en áreas remotas oceánicas hay dos posibilidades disponibles: ADS-C (contrato) y ADS-B (radiodifusión), siendo la primera una técnica de reporte de posición por enlace de datos (actualización de la información a cada 10 ó 15 minutos); al contrario, ADS-B es una técnica efectiva de vigilancia aeronáutica, proporcionando actualización de la información en segundos.

1.81 Dos situaciones pueden ocurrir en el caso de adopción del ADS-B Satelital por un ANSP responsable de un área remota oceánica: ningún aumento en la tarifa por prestación de servicios de navegación aérea o un aumento de la tarifa por parte del ANSP, que debe estar orientada por lo que estipula el Doc 9082.

1.82 Considerándose que, según IATA, "*El combustible para aviones representa casi el 30% de los gastos operativos de la aerolínea*" (IATA - Fuel), y "*Los cargos totales a los usuarios por servicios de navegación aérea y aeropuertos comparten el 5-6% del costo total de la aerolínea.*" (IATA - Air Navigation Service Charges), es interesante para las aerolíneas y otros operadores de aeronave el proveimiento de la vigilancia por ADS-B Satelital, mismo con un aumento de la tarifa, por tener condiciones de realizar vuelos más directos, con mejor ocupación del espacio aéreo, permitiendo ahorro de combustible en las operaciones aéreas y menos emisión de gases en la atmosfera, además del aumento de la seguridad operacional de las operaciones aéreas.

NE/41 - Cómo abordar el aumento de incidentes causados por pasajeros disruptivos y/o perturbadores en los vuelos

1.83 Esta nota de estudio de la IATA se menciona que la recuperación en la aviación civil postpandemia trajo un aumento aún más grande en incidentes de pasajeros disruptivos en vuelos. América del Sur ha demostrado liderazgo en la adopción de medidas al respecto, pero es necesario para enfrentar

esta amenaza que los Estados ratifiquen el **Protocolo de Montreal 2014** y tomen acciones urgentes adicionales para mejorar la seguridad y garantizar una experiencia fluida para pasajeros y proteger a la tripulación.

1.84 Durante la Reunión asincrónica, se mencionó la aprobación y adhesión de Uruguay al convenio en 2018, y se destacó la importancia de complementar los procesos penales con sanciones civiles y administrativas, conforme al Manual de la OACI Doc. 10117. La Reunión apoyó la Nota de Estudio y se sugirió que la adopción de medidas de sanción podría realizarse a través de cambios en el código penal, el desarrollo de campañas de sensibilización, y la inclusión de referencias detalladas sobre conductas inaceptables y sus consecuencias en las condiciones de transporte de los explotadores aéreos.

1.85 La Secretaría agradeció a IATA por abordar el tema de pasajeros disruptivos en la NE41 y recordó que el Grupo Regional AVSEC/FAL ha discutido el asunto, y que en noviembre 2022 se desarrolló un taller en coordinación con CLAC donde se compartieron experiencias y se identificaron áreas clave que requieren atención. En relación con el Protocolo de Montreal de 2014, la Secretaría alentó a los Estados

que aún no lo han ratificado a hacerlo lo antes posible, destacando su importancia para fortalecer la cooperación internacional en la prevención y sanción de actos ilícitos y disruptivos a bordo de aeronaves.

1.86 La Oficina Regional reiteró su compromiso en apoyar a los Estados en la implementación de legislación y régimen de sanciones administrativas, siguiendo las pautas establecidas en el Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores (Doc. 10117). La lista de los Estados que han firmado o ratificado el Protocolo fue presentada en adjunto a los comentarios de la plataforma electrónica de la Reunión.

1.87 Luego de las discusiones y comentarios de los Estados, la Reunión convino en adoptar la siguiente conclusión:

<table>
<tr><td>CONCLUSIÓN
RAAC 17/08</td><td colspan="2">PASAJEROS INSUBORDINADOS</td></tr>
<tr><td colspan="2">Que:

a) Se ratifique el Protocolo de Montreal de 2014 (MP14);
b) se complementen los procesos penales con un régimen de sanciones civiles y administrativas, como se describe en el Manual de la OACI, Doc. 10117;
c) se asegure que los viajeros estén al tanto de las conductas indisciplinadas y prohibidas a bordo de los vuelos y de las sanciones legales y de otro tipo que están vigentes según la Norma 6.45 en el Anexo 9 – Facilitación.</td><td>Impacto esperado:

☒ Político / Global
☒ Inter-regional
☐ Económico
☐ Ambiental
☒ Técnico/Operacional</td></tr>
<tr><td colspan="3">Por qué:
a) Para reducir el número de incidentes relacionados con pasajeros disruptivos y/o perturbadores en los vuelos.
b) Para disuadir comportamientos disruptivos y perturbadores los vuelos.
c) Para eliminar brechas jurisdiccionales.
d) Para garantizar que existan mecanismos de aplicación adecuados a la gravedad de los incidentes de pasajeros disruptivos y perturbadores.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cuándo: A corto y mediano plazo</td><td>Estatus:
☒ Válida
☐ Invalidada</td></tr>
</table>

	☐ Finalizada
Quién: ☐ Coordinadores ☒ Estados ☐ Secretaría OACI ☐ OACI HQ ☐ Otros:	

NE/43 - Tarifas por Servicios Aeroportuarios y de Aeronavegación

1.88 Al analizar la NE/43, la Reunión concordó con el diagnóstico que la adhesión a los principios clave de fijación de precios es parcial y se comprenden las dificultades para aumentar el nivel de adhesión, principalmente ante la necesidad de conciliación con otros objetivos regionales, en particular el mantenimiento de aeródromos deficitarios.

1.89 Brasil expresó sus reservas en la acción sugerida en el párrafo b) de esta nota de estudio indicando que ANAC Brasil evalúa que el aumento de las tarifas aeroportuarias para recuperar pérdidas en los aeropuertos, incluidas las derivadas de la pandemia de COVID-19, está de acuerdo con el principio de tarificación en función de los costes.

NE/44 – Programa de Eficiencia Aeroportuaria, IATA

1.90 Mediante esta nota de estudio, IATA presentó una propuesta para implementar un Programa de Eficiencia Aeroportuaria con el objetivo de optimizar el uso de la infraestructura aeroportuaria, así como potenciar los beneficios de la implementación de nuevos conceptos de espacio aéreo en Ruta y TMA. Se expuso varios conceptos/herramientas para este efecto, entre otros, reducción de tiempo de ocupación de pista, mínimas de separación reducidas, salidas omnidireccionales, etc.

NE/45 – Estrategia ATFM para la Región SAM, IATA

1.91 A través de esta nota, IATA reseñó la visión estratégica para la implantación del servicio ATFM para la Región SAM. Se resaltó la necesidad incluir mecanismos ATFM que faciliten la coordinación y respuesta en casos de degradaciones que afecten la capacidad del ATS. CANSO respaldó la nota presentada y expuso el apoyo por parte de la iniciativa CADENA (ver detalles en la NE/20) durante un reciente suceso en una FIR. Los Estados reseñaron los estudios e iniciativas que se están desarrollando los Grupos de Trabajo, entre ellos, la implantación del ATFM *cross-border* y el desarrollo de un Portal ATFM. Se resaltó que la implantación ATFM debe ser interoperable, y exige un ámbito de colaboración y trabajo conjunto entre Estados, ANSPs, aerolíneas e industria.

NE/46 – Estrategia de Enrutamiento DCT para la Región SAM

1.92 Esta nota de estudio presentó una propuesta de Estrategia de Enrutamiento Directo (DCT) para la Región SAM, basada en elementos del GANP enumerados FRTO B0/1 y FRTO B1/1, aplicando la implementación de Enrutamiento Directo Estratégico (EDE) y/o Rutas Preferidas por el Usuario (UPR) como transición para lograr el Espacio Aéreo de Ruta Libre (FRA). Se resaltó el trabajo que está desarrollando el Grupo CIIFRA (CANSO-IATA-OACI) y el aporte de la implantación a la reducción de emisiones CO_2. Se propuso un conjunto de objetivos para el periodo 2023-2027, y se señalaron riesgos y desafíos en esta implementación. La Reunión respaldó el despliegue del módulo FRTO en la planificación contenida en el Volumen III del ANP CAR/SAM.

NE/47 – Seguimiento a la implementación de mejoras de la sostenibilidad medio ambiental en la aviación de los Estados SAM

1.93 Venezuela, mediante la presente nota de estudio, recomendó a los Estados, trabajar en conjunto el desarrollo de innovaciones tecnológicas, que permitan la reducción de emisiones de CO_2 en pro de la sostenibilidad medioambiental internacional.

1.94 Principalmente, sugirió impulsar acciones que permitan facilitar el acceso a las nuevas tecnologías, así como promover el intercambio de buenas prácticas y experiencias que coadyuven a mejorar la eficiencia en la reducción de emisiones de CO_2.

1.95 Los Estados apoyaron la recomendación incluida en la nota de estudio, y expresaron su buena voluntad para trabajar en forma conjunta mediante intercambio de conocimientos sobre las mejores prácticas medioambientales en aviación que buscan promover una aviación sustentable y amigable con el medio ambiente.

NE/48 - Experiencia Argentina con las Actividades del CMA del USOAP y Lecciones Aprendidas el Proceso

1.96 Mediante esta nota de estudio, Argentina presentó información sobre su experiencia en la última actividad de Auditoría del CMA del USOAP. Además, destacó la importancia de la capacitación y formación de los Especialistas en la Materia (SMEs) y auditores para mejorar el desempeño de los Estados en las actividades del CMA del USOAP y apoyar al logro de los objetivos y metas del SAMSP.

1.97 La Reunión tomó nota que Argentina recibió una Auditoría del Enfoque de Observación Continua (CMA) del USOAP de la OACI del 22 de junio al 4 de julio de 2022 para las áreas ORG, LEG, OPS, AIR, AIG, AGA y ANS y del 2 al 10 de agosto de 2022 para el área OPS, y que posteriormente se llevó a cabo una Misión de Validación Coordinada (ICVM), realizada del 13 al 17 de febrero de 2023.

1.98 Sobre la preparación de la auditoría, se comentó que había incluido una asistencia remota de la Oficina Regional SAM en 2016, como así también el acompañamiento de esa Oficina en todo el proceso de autoevaluación de las Preguntas de Protocolo, formulación y ejecución de medidas tendientes a resolver las no conformidades detectadas en la fase de autoevaluación.

1.99 Al cabo de la primera etapa de la Auditoría completa, que finalizó el 4 de julio de 2022, se advirtió que los comentarios de los auditores proporcionaron una retroalimentación de enorme valor con respecto al cumplimiento con los SARPS, PANS, documentos y otros textos de orientación de la OACI, en especial con respecto a los criterios de interpretación de las PQs y sus respectivas orientaciones.

1.100 Acerca de la capacitación de SMEs y formación de expertos y auditores para fortalecer las capacidades del Estado y para robustecer el CMA del USOAP, Argentina comentó que la experiencia adquirida en las actividades mencionadas demuestra que para fortalecer las capacidades del Estado ante una actividad del CMA del USOAP es imprescindible la capacitación del personal, no sólo a través de cursos y talleres, sino también en actividades de asistencia técnica a terceros Estados e incluso en Auditorías e ICVM, en las que intervengan como SMEs o como auditores USOAP calificados. La experiencia de atravesar una o más actividades de auditoría es irreemplazable en términos de formación de los expertos.

NE/50 - Estrategias de Mitigación de Riesgos para la Vida Silvestre, IATA

1.101 IATA presentó, mediante esta nota de estudio, su preocupación al respecto de eventos de impactos con fauna, especialmente aves, en la Región, y sugiere algunas acciones a realizarse. Tanto los Estados como la Secretaría apoyan las iniciativas de IATA para abordar de manera integral dichos asuntos,

en especial considerando que los mismos son requisitos del Anexo 14 Vol. I en la forma de un Comité Nacional de Peligro Aviario, y los comités locales de aeropuerto. Estos asuntos son auditables bajo el programa del CMA del USOAP, sin embargo, no todos los Estados cuentan con estos comités de manera efectiva.

1.102 La Secretaría tomó nota de las sugerencias de atención al asunto, en especial usando el RASG-PA como foro para tratarlos y como indicó Brasil, sugerir que se atiendan bajo el contexto del SSP.

NI/03 - Aprobación del Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea Vol. III versión inicial

1.103 La Secretaría informó a la Reunión del proceso de preparación del Volumen III del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM (e-ANP CAR/SAM), así como la aprobación de la versión "0" del mismo documento, en la Vigésima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución de las Regiones Caribe y Sudamérica (GREPECAS/20).

1.104 La Reunión tomó nota de la información e invitó a los Estados a proveer sus aportes para alimentar el referido volumen del e-ANP CAR/SAM.

NI/09 – Avances respecto de la propuesta de mejora al proceso para la actualización de cartas de acuerdo

1.105 En esta nota informativa, Argentina informó el nivel de avance respecto a la propuesta de mejora y estandarización de las Cartas de Acuerdo para los Servicios de Tránsito Aéreo (LOA ATS).

NI/10 - Optimización de la separación longitudinal para aeronaves en espacio aéreo continental

1.106 Argentina preparó una nota informativa sobre la mejora de la separación longitudinal de aeronaves y sus habilitadores. La nota se aborda en el análisis de la NE/05 de la Secretaría.

NI/11 - Optimización continua del espacio aéreo continental de Chile

1.107 La nota preparada por Chile sobre la implantación del PBN en el segmento en ruta, incluyendo la especificación de navegación RNP2, se aborda en el análisis de la NE/05 de la Secretaría.

NI/12 - Acciones realizadas y planificadas por Chile para la reducción de emisiones a través de la optimización del espacio aéreo

1.108 Esta nota informativa expone las iniciativas en beneficio del medio ambiente en Chile, implantando el AMAN/DMAN y salidas/llegadas PBN en el Aeropuerto de Santiago, ocho procedimientos RNP AR para mejorar accesibilidad en aeropuertos, así como la mejora del *nivel de transición* en TMAs, con el parámetro de 10,000 ft.

NI/13 - Medidas tomadas por el estado de Chile en la campaña mundial para mejorar los NOTAM

1.109 Chile informó sobre las acciones llevadas adelante en el contexto de la Campaña Global del NOTAM. Comunicó que ha implantado una meta de gestión asociada a revisiones sistemáticas para supervisar y mantener continuamente la calidad y verificar que se cumpla los plazos de publicación de los NOTAM.

1.110 Los Estados reconocieron la labor realizada por Chile para la disminución de NOTAM viejos y muy viejos, y recordó que, durante el Reporte de los PIRG a la Comisión de Navegación Aérea, se ha reconocido a la Región SAM como el de mejor performance en apoyar la campaña.

NI/14 - Ensayo SRVSOP-OACI proceso de certificación de aeródromo El Loa de Calama año 2020-2022

1.111 Mediante la esta nota informativa, Chile presentó a la Reunión su experiencia de trabajo conjunto con un equipo de inspectores multinacionales del SRVSOP y la OACI en el proceso de certificación del aeródromo El Loa de Calama en los años 2020-2022, el cual resultó en grandes beneficios tanto para el Estado, el aeropuerto y el SRVSOP.

APÉNDICE A

PROGRAMA DE MEJORA CONTINUA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS SAM

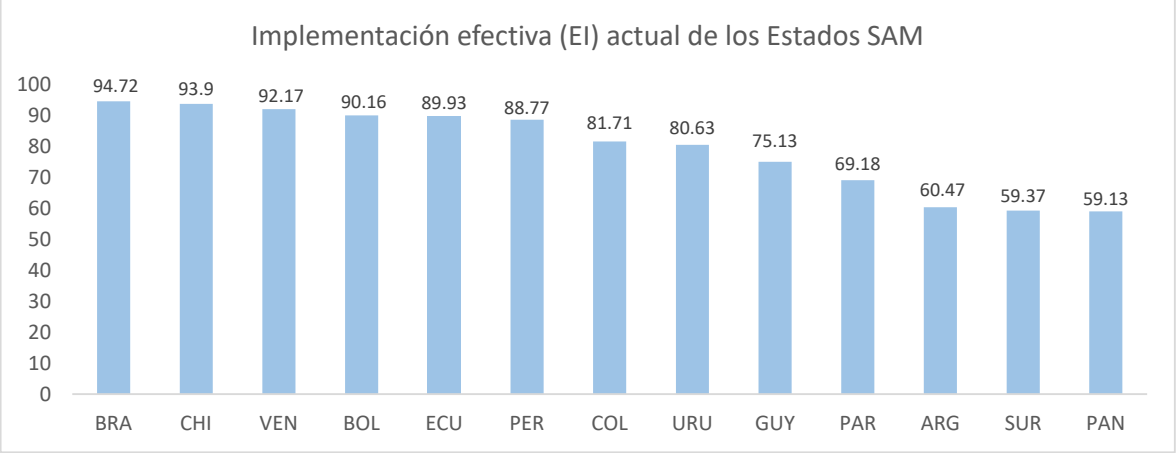
1. Introducción

El Objetivo 2 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), y del Plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP), Ediciones 2023-2025, hace un llamamiento a todos los Estados para que fortalezcan sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de acuerdo con los siguientes hitos relacionados con la implementación efectiva (EI): 75 % para 2024; 85 % para 2026 y **95 % para 2030**.

Este objetivo apunta a los Estados de forma individual y procura fortalecer sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional. Asimismo, hace un llamado a los Estados para que avancen en la implantación de los ocho elementos críticos (CE) y aborden los desafíos institucionales que enfrentan a la hora de poner en práctica un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

Para apoyar a los Estados SAM a fortalecer sus sistemas de aviación civil y de vigilancia de la seguridad operacional, es necesario implementar un programa de mejora continua de tal manera que los Estados vayan alcanzando progresivamente las metas de EI en los plazos establecidos. Para aquellos Estados que ya han alcanzado las metas establecidas, el programa les ofrecería una oportunidad para verificar la sostenibilidad en el tiempo de sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y de aviación civil.

En la figura debajo se presenta la situación actual de los Estados SAM respecto a la EI de los ocho (8) CE.



Para que los Estados SAM tengan una orientación clara hacia dónde dirigir sus esfuerzos y recursos y puedan ir alcanzado progresivamente el Objetivo 2 y sus metas relacionadas del SAMSP, en la tabla siguiente se ha incluido hitos progresivos de referencia.

Indicadores y metas respecto al mejoramiento de la EI

	% de mejoramiento de la implementación efectiva (EI)				
Estados con implementación efectiva (EI):	2022	2024	2026	2028	2030
Menor a 65% **Grupo 1**	EI = 70%	EI = 75%	EI = 85%	EI = 90%	EI = 95%
Entre 65 y 74.99% **Grupo 2**	EI = 75%	EI = 80%	EI = 85%	EI = 90%	EI = 95%
Entre 75 y 80% **Grupo 3**	EI = 80%	EI = 85%	EI = 90%	EI = 95%	EI = 95%
Mayor a 80% **Grupo 4**	EI = 85%	EI = 90%	EI = 95%	EI = 95%	EI = 95%

2. Objetivo

Este programa tiene como objetivo proveer asistencia técnica continua a los Estados SAM para apoyarles a fortalecer sus sistemas de aviación civil y de vigilancia de la seguridad operacional y a lograr las metas planificadas en el GASP y SAMSP.

3. Alcance

El programa está dedicado principalmente para aquellos Estados que tiene dificultad en implementar un sistema eficaz de aviación civil y de vigilancia de la seguridad operacional y que necesitan de apoyo para alcanzar los objetivos del GASP y SAMSP. No obstante, este programa también se recomienda para los Estados que han alcanzado las metas del GASP y SAMSP pero que no han recibido una auditoría completa sobre el Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría para la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) por más de 5 años.
El programa cubrirá las preguntas del protocolo (PQs) del CMA del USOAP, pero podrá ser extensivo a las PQs del SSP a través de las matrices de los niveles de madurez.

4. Fases del programa

El programa comprende las siguientes fases:

Fase 1	**Compromiso de alto nivel de los Estados** • Establecimiento de una estrategia para lograr el Objetivo 2 y sus metas relacionadas del GASP y SAMSP • Reuniones de alto nivel - Nivel de Director General (DG) o, si solicitado por el DG, a nivel ministerial • Mayor interacción entre las áreas técnicas de los Estados y de la Oficina SAM
Fase 2	**Misiones de asistencia técnica para el análisis correspondiente** • Misiones en sitio para análisis de las preguntas del protocolo (PQs) en todas las áreas de auditoría • Presentación de informes.
Fase 3	**Desarrollo del plan de trabajo (PT)** • Desarrollo conjunto del PT: Estados/Especialistas SAM • Presentación del PT por los Estados.

Fase 4	**Implementación y seguimiento del PT** • Implementación del PT por los Estados • Seguimiento virtual del PT utilizando la metodología del PRO SAM 001 a cargo de la Oficina SAM
Fase 5	**Sostenibilidad de los sistemas de aviación civil y de seguridad operacional** • Implementación de un sistema que permita a los Estados sostener en el tiempo los sistemas de aviación civil y de seguridad operacional

PRO SAM 001: *Procedimiento para supervisar y apoyar el completamiento de los planes de medidas correctivas (CAP) y la revisión de las preguntas del protocolo prioritarias (PPQs) de los Estados SAM*

5. Descripción de las fases

Fase 1: Compromiso de alto nivel de los Estados

La estrategia propuesta en este programa tiene como objetivo brindar soluciones concretas a los problemas de los Estados con el fin de desarrollar un sistema de transporte aéreo sostenible con todos los elementos adecuados para su buen funcionamiento, por ejemplo: legislación aeronáutica básica, reglamentos de explotación específicos, infraestructura, procedimientos, recursos humanos calificados y competentes, actividades de vigilancia basada en riesgos y solución de problemas de seguridad operacional. Sin embargo, para que su ejecución sea exitosa se requiere de voluntad y compromiso político de los Estados.

La primera Fase de este programa es normalmente una responsabilidad directa del Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, debido a su motivación en fomentar la voluntad política y el compromiso al más alto nivel de los gobiernos, en apoyo al Director General de la Autoridad de Aviación Civil de cada Estado. Esta Fase busca, por tanto, el compromiso de alto nivel de los Estados de la Región SAM como elemento esencial para asegurar el éxito y también para determinar qué Estados requieren (o no) la asistencia de la Oficina SAM y tienen (o no) la voluntad política y el compromiso necesarios para otorgar recursos a sus Administraciones de Aviación Civil, y de esa forma, poder priorizar la asistencia técnica.

Fase 2: Misiones de asistencia técnica para el análisis correspondiente

Se programarán misiones de asistencia técnica presenciales que permitirán el análisis correspondiente de la situación de cada Estado, a fin de poder diseñar una estrategia de apoyo.

Fase 3: Desarrollo del plan de trabajo (PT)

De manera conjunta se desarrollará el PT entre los especialistas de los Estados y los especialistas a cargo de la asistencia técnica.
El desarrollo del PT permitirá a la Oficina SAM y a los Estados determinar el nivel de esfuerzo requerido y los recursos necesarios para su implementación.

Fase 4: Implementación y seguimiento del PT

La implementación del PT es clave para el éxito del programa por lo que se solicitará el compromiso de los Estados para esta fase del programa.
El seguimiento del PT estará a cargo de la Oficina SAM a través del PRO SAM 001.

Fase 5: Sostenibilidad de los sistemas de aviación civil y de seguridad operacional

Una vez completado el PT, es necesario que los Estados garanticen la sostenibilidad de lo logrado, para ello, se recomendará la implementación de un sistema que mantenga en el tiempo los niveles de implementación eficaz alcanzados.

6. Cronograma de misiones e inicio del programa

El cronograma de misiones está basado en el ciclo actual de auditoría del CMA del USOAP de cada Estado y en su porcentaje de EI, por lo que los Estados que tengan un ciclo mayor y una menor EI, son los que recibirían las primeras misiones de asistencia técnica.

2023			
Estados	Tipo y fecha de la última auditoría Ciclo de auditoría	% de implementación efectiva (EI)	Fecha tentativa de la misión de asistencia técnica e inicio del programa
1. Venezuela	• CSA: Enero 2009 • Mayor a 14 años	92.17	Fecha a ser acordada con el Estado
2. Paraguay	• CSA: Mayo 2009 • Mayor a 13 años	69.18	Fecha a requerimiento del Estado
3. Guyana	• CSA: Febrero 2007 • Mayor a 16 años	75.13	06 al 10 de noviembre

2024			
Estados	Tipo y fecha de la última auditoría Ciclo de auditoría	Implementación efectiva (EI)	Fecha tentativa de la misión de asistencia técnica e inicio del programa
4. Panamá	• CMA: Agosto 2015 • Mayor a 7 años	59.13	19 al 23 de febrero
5. Uruguay	• CSA: Diciembre 2008 • Mayor a 14 años	80.63	Fecha a ser acordada con el Estado
6. Chile	• CSA: Mayo 2008 • Mayor a 14 años	93.9	(12 al 16 de agosto) El Estado no se ha pronunciado todavía sobre su participación en el programa
7. Colombia	• CSA: Junio 2017 y abril/mayo 2022 • Mayor a 5 años en LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, ANS) • Cerca de un año (1) en AIG y AGA	81.71	(11 al 15 de noviembre) El Estado no se ha pronunciado todavía sobre su participación en el programa

2025			
Estados	Fecha de la última auditoría y ciclo de auditoría	Implementación efectiva (EI)	Fecha tentativa de la misión de asistencia técnica e inicio del programa
8. *Surinam	• CSA: Diciembre 2009 • Mayor a 13 años	59.37	10 al 14 de febrero

9. Perú	• CMA: Octubre 2014 • Mayor a 8 años	88.77	12 al 16 de mayo
10. Bolivia	• CMA: Octubre 2019 • Mayor a 3 años	90.16	11 al 15 de agosto

- A pesar que ***Surinam** tiene un ciclo de auditoría mayor a 13 años, se le programó la misión de asistencia técnica en el 2025 en virtud que recién inició un proyecto regional de asistencia técnica para fortalecer su sistema de aviación civil con la participación de la Oficina SAM y la Sede de la OACI.

- **Argentina** no ha sido considerada en las misiones de asistencia técnica porque recibió una auditoría CMA en junio/julio de 2022 y una ICVM del 13 al 17 de febrero de 2023. Al momento se encuentra desarrollando e implementando sus CAPs, no obstante, se recomienda una misión *in situ* cuando notifique el completamiento de sus CAPs para posteriormente iniciar el programa de seguimiento virtual de los CAPs utilizando la metodología del PRO SAM 001.

- **Brasil** y **Ecuador** tampoco han sido considerados en las misiones de asistencia técnica dado que recibirán auditorías del CMA en junio y septiembre de este año respectivamente. Además, Brasil recibirá una evaluación inicial del SSP (SSPIA) en mayo de este año. Para los mencionados Estados se propone que se utilicen las informaciones provenientes de las respectivas auditorias para continuar el seguimiento virtual de los CAPs, utilizando la metodología del PRO SAM 001.

Documentación

Para las misiones de asistencia técnica in situ y para el seguimiento virtual a través de PRO SAM 001, se utilizarán los protocolos de auditoría del CMA del USOAP de 2020.

Metodología

El anuncio de las misiones en situ se hará a través de carta oficial de la Oficina SAM a los Estados con un mes de anticipación, una vez que haya sido aprobado este programa. A la carta se adjuntará el plan de actividades que indicará la composición del equipo de misión y los datos de los especialistas, incluyendo sus nombres y direcciones electrónicas.

Los equipos para las misiones de asistencia técnica presencial estarán conformados por especialistas de todas las áreas de auditoría. Se designarán jefes de equipo para que coordinen la planificación y actividades de las misiones con los Coordinadores nacionales de observación continua (NCMCs) de los Estados.

Las misiones tendrán una sesión de apertura y una sesión de cierre. En la sesión de apertura se informará sobre las actividades a realizar mientras que en la sesión de cierre se indicarán los resultados de la misión, recomendaciones y próximos pasos a seguir.

En las misiones presenciales, los especialistas revisarán las PQs con sus contrapartes y solicitarán evidencia objetiva de cada asunto que se revise, pudiendo al mismo tiempo ofrecer recomendaciones para la mejora de las PQs, por ejemplo, para la mejora de los requisitos, procedimientos, programas, mecanismos, equipos, sistemas, etc.

Una vez presentado el PT por los Estados, el seguimiento se hará de manera virtual utilizando la metodología del PRO SAM 001 que consiste en realizar reuniones virtuales mensuales donde se analizará el avance que van haciendo los Estados respecto al completamiento del PT acordado.

Relación del este programa con las actividades del CMA del USOAP de la OACI

Los resultados que arrojen este programa no tendrán ninguna vinculación con el CMA del USOAP.

Para evitar conflictos con las actividades del CMA del USOAP, los especialistas a cargo de las misiones de asistencia técnica no otorgarán valores o calificaciones de juicio sobre el cumplimiento de las PQs, tales como satisfactorio o no satisfactorio, en su lugar ofrecerán únicamente recomendaciones para la mejora de los asuntos que sean observados.

La información que se genere en base a este programa será de carácter confidencial y solo entre el Estado y la OACI.

Breve descripción del PRO SAM 001: Procedimiento para supervisar y apoyar el completamiento de los planes de medidas correctivas (CAP) y la revisión de las preguntas del protocolo prioritarias (PPQ) de los Estados SAM

El PRO SAM 001, es un procedimiento de la Oficina SAM que fue creado para apoyar a los Estados en el completamiento de sus CAPs y en la revisión de las preguntas del protocolo prioritarias (PPQs). Para ello, se dividió a los Estados en cuatro (4) grupos. Cada grupo es supervisado por un Oficial Regional con funciones en seguridad operacional y calificado en las actividades del CMA del USOAP.

Normalmente se programan reuniones mensuales en las que los Estados presentan sus avances, ya sea en los CAPs o en la autoevaluación de las preguntas prioritarias del protocolo (PPQ).

Durante las reuniones mensuales se identifican necesidades de los Estados por lo que se coordinan actividades de asistencia técnica en áreas específicas.

Una vez que se conozca la situación de cada Estado mediante las misiones de asistencia técnica en sitio y se presente el plan de trabajo respectivo, el PRO SAM 001 serviría como herramienta para la Fase 4 de implementación y seguimiento de dicho plan.

De ser necesario, se podrían programar misiones presenciales de seguimiento de mutuo acuerdo entre la Oficina SAM y los Estados para verificar el avance y ofrecer asistencia en sitio.

Cuestión 2A del Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores

2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentó la siguiente nota de estudio:

- *NE/09 – Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores*

NE09 – Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores

2.2 La Reunión revisó las 19 Conclusiones válidas hasta la Reunión RAAC/16 considerando como finalizadas las siguientes conclusiones: 11/1, 13/5, 15/4, 16/2 y 16/3. Como parte de la revisión se consideró que la Conclusión 16/5 reemplazo a la 15/5.

2.3 Después de la revisión de la Reunión se consideran como válidas las conclusiones siguientes: 9/5, 11/1, 12/4, 12/9, 14/1, 15/1, 15/2, 15/3, 15/6, 15/7, 16/1, 16/4, 16/5 y 16/6.

2.4 Es importante mencionar que la Reunión recomendó revisar las fechas límite de las conclusiones válidas, por lo que las mismas se han actualizado de acuerdo a los avances que se han logrado para cada conclusión. Para mostrar estos cambios se publicó una NE/09 revisada, donde en el Apéndice se muestran los cambios recomendados por la Reunión.

APÉNDICE A

EXAMEN DE LAS CONCLUSIONES VÁLIDAS, FINALIZADAS O REEMPLAZADAS DE LAS REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL (RAAC)

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
9/5 A, B	INTERCAMBIO DE DATOS DE RADARES SECUNDARIOS	Que los Estados de la Región SAM tomen como un asunto de alta prioridad el intercambio de datos radar SSR entre dependencias ATC adyacentes y desarrollen los acuerdos bilaterales necesarios sobre esta materia.	Entre Argentina-Brasil, Argentina - Uruguay, Argentina Chile, Brasil - Uruguay, Brasil-Venezuela y Brasil-Perú se establecieron y firmaron MoUs para el intercambio de datos de vigilancia y datos de plan de vuelo para incrementar la seguridad en el control del tránsito aéreo en las áreas de transferencia entre los ACCs adyacentes. Estos MoUs se establecieron entre el 2010 y 2012. De las actividades contempladas en estos MoUs a la fecha se tiene implantado y en operación el intercambio de datos radar entre Argentina y Uruguay y se han realizado prueba positiva de intercambio de datos radar entre Brasil y Venezuela (2015) y Argentina –Chile (octubre 2017). La implantación de datos radar con Brasil se interrumpió por la imposibilidad de usar el protocolo asterix 62/63 requerido por Brasil. Argentina y Perú re tomaron las	Oficina Regional de la OACI	Válida	Intercambio de datos radar SSR Implementado	Dic 2018

_____

***Objetivos Estratégicos de la OACI**:*
A: Seguridad operacional
B: Capacidad y eficiencia
C: Seguridad y facilitación
D: Desarrollo económico
E: Protección del medio ambiente

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
			coordinaciones con Brasil en noviembre de 2017 para la implantación de la interconexión de dato radar con el protocolo asterix 62/63 en vista que sus sistemas ya estaban en capacidad de procesar y transmitir dichos protocolos.				
11/1 A, B	IMPLANTACIÓN GRADUAL DE TECNOLOGÍA GNSS	Que los Estados SAM implanten gradualmente la tecnología GNSS en función de los programas de implantación PBN regional y sus respectivos planes nacionales.	Los Estados de la Región han iniciado la implantación del GNSS como apoyo a los procedimientos de navegación aérea en ruta, terminal y aproximación de no precisión RNAV 5 RNP APCH, RNP APC AR). Brasil ha implantado un sistema GBAS el cual se encuentra en fase pre-operacional. Los Estados darán cumplimento de las metas establecidas en la Resolución A37/11 de la Asamblea de la OACI en relación a los procedimientos de aproximación con guía vertical (APV).	Autoridades de aviación civil	~~Válida~~ **Finalizada**	Implantación GNSS GNSS en ruta; de 162 rutas regionales del espacio aéreo superior, se han implantado 108 con especificación RNAV, completándose 67% de ejecución (7% más de lo considerado en la declaración de Bogotá) A37/11 GNSS (APV) 83.7% implantado. La Declaración de Bogotá tenía como meta 100% de implantación para diciembre de 2016. Para diciembre 2019 se espera que se implemente la A37/11 **La implantación actualmente se ejecuta a través de la Hoja de Ruta PBN 2022 – 2026 aprobada por SAMIG27. Para 224 umbrales de pistas por**	Dic 2019

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
						instrumentos en aeropuertos internacionales en la región SAM, la implantación de la resolución A37/11 para el APV es 90.6 %. Adicionalmente, se avanza en la implantación PBN en aeropuertos domésticos y, cuando es requerido, se implanta PBN en pistas de vuelo visual. De 160 rutas regionales del espacio aéreo superior, se implantó 140 con especificación RNAV, completándose 87.5%. Las tareas para el uso GBAS en Argentina y Brasil, incluyeron ensayos y estudios de Ionosfera. No se alcanzó aun la fase operacional. Se han suspendido actividades por priorización de necesidades post pandemia.	
12/4 A, B	ESTRATEGIA PARA LA INSTITUCIONALIZACIÓN DE LA REDDIG Y EL SRVSOP	Que, a efecto de dar continuidad a la implantación de la Organización de Navegación Aérea y Seguridad Operacional, para la institucionalización de la REDDIG y el SRVSOP se implementen las actividades contempladas en la	Las actividades contempladas en la Estrategia se seguirán considerando en las reuniones RCC de los proyectos RLA/03/901 (REDDIG) y RLA/99/901 (SRVSOP). Mientras tanto, los Estados han considerado que las coordinaciones	OACI, Estados	Válida	Estrategia para la institucionalidad de la REDDIG y el SRVSOP	Dic 2021

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		estrategia que se presenta como Apéndice A.	de los proyectos indicados se sigan realizando a través de la OACI. En la Versión S del documento de proyecto RLA/03/901 (REDDIG) se aprobó la gestión del mismo hasta el año 2023. De la misma forma, en el proyecto RLA/99/901 (SRVSOP) la Versión S del documento RLA/99/901 aprobó la gestión del mismo hasta el año 2021.				
12/9 A, E	PLAN DE CONTINGENCIA REGIONAL ANTE DESASTRES NATURALES Y/O EVENTOS CATASTRÓFICOS	Que la OACI, en cooperación y coordinación con los Estados de la Región Sudamericana, desarrolle un Plan de Contingencia Regional para enfrentar los desastres naturales y/o eventos catastróficos con el objetivo de minimizar el impacto sobre la aviación civil y re-establecer el funcionamiento de los servicios de navegación aérea y aeropuertos lo más pronto posible.	Se ha aprobado una guía de apoyo a la Región en caso de presentarse contingencia de cenizas volcánicas. El plan de contingencia regional no ha sido completado. Se ha preparado un borrador, pero atendiendo a que la Asamblea 39 ha emitido la Resolución A39-24: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación, mediante la cual pide al Consejo y a la Secretaría definir una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación, se ha optado por esperar los resultados de los trabajos en la Sede, en ese sentido. **Actualización 2023: en mayo de 2022, la sede de la OACI publicó Material De Orientación Sobre La**	OACI	Válida	Plan de contingencia regional ante desastres naturales y/o eventos catastróficos Durante Taller/Reunión sobre Planes de Contingencia ATS, del 19 al 23 de marzo del 2018, se presentó el borrador del material guía para un Plan de Contingencia ante desastres naturales y/o eventos catastróficos. Se conformó Grupo de Coordinación de Contingencia para la Región SAM (CCT SAM), que apoya la elaboración del citado material guía.	~~Dic 2019~~ **Jul 2025**

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
			Preparación De Los Aeropuertos Para Una Asistencia Humanitaria Eficaz Y Una Respuesta A Desastres en respuesta al requerimiento de la A39-24, no obstante, dicho documento solo está disponible en inglés. **Para que los Estados SAM entiendan mejor el alcance de este documento, la Oficina Regional organizó un evento virtual (seminario) sobre la guía, a ser desarrollado en el primer semestre de 2023. Como paso siguiente, la Oficina SAM de la OACI en conjunto con los Estados Miembros, desarrollará una guía regional ajustada a la guía global y considerando otros planes existentes.**				
13/5 A,B,E	PLAN DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA BASADO EN EL RENDIMIENTO PARA LA REGIÓN SAM (SAM PBIP) ALINEADO CON EL ASBU	Que, los Estados de la Región Sudamericana de la OACI y Organizaciones Internacionales involucrados: a) aprueban para su aplicación regional el Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU que figura en el Apéndice A de la Cuestión 4 del Orden del día de la RAAC/13; y b) alientan a los Estados que aún no lo han hecho, a enmendar sus planes nacionales de navegación	Aprobado el Plan de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU Dar seguimiento para que los Estados completen la actualización de los planes nacionales de navegación aérea para que estén alineados con el ASBU Se han llevado adelante Talleres de Elaboración de Plan Nacional de Navegación Aérea en los Estados de Guyana, Suriname y el Plurinacional de Bolivia para apoyar la elaboración de los mismos.	Estados	a) Finalizada b) ~~Valida~~ ~~A la fecha han elaborado los planes nacionales alineados con el ASBU Brasil, Chile, Colombia y Venezuela~~	Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU aprobado Planes nacionales de navegación aérea basados en rendimiento alineado con el SAM PBIP	a) Finalizada b) Diciembre 2019

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		aérea basados en rendimiento de acuerdo a los lineamientos contenidos en el citado SAM PBIP.			**b) Finalizada**		
14/1	MEJORAR LA EFICIENCIA EN LA CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA DE LAS ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS	Que a través del SRVSOP se inicien acciones tendientes a identificar eficiencias, entre la FAA, EASA y el SRVSOP, en los procesos de certificación y vigilancia de las organizaciones de mantenimiento aprobadas evitando la duplicación de esfuerzos.	En la Cuarta Reunión de Directores de Navegación Aérea y de Seguridad Operacional (AN&FS/4) de la Región SAM, la FAA de los Estados Unidos de Norteamérica, manifestó su interés en participar como observador en las certificaciones multinacionales o en las inspecciones de vigilancia que el SRVSOP lleve a cabo a las OMAs de Sudamérica con el afán de comprender el proceso que realiza el Sistema Regional en esta labor. Al respecto, la Reunión estuvo de acuerdo en permitir que la FAA participe como observador en las tareas de certificación o vigilancia en el marco multinacional del SRVSOP.	Estados del SRVSOP	Valida	• El 28 de mayo de 2018 se informó al Representante Senior de la FAA señor Leandro Friedman las fechas de las renovaciones multinacionales de las 4 OMAs certificadas multinacionalmente para que puedan programar la participación de inspectores de la FAA. • El 29 de mayo de 2018 se informó al Representante Senior de la FAA señor Leandro Friedman sobre las dos organizaciones (una de Bolivia y la otra de Colombia) que habían solicitado certificación multinacional. En cuanto confirmen el inició de la Fase 2, se informará al represente de la FAA para que participen en los procesos de certificación de las OMAs mencionadas.	Dic 2018

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
15/1	CUMPLIMIENTO DEL COMPROMISO DE ARMONIZACIÓN DE LOS LAR	Que los Estados miembros del SRVSOP realicen los esfuerzos necesarios para cumplir con los plazos establecidos por la Junta General para la armonización de los LAR, y los resultados se presenten en la JG/31.	Durante este año se ha implementado una herramienta para dar seguimiento a la armonización de los LAR, por lo que los Estados del SRVSOP se encuentran verificando sus reglamentos nacionales vs los LAR correspondientes en las áreas de: Licencias al Personal y Aeronavegabilidad. A partir de Enero del 2019 los reglamentos de Operaciones estarán listos para su Verificación	Estados	Válida	Armonización de los reglamentos nacionales de los Estados del SRVSOP, y procedimientos armonizados.	Dic 2018
15/2 A,B,C	PREPARACIÓN PARA LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE ASAMBLEA Y EVENTOS INTERNACIONALES DE LA OACI Y ACCIONES Y SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN ESTOS EVENTOS	Que los Estados de la Región SAM: a) continúen participando en forma activa en los próximos periodos de sesiones de la Asamblea y eventos internacionales de la OACI (conferencias, simposios, y reuniones); b) preparen notas de estudio en forma coordinada con todos los Estados de la Región, la Oficina Regional SAM de la OACI y la CLAC a fin de lograr la coordinación de soporte con todos los Estados latinoamericanos y de otras regiones del mundo en los próximos periodos de sesiones de Asamblea de la OACI y otros eventos internacionales de la OACI con la debida antelación;	En el área de seguridad operacional se preparó junto con los Estados SAM las NE para la AN-Conf/13. Se ha establecido un grupo de trabajo para la implementación de la UPRT en Sudamérica, asimismo se ha establecido el grupo de trabajo del CMA del USOAP para la implementación estandarizada de las normas de los Anexos relacionados que se encuentran vigentes y que no han sido implementadas todavía por los Estados. Participación activa de los paneles de expertos del SRVSOP, en el análisis de las propuestas de enmienda de los Anexos, en forma previa a su aprobación.	Estados	Válida	Presentación de las NE preparadas a nivel regional y presentadas en conjunto como Estados SAM.	Todos

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		c) implementen las acciones formuladas en las resoluciones de la Asamblea vigentes de la OACI descritas en el documento 10075 https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/10075_es.pdf; d) procedan al análisis y respuesta a las cartas de la Secretaria Regional de la OACI en especial modo a las referidas a las propuestas de adopción o enmiendas de anexos o documentos en forma conjunta bajo la coordinación de la secretaría a efecto de poder en lo posible, adoptar una postura regional.					
15/3	PLANES DE ACCIÓN DE REDUCCIÓN DE CO_2 Y ADHESIÓN AL PLAN CORSIA	Que, con la finalidad de cooperar con las metas mundiales de la OACI en relación a la protección del medio ambiente, los Estados de la Región SAM: a) continúen cooperando con la OACI para la mejor comprensión de los efectos de las emisiones provenientes de la aviación internacional sobre el clima;	- Se han enviado cartas de seguimiento a los Estados. - Se ha llevado adelante un Taller de Asistencia técnica con el Perú. - Se ha dado seguimiento a la implantación del CORSIA mediante dos teleconferencias. - Se ha proporcionado apoyo técnico para el CORSIA a los Estados de Bolivia y Uruguay mediante el apoyo de España gestionada por la Sede y acompañada por la Oficina Regional - Paraguay ha remitido su Plan de Acción de reducción de emisiones de CO2.	Estados	Valida	Estados de la Región SAM con planes de acción de reducción de CO2 aprobados. Los Estados se han adherido al Plan CORSIA.	Dic 2018

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		b) consideren, los que aún no lo hicieron, la aplicación de medidas tendientes a la protección del medio ambiente de las emisiones provenientes de la aviación internacional, y preparen sus planes de acción para remitirlos a la Secretaría antes de junio de 2018; c) consideren la creación de capacidades y la inclusión en sus regulaciones nacionales de los sistemas de MRV, unidades de emisión y sistemas de registros para preparar al Estado para la adhesión al plan CORSIA; d) contemplen la adhesión al plan CORSIA para la primera fase o cuando el Estado considere que los sistemas de medición, registro y reportes de emisión han evolucionado lo suficiente; y e) apoyen los objetivos del Plan SAM relacionados con protección del medio ambiente	**Actualización 2023:** **a) Los Estados están cooperando con las iniciativas de Protección al Medio Ambiente de la OACI, implementando acciones que reduzcan las emisiones de CO2 y apoyando las iniciativas de ACT-CORSIA y ACT-SAF;** **b) 12 de los 13 Estados han presentado sus Planes de Acción del Estado para la Reducción de Emisiones de CO2 proveniente de la Aviación Civil Internacional (SAP). Estos Planes deben ser actualizadas cada tres años, y al momento, dos de los Estados no lo tienen actualizados.** **c) Solo un Estado no ha preparado una regulación, relacionada al Anexo 16, Vol. IV-CORSIA.** **d) 3 Estados de la Región SAM se han adherido al CORSIA.** e) **No se llevó adelante porque el Plan SAM no ha sido aprobado.**				
15/4	ALINEACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DEL GRUPO REGIONAL AVSEC/FAL/RG AL GASEP	Que la Secretaría coordine las acciones necesarias para la alineación del Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG al GASeP, para ser presentado en la próxima Reunión AVSEC/FAL/RG/8	Se realizó Taller de "Alineación del Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL con el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)" el mes de mayo 2018 en Lima; el Plan Regional GASep fue presentado y aprobado por la reunión AVSEC/FAL/RG/8	Secretaria	Finalizada	Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL, alineado al GASEP.	May 2018

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
15/5	IMPLEMENTACIÓN DEL OSS	Que las Autoridades continúen sus esfuerzos para la implementación del OSS, considerando que esta es una herramienta útil y necesaria para mejorar la conectividad, los resultados de estos avances serán presentados en la AVSEC/FAL/RG/8	Se han iniciado las actividades para lograr tener un acuerdo regional OSS, este implicara tener regulaciones y procedimientos comunes, además de un entrenamiento estandarizado. Mayor detalle ver la NE08	Estados	~~Valida~~ **Sustituida por la Conclusión 16/05**	Implementación de un acuerdo regional del OSS	Dic 2019
15/6	FORTALECIMIENTO SOBRE LA COMPETENCIA DE LAS AAC EN EL CONCEPTO DE LA EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LOS ANSP Y DE EXPLOTADORES DE AERÓDROMOS	Que la Secretaría: a) inicie las actividades para desarrollar la estrategia para fortalecer la competencia de las Administraciones de Aviación Civil en el concepto de la evaluación económica de los Proveedores de los Servicios de Navegación Aérea ANSP y operadores de aeródromos y presente un documento inicial para mediados del año 2018; b) para el desarrollo de la estrategia realice un análisis de la situación actual de los Estados en relación a la aplicación de las guías contenidas en el Documento 9082; c) realice esta actividad bajo un enfoque colaborativo, con el apoyo de todos los Estados de la Región, nominando puntos focales al respecto para el 31 de enero de 2018, la Secretaría de la CLAC y la IATA.	La Secretaría está gestionando la disponibilidad de un experto mediante contacto con otra Oficina Regional de la OACI, quienes organizaron un workshop de este tipo en 2018, de manera que se puedan realizar las siguientes tareas para la región SAM en 2019: 1. Recopilación de información, mejores prácticas y análisis de situación actual en 1er semestre de 2019 2. Actividad (seminario o taller por definir) para fortalecer las competencias de las AAC en el concepto de la evaluación económica de los Proveedores de los Servicios de Navegación Aérea ANSP y operadores de aeródromos ~~en 2do Semestre 2019~~ durante el 2023.	Secretaria	Valida	Diagnóstico de situación actual y actividad para fortalecer competencias de las AAC	~~Dic 2019~~ **Dic 2024**

15/7	ACCIONES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SAM Y EL DOCUMENTO DE DECLARACIÓN PARA SU IMPLANTACIÓN	Los Directores Generales de Aviación Civil de la Región SAM, con el fin de contar con un plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM y un documento de declaración para su implantación: a) apoyan los cuatro ejes de la propuesta del Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM: conectividad, seguridad operacional, fortalecimiento institucional y medio ambiente, los cuales se encuentran alineados con los objetivos estratégicos de la OACI, así como con los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas; b) se comprometen a nominar puntos focales para conformar un grupo que, junto con la Secretaría de la OACI, la Secretaría de la CLAC, y representantes de organizaciones internacionales interesadas analizará el alcance que debería tener el plan en cada uno de sus ejes, definirán los especialistas que se requerirían para la elaboración del plan en los diferentes ejes y establecerán un cronograma real para la ejecución de las actividades del plan durante el primer trimestre del año 2018; c) se comprometen a llevar a cabo las acciones definidas por el grupo que resulten necesarias,	Durante el primer trimestre del 2018 se conformó el Grupo de Puntos Focales del PLAN SAM, realizándose, de mayo a agosto, tres reuniones virtuales con el grupo. En relación al análisis de los ejes del PLAN SAM, los PPFF conforman, por eje, un grupo de especialistas a cargo del análisis de dicho eje. El eje de seguridad operacional del plan SAM ha sido elaborado con los especialistas que conformaron el grupo de trabajo de seguridad operacional, el cual llegó a un consenso sobre el contenido del mismo. El grupo de trabajo del eje de fortaleza institucional prevé tener su primera reunión virtual a fines de noviembre, y en la misma se debería trazar el plan de trabajo para lograr obtener las conclusiones a mediados del 2019. Más detalle sobre lo realizado en estas conclusiones se encuentra en la NE/03.	Secretaria, Estados	Válida	Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM Durante el IWAF/4 se emitió la “DECLARACIÓN PARA PROMOVER LA CONECTIVIDAD POR MEDIO DEL DESARROLLO Y SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN PANAMERICANA – VISIÓN 2020-2035”, la cual refleja la visión de la propuesta del Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM y el compromiso de los Estados en apoyar la implementación del desarrollo de los planes de acción nacionales y regionales necesarios para la implantación de dicha visión.	Dic 2019

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		con la finalidad de elaborar el mencionado plan y su respectiva declaración; y d) se comprometen a participar en las teleconferencias y reuniones presenciales requeridas.					
16/01	PROCESO PARA LA ELABORACIÓN POR EJES DEL PROYECTO DE PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SAM	Reconociendo que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva de su espacio aéreo sobre su territorio, para la elaboración del Proyecto de Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM se debe: a) Mantener la denominación de "Proyecto de Plan" hasta que esta Reunión determine la aprobación del texto final; b) Garantizar la participación activa en las actividades de cada uno de los equipos de expertos de los Estados para los cuatro ejes del proyecto de plan.		Secretaría Estados	Valida		Antes del 2020
16/02	APROBACIÓN DEL EJE DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL PROYECTO DE PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SAM	Los Estados sudamericanos aprueban el eje de seguridad operacional del Proyecto de Plan Regional para el sostenimiento del Transporte aéreo en la Región SAM – Plan de Seguridad Operacional de la Región SAM.	Aprobación del eje de seguridad operacional del Proyecto de Plan Regional para el sostenimiento del Transporte aéreo en la Región SAM – Plan de Seguridad Operacional de la Región SAM.	Secretaría Estados	Finalizada		7 Diciembre 2018

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
16/03	IMPLEMENTACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES DE LA AN/CONF-13	los Estados de la Región SAM: a) Tomen las medidas necesarias para lograr implementar las acciones recomendadas en las áreas de Navegación Aérea y Seguridad Operacional; y b) Cooperen con la OACI en la preparación de los documentos relacionados al GANP, GASP y otros manuales para enriquecer estos documentos con los requerimientos regionales; la Secretaría: c) Realice un seguimiento de las acciones implementadas por los Estados dentro del marco de las recomendaciones de la AN/Conf-13; d) Tome las acciones necesarias para organizar los seminarios regionales recomendadas por la AN/Conf-13 en las diferentes áreas de navegación aérea y seguridad operacional; e) Preste asistencia técnica para el desarrollo de los Planes	• SSP está en pleno Desarrollo; • Los Planes Nacionales de Navegación Aérea están en Desarrollo, alineados al GANP • Se ha desarrollado los Seminarios regionales. • Las recomendaciones de la décima tercera conferencia de navegación se han llevado adelante. • Se ha considerado el PIRG las recomendaciones relacionadas al Plan Regional de Navegación Aérea.	Secretaría Estados	**Finalizada**		Antes de la RAAC/17

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		Nacionales y su alineación a los Planes Regionales, Planes Globales y los objetivos de desarrollo sostenible de la ONU; y f) Coordine las acciones con el PIRG (GREPECAS) para la implementación de las recomendaciones de la AN/Conf-13.					
16/04	APOYO EN LAS ACTIVIDADES A REALIZAR PARA LA IMPLANTACIÓN DEL GASeP EN LA REGIÓN	Se insta a los Estados Sudamericanos a: a) seguir apoyando con sus expertos, y contribuir con sus experiencias y necesidades como Estado para ajustar el Plan Estratégico del Grupo Regional a los lineamientos y objetivos del GASeP, para fortalecer la colaboración internacional en materia de seguridad de la aviación, incluidas las esferas de armonización de los principios, enfoques y medidas de seguridad de la aviación; intercambio de información; innovación y mejor empleo de la tecnología relativa a la seguridad de la aviación, así como la instrucción y el	a) Apoyar la actualización de los Términos de Referencia del Grupo Regional AVSEC/FAL considerando el GASeP, en especial su Hoja de Ruta, como material basilar para identificación de acciones y proyectos de seguridad de la aviación; b) Colaborar para que el GASeP mantenga su relevancia, sus prioridades aborden las amenazas nuevas y existentes, y siga siendo una herramienta útil para apoyar los esfuerzos de los Estados miembros destinados a lograr la plena aplicación del Anexo 17; c) Colaborar con el desarrollo de propuestas y/o metodologías de mensuración de los resultados por medio del Grupo Regional AVSEC/FAL; y d) Proponer que los Estados participen activamente en el proceso de revisión del GASeP	Secretaría Estados	Valida		~~Antes de la RAAC/17~~ **Dic 2025**

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		desarrollo de la capacidad en seguridad de la aviación; b) seguir apoyando al Grupo de Tareas sobre Plan Regional de Seguridad de la Aviación con el objeto de dar seguimiento a su alineación de acuerdo a las necesidades de la Región, y a la implementación del GASeP para responder con el cumplimiento de sus objetivos; y c) apoyar con recursos humanos para el desarrollo de Regulaciones Estandarizadas AVSEC (LAR) en la Región SAM, de modo a fomentar el cumplimiento de los resultados prioritarios clave del GASeP, incrementando al mismo tiempo la cooperación y el apoyo entre los Estados.	contribuyendo con propuestas y/o metodologías de mensuración de los resultados por medio del Grupo Regional AVSEC/FAL.				
16/05		a) Se insta a los Estados sudamericanos a apoyar la implementación del OSS por parte de sus Estados, lo cual facilitara el tránsito de los pasajeros por sus aeropuertos, y mejorara la conectividad entre los Estados de la Región;	Que los Estados: a) consideren que el reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad aplicadas en otro Estado significa una aplicación equivalente de los resultados de la aplicación del Anexo 17, y no	Secretaría Estados	Valida	Colombia y Perú suscribieron el acuerdo de One-Stop Security en el que se establecieron los términos y condiciones para reconocer los sistemas de seguridad de la aviación. Durante el transcurso del año 2022, se llevaron a cabo visitas	Antes del 2035

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
	SEGUIMIENTO EN LA IMPLANTACIÓN DEL OSS	b) La Secretaría i. coordine con la Secretaría de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) para que el GEPEJTA analice el borrador de acuerdo entre los Estados para la implementación de OSS y de las recomendaciones para lograr su firma; y ii. coordine el desarrollo de un proyecto en el AVSEC/FAL/RG, utilizando metodologías aceptables que incluyan: - desarrollo de Regulaciones Estandarizadas AVSEC (LAR) y - mejores prácticas para la implementación del OSS entre los Estados.	que las medidas de seguridad deban ser idénticas; b) reconozcan la importancia de la aceptación y aprobación formal de los Estados para la implementación de los acuerdos de OSS; c) consideren la importancia de la aplicación del concepto de OSS para facilitar el tránsito de pasajeros en la región y la mejora de la conectividad, e involucre la industria y la Oficina Regional para apoyar en la priorización de los aeropuertos elegidos para el establecimiento de acuerdos; y d) participen de eventos promovidos por la OACI para fomentar la implementación del OSS.			de validación en el marco de dicho acuerdo. En la actualidad, los Estados están evaluando posibles impactos operativos que pudieran derivarse de la implementación del acuerdo. Brasil ha firmado acuerdo con Uruguay y España para reconocimiento de sus sistemas de seguridad de la aviación y sigue en proceso de implementación de dicho acuerdo Panamá ha realizado visitas de validación para reconocimiento de los sistemas de seguridad de varios Estados con vuelos directos hacia el aeropuerto de Tocumen. La Secretaria programa desarrollar un Seminario Regional sobre OSS, como se está realizando en otras Regiones de la OACI.	
16/06	APROBACIÓN DE LA CREACIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DE LOS ESTADOS SAM PARA APOYAR A LOS ESTADOS EN EL	a) Se apruebe la creación del grupo de trabajo de los Estados SAM para apoyar a los Estados en el desarrollo de las actividades del CMA del		Secretaría Estados	Valida		Hasta el 2030

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
	DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DEL CMA DEL USOAP DE LA OACI	USOAP; cuyo objetivo es realizar el seguimiento de las acciones relacionadas con la mejora gradual de la EI y de las actividades del CMA del USOAP comprometidas por los Estados en el memorando de entendimiento (MOU) firmado con la OACI. b) Se respalde las actividades que el grupo de trabajo lleve a cabo para apoyar a los Estados en el cumplimiento del objetivo y las metas establecidas en el eje de seguridad operacional relacionadas con la mejora gradual de la EI	Seguimiento al avance del grupo de trabajo de los Estados SAM para apoyar a los Estados en el desarrollo de las actividades del CMA del USOAP de la OACI				

Cuestión 3A del Orden del Día: Ratificación de Tratados Internacionales de Derecho Aeronáutico

3.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas:

- *NE/10 – Ratificación de Tratados Internacionales de Derecho Aeronáutico, Secretaría*
- *NI/16 – Orientaciones sobre las Políticas de Promoción de los Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF), EASA*

NE/10 – Ratificación de Tratados Internacionales de Derecho Aeronáutico, Secretaría

3.2 Mediante esta nota de estudio se señalaron los beneficios de algunos tratados de derecho aéreo internacional y se instó aquellos Estados de la Región Sudamericana (SAM) que no han ratificado estos tratados, a hacerlo.

3.3 Para este fin, se proporcionaron los resúmenes de las disposiciones y beneficios de seis instrumentos de derecho aéreo internacional, así como información relativa al proceso de ratificación y un panorama de los recursos disponibles para asistir a los Estados con la ratificación.

3.4 En este sentido, los Estados han señalado la importancia de las ratificaciones de los tratados internacionales para el desarrollo del transporte aéreo en la Región, sobre todo los instrumentos relacionados al Convenio de Chicago, y además han instado a todos a que se adhieran. Asimismo, los Estados han destacado que están involucrados en el proceso de ratificación de los mismos, siguiendo el trámite legislativo legal de sus países.

3.5 IATA también ha jugado un papel clave en la promoción de la ratificación de la Convención de Montreal de 1999 y el Protocolo de Montreal de 2014 en la región. IATA apoyó esta nota en relación con estos dos tratados internacionales.

NI/16 – Orientaciones sobre las Políticas de Promoción de los Combustibles de Aviación Sostenibles

3.6 EASA presentó dos notas informativas relacionadas a las Actividades de EASA en relación a los SAF, así como un material de orientación sobre las Políticas de Promoción de los Combustibles de Aviación Sostenibles.

3.7 La Reunión agradeció a EASA haber compartido sus experiencias y sus orientaciones, y han indicado que serán herramientas útiles, para los Estados, para diseñar la estrategia y la Política de Producción y Uso de SAF.

Cuestión 4A del Orden del Día: **Iniciativas para el desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región (Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región Panamericana – visión 2020-2035 y metas de A41)**

4.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas de estudio:

- *NE/06 - Actividades sobre Seguridad de la Aviación, Secretaría*
- *NE/07 - Facilitación del Transporte Aéreo, Secretaría*
- *NE/11 - Resumen de resoluciones de la A41 para la Región SAM, Secretaría*
- *NE/14 – Implantación PBN en Francia: una experiencia de retorno, Francia*
- *NE/17 – Estrategia para la Implementación del Concepto de control de Seguridad único (OSS), Secretaría*
- *NE/18 – Compromiso de promover la Igualdad de Género y el Desarrollo de la Mujer en la aviación, Uruguay*
- *NE/19 – Programa CAPSCA en el Transporte Aéreo, Secretaría*
- *NE/23 – Promoción de Órganos de Verificación del Esquema CORSIA en la Región SAM, Argentina*
- *NE/24 – Promoción de Proyectos para el Desarrollo de Combustibles Sostenibles de Aviación, Argentina*
- *NE/25 – Implementación de la categoría de aeronaves deportivas ligeras como medio para el desarrollo seguro y sostenible de la industria de aeronaves pequeñas en la Región SAM, Brasil*
- *NE/26 – Aprobación de un modelo normalizado para la implantación de la licencia electrónica, Brasil*
- *NE/30 – Experiencia de Chile en la elaboración e implementación del Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP), Chile*
- *NE/37 - La Posición de la industria respecto a los Impuestos Ambientales, IATA*
- *NE/38 - El Papel de los Estados Miembros en el Apoyo a la Transición Energética hacia Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF), IATA*
- *NE/42 – Concepto de Terminal Mixta de Pasajeros, IATA*
- *NE/49 – Integración Segura y Eficiente de UAS en el Espacio Aéreo, IATA*

NE/06 - Actividades sobre Seguridad de la Aviación

4.2 La Reunión tomó nota sobre la información relevante de las actividades sobre Seguridad de la aviación (AVSEC) en la Región SAM y que las autoridades competentes en estas áreas deben considerar para dar cumplimiento a las disposiciones del Anexo 17 – Seguridad. Tiene como objetivo alentar a los Estados de la Región a que consideren y promuevan la Seguridad de la Aviación en la recuperación de la Aviación Civil Internacional posterior a la Pandemia y la actualización de su Plan Estratégico, alineándolo con la hoja de ruta (documento vivo) del GASeP. Los temas tratados en la Nota de Estudio fueron los siguientes:

- Asistencias de la OACI: Plan de Mejoramiento de la Seguridad de la Aviación (Aviation Security Improvement Plan - ASIP) e iPack
- Grupo Regional AVSEC/FAL de la OACI/CLAC
- Profundizar la coordinación Regional en la Implementación del GASeP

- Fomentar el intercambio reportes voluntarios entre industria y la autoridad aeronáutica, como una herramienta para el control de Calidad y el OSS, la implementación del SeMS
- Futuros enfoques para la digitalización de la Carga Aérea
- Control de Seguridad Único (OSS)

4.3 Se generaron una serie de comentarios por parte de los Estados. Estos incluyeron: apoyo a la facilitación, fortalecimiento de profesionales en distintos Estados, respaldo mediante la contribución de expertos de los Estados para la implementación y mejora de trabajos, apoyo al Control de Seguridad Único (OSS), observaciones sobre el GASeP como un marco en lugar de ser el foco principal de los requisitos de seguridad, y respaldo al programa de auditorías USAP.

4.4 La Reunión convino en adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RAAC 17/09	**ACTIVIDADES SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**
Que: a) Se continue contribuyendo en la implementación de los ASIP con expertos en misiones de asistencia horizontal; b) se solicite la continuación de los ASIP y de ser necesario solicitar un nuevo ASIP; c) se incremente la participación en las Reuniones del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG/OACI/CLAC contribuyendo con sus expertos en los Grupos de Trabajo del Grupo Regional; d) se fomente la digitalización de la carga aérea de forma coordinada con otras entidades dentro de los Estados; e) se siga apoyando con expertos en la actualización del marco de referencia presentado por el GASeP; f) se concluya la implementación de un SeMS en sus Estados, buscando mecanismos, a través de contribuciones de ISD-SEC y/o a través de la cooperación técnica regional; g) se continúen los esfuerzos para implementar el control de seguridad único en la Región participando en los procesos de validación.	Impacto esperado: ☐ Político / Global ☐ Inter-regional ☐ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional
Por qué: • Para crear capacidades del personal AVSEC. • Para mejorar la seguridad, la competitividad y la eficiencia en el comercio internacional a través del transporte aéreo; • Para fortalecer la colaboración internacional en materia de seguridad. • Para asegurar la fortaleza de los controles de seguridad, mejorando la eficiencia de las operaciones aéreas en la Región SAM.	

Cuándo: a reportar avances antes de la próxima RAAC/18	**Estatus:** ☒ Válida ☐ Invalidada ☐ Finalizada
Quién: ☐ Coordinadores ☒ Estados ☒ Secretaría OACI ☐ OACI HQ ☐ Otros:	

NE/07 - Facilitación del Transporte Aéreo

4.5 Esta nota de estudio presenta aspectos sobre facilitación en el contexto de la recuperación del COVID-19 y también de las conclusiones de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) así como resultados asociados del cuadragésimo primer período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A41). Tiene como objetivo alentar a los Estados de la Región a que consideren y promuevan la facilitación en el marco del transporte aéreo como una herramienta fundamente para la recuperación de la Aviación Civil Internacional. Los temas tratados en la Nota de Estudio fueron los siguientes:

- Medidas operacionales de facilitación posteriores a la pandemia de COVID-19
- Profundizar la coordinación nacional y la cooperación internacional
- Fomentar el intercambio de datos digitales para facilitar procesos fluidos y sin contacto físico durante la pandemia de COVID-19 y posteriormente
- Futuros enfoques para la gestión de medidas sostenibles de facilitación relacionadas con la salud que mejoren la experiencia del público pasajero y promuevan la vigilancia de la aplicación
- Corredor de Salud Pública o Sanitario – PHC

4.6 Durante la discusión en la fase asincrónica se recibieron comentarios en línea con las acciones llevadas a cabo por los Estados en conferencias internacionales sobre facilitación, particularmente en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021). Los Estados demostraron su compromiso en colaborar para avanzar en las acciones sugeridas por la Nota de Estudio. Se destacó la relevancia del CAPSCA como entidad coordinadora de iniciativas, como por ejemplo la implementación de PHC. Además, se enfatizó la necesidad de desarrollar programas de capacitación para expertos en facilitación.

4.7 La Reunión tomo nota de la de la importancia de la facilitación para el enfrentamiento de los Estados durante y después de la pandemia de COVID-19. Luego de las discusiones y comentarios de los Estados, se propone a la Reunión adoptar la conclusión propuesta en la nota:

CONCLUSIÓN RAAC 17/10	**FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO**
Que: a) Los Estados fortalezcan el área de la facilitación, en especial la implementación eficaz de los NATFP y de los NATFC; b) se fortalezcan las funciones FAL en los organigramas de las AAC, y se desarrollen programas de capacitación en Facilitación para personal relevante, aprovechando los Cursos de Facilitación de la OACI;	**Impacto esperado:** ☐ Político / Global ☐ Inter-regional ☐ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/ Operacional

c) se armonicen medidas FAL en los Estados de la Región SAM a la luz de los resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19; d) se implemente los sistemas de intercambio de datos de pasajeros, en coordinación con las autoridades pertinentes; e) se fomente la participación en el Grupo CAPSCA, y colaborar en el desarrollo de una estrategia de implementación de las recomendaciones del CART, en especial la implementación de PHC entre los Estados, conjuntamente con las recomendaciones de las Autoridades de Salud Pública en sus Estados, las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre la COVID-19 y, con el *Boletín Electrónico de la OACI - EB 2023/6,* del 16 de enero de 2023; y f) se aprovechen los beneficios de los iPacks sobre PHC y FAL.	
Por qué: • Para mejorar la implementación de las Normas del Anexo 9 sobre Facilitación. • Para hacer una mejor gestión de riesgos para la seguridad de la aviación con el mínimo de inconveniente a los pasajeros y para el levante o despacho de mercancías. • Para lograr la resiliencia ante eventos de salud pública.	
Cuándo: A corto y mediano plazo	**Estatus:** ☒ Válida ☐ Invalidada ☐ Finalizada
Quién: ☐ Coordinadores ☒ Estados ☒ Secretaría OACI ☒ OACI HQ ☐ Otros:	

NE/11 - Resumen de resoluciones de la A41 para la Región SAM

4.8 La Secretaría presentó las Resoluciones de la Asamblea 41 de la OACI que podrían generar requerimientos de acciones para los Estados de la Región SAM.

4.9 Los Estados recibieron con beneplácito la nota e indicaron que presenta un panorama general de resultados relevantes de la 41ª Asamblea de la OACI, que deben ser tomados en cuenta por los Estados Miembros de acuerdo a la realidad de cada uno de ellos.

NE/14 – Implantación PBN en Francia: una experiencia de retorno

4.10 Esta nota de estudio detalla casos de incidentes de seguridad operacional debido a error humano en el ingreso del reglaje altimétrico durante la ejecución de aproximaciones Baro VNAV. En ese sentido, se propone una opción de mitigación para estos incidentes, a través de la implantación de la aumentación basada en Satélites - SBAS, la cual proporciona simultáneamente guía lateral y guía vertical para ejecutar aterrizajes de precisión. Se sustentó que el SBAS es una alternativa costo-eficiente respecto a la aumentación basada en tierra - GBAS, porque se evita los costos de instalación y certificación de estaciones en el aeropuerto.

4.11 Se reseñó que, en la Región SAM, se han realizado han realizado investigaciones y pruebas sobre SBAS y el GBAS, sin embargo, no se ha podido declarar la viabilidad de esta tecnología para aplicarse en los procedimientos de aproximación de precisión PBN. En el 2016 se realizó en la Oficina Regional SAM, el Seminario/taller para la Implementación de Infraestructura para soportar la PBN y las operaciones de aproximación de precisión GNSS. El Resumen de este evento presenta conclusiones y recomendaciones sobre los estudios realizados hasta esa fecha, en el siguiente link:

https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2016-GBAS&t=1

4.12 La Reunión concordó que la información presentada es muy relevante. El Grupo de Planificación del Sistema de Aviación de Europa (EASPG) EURNAT de la OACI ha decidido preparar un Boletín OACI OPS EUR sobre las vulnerabilidades de las aproximaciones Baro VNAV. La Reunión recomendó que los Grupos técnicos de la Región SAM sean informados sobre el citado Boletín, y que inicien la recopilación de antecedentes sobre ocurrencias de seguridad generados por el ingreso incorrecto del reglaje altimétrico para operaciones PBN, e incluso para operaciones convencionales.

NE/17 - Estrategia para Implementación del Concepto de Control de Seguridad Único (OSS)

4.13 La Nota de Estudio 17 presenta la importancia y los desafíos para la implementación del concepto de Control de Seguridad Único (OSS) en la región, como parte de la estrategia contenida en la Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la región panamericana que presenta la visión para los años 2020-2035. La reducción de costos asociados con la inspección de seguridad en pasajeros de transferencia y sus equipajes, y la reducción del tiempo mínimo de transferencia en los aeropuertos son fundamentales para la competitividad y desarrollo del transporte aéreo en la Región.

4.14 Durante la reunión asincrónica se destacó que las medidas equivalentes no necesitaban ser prescriptivamente idénticas. Además, se consideró que las reuniones del grupo regional AVSEC/FAL eran un espacio adecuado para debatir este tema y se apoyó la búsqueda de datos en cada Estado para una mejor evaluación del potencial de implementación del Programa. Se mencionó la experiencia de Panamá en cuanto a acuerdos unilaterales y se enfatizó la importancia del cumplimiento de las directrices de reconocimiento de equivalencia en medidas de seguridad, como la formalización de un MoU, procesos de validación y una colaboración constante entre los Estados. También se subrayaron las ventajas del programa y la importante necesidad de prever recursos económicos para permitir la participación de los Estados en el OSS, así como la necesidad de la búsqueda de su implementación en el menor plazo posible.

4.15 En conclusión, se acordó seguir trabajando en conjunto para avanzar en el desarrollo e implementación del programa, con el objetivo de mejorar la seguridad aérea en la región.

4.16 Estados Unidos señaló que cuenta con la autorización para implementar seis programas OSS y estaba evaluando aeropuertos en la región como posibles candidatos. Asimismo, reforzó los beneficios del OSS y la necesidad de una implementación robusta del Anexo 17. Además, se ofreció a compartir su experiencia en el tema con la región.

NE/18 - Compromiso de promover la Igualdad de Género y el Desarrollo de la Mujer en la aviación

4.17 Esta nota de estudio presenta un estudio realizado por OACI SAM y Dinacia Uruguay, en colaboración con INUMET, Puertas del SUR y DINACIA, enfocado en analizar la igualdad de género en el sector de la aviación uruguayo. La iniciativa busca cumplir con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5

de la ONU, que promueve la igualdad de género y el empoderamiento de mujeres y niñas, con una meta de equilibrio 50-50 en puestos profesionales y de liderazgo para 2030 y hace seguimiento a la Conclusión GREPECAS/20/09. Mediante la herramienta de análisis de brecha de género WEP de ONU Mujeres, se evaluaron políticas y prácticas relacionadas con liderazgo, lugar de trabajo y comunidad. Los resultados indicaron que DINACIA e INUMET se encuentran en etapas iniciales de reconocimiento de la importancia de la igualdad de género, mientras que el Concesionario de Aeropuertos alcanzó un nivel intermedio en el avance hacia la igualdad de género.

4.18 Los comentarios realizados en la reunión asincrónica sobre la Nota de Estudio presentada por Uruguay muestran un apoyo generalizado a la iniciativa. Destacan la importancia de contar con un compromiso expreso de la alta dirección para lograr la equidad de género en el sector de la aviación, tanto nominal como cualitativamente. Países como Estados Unidos, Chile y Venezuela respaldan proyectos que fomenten la igualdad de género en la aviación y aplauden los esfuerzos de Uruguay en este sentido, mostrándose dispuestos a colaborar en el tema.

<table>
<tr><td>CONCLUSIÓN
RAAC 17/11</td><td colspan="2">PROMOCIÓN DE LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EL DESARROLLO DE LA MUJER EN LA AVIACIÓN</td></tr>
<tr><td colspan="2">Que:

Los Estados SAM, en apoyo a las políticas igualdad de género, se comprometan a:

a) Consultar los recursos pertinentes para fortalecer el enfoque que garantice la no discriminación e igualdad de oportunidades
b) Revisar los resultados para que un equipo discuta fortalezas y oportunidades, se desarrolle un plan de acción y comenzar la generación de un KPI de Género.</td><td>Impacto esperado:

☒ Político / Global
☒ Inter-regional
☐ Económico
☐ Ambiental
☐ Técnico/Operacional</td></tr>
<tr><td colspan="3">Por qué:
Promover la igualdad de género y el desarrollo de la mujer apoyando el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de la ONU.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cuándo: A ser reportado en la próxima RAAC</td><td>Estatus:
☒ Válida
☐ Invalidada
☐ Finalizada</td></tr>
<tr><td colspan="3">Quién: ☐ Coordinadores ☒ Estados ☒ Secretaría OACI ☒ OACI HQ ☐ Otros:</td></tr>
</table>

NE/19 – Programa CAPSCA en el Transporte Aéreo

4.19 La Nota de Estudio 19 presenta a la reunión la importancia del intercambio de información y colaboración con las Autoridades de Salud Pública, para fortalecer la seguridad sanitaria en los Estados. Asimismo, los esfuerzos para controlar las amenazas de salud pública requieren que todas las partes interesadas se adapten a los nuevos desafíos para mejorar continuamente la coordinación y colaboración respectivas, teniendo en cuenta las conclusiones de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021).

4.20 Tiene como objetivo alentar a los Estados de la Región a que consideren y promuevan las actividades del Programa CAPSCA de la OACI en el marco del transporte aéreo como una herramienta fundamente para la recuperación de la Aviación Civil Internacional.

NE/23 - Promoción de Órganos de Verificación del Esquema CORSIA en la Región SAM

4.21 Argentina presentó la nota de estudio relacionada con la preocupación, compartida con todos los Estados, acerca de la inexistencia de Agencias verificadoras de reportes de emisión de CO2 en la Región SAM.

4.22 Los Estados agradecieron la nota de estudio y concuerdan que la inexistencia de órganos verificadores para desempeñar la tarea de verificación de informes anuales de emisión de los operadores aéreos, tal como lo establece la Parte II, Capítulo 2, 2.4.1.1, del Anexo 16, Vol. IV – CORSIA genera un sobre costo a los operadores aéreos.

4.23 La propuesta de establecer Grupos de Trabajo para encarar está situación es bienvenida por los Estados. Un Estado ha mencionado que las Autoridades de Aviación Civil podrían establecer sistemas de verificación que podrían suplir ese requerimiento.

4.24 La Secretaría ha aclarado que, en relación al establecimiento de Grupos de Trabajo para encarar el tema de las Agencias Certificadoras, se debe considerar establecer en los Estados, primeramente, un enlace con las Agencias Certificadoras de sistemas de Gestión y trabajar en alianzas estratégicas a fin que estas Agencias establezcan líneas de negocios sustentables y así, poder contar con profesionales habilitados en la certificación de reportes de emisiones de conformidad con la norma ISO 14064-3:20061 y los requisitos pertinentes del Apéndice 6, Sección 3 del Anexo 16, Vol. IV – CORSIA.

4.25 Adicionalmente, en relación a la propuesta que las Autoridades de Aviación Civil establezcan sistemas de verificación, a fin de suplir este requerimiento, la Secretaría resaltó que para poder establecer estos sistemas y reemplazar el requerimiento de la verificación por parte de una Agencia certificadora, en primer lugar, los Estados deben incluir este proceso en su regulación nacional del Anexo 16, Vol. IV – CORSIA. Adicionalmente, se debe comunicar a la OACI está diferencias con relación al Anexo de Referencia, publicarlo en la plataforma del e-FOD, y reflejarla en el AIP del Estado, en la Sección GEN 1.7, y mencionar el método alternativo que será aplicado, por el Estado, para cumplir con este requerimiento.

NE-24 - Promoción de Proyectos para el Desarrollo de Combustibles Sostenibles de Aviación

4.26 La Secretaría agradece la nota presentada por Argentina y expresan su apoyo a contar con espacio para difundir la ciencia, tecnología y regulaciones de la producción y uso de SAF.

4.27 La Secretaría informó a los Estados, que la Oficina de Medio Ambiente de la OACI, a través del Programa ACT-SAF, lleva adelante, en forma mensual, un programa de webinars para difundir los aspectos técnicos relacionadas al SAF. La Región podría promover estos mismos webinars para los Estados y generar foros virtuales para compartir los aspectos relacionados a regulaciones y tecnología de SAF.

4.28 Adicionalmente, se pueden establecer alianzas estratégicas con la industria y los Estados a fin de promover visitas técnicas a plantas de producción de SAF, así como a empresas que crean la tecnología para la producción del SAF.

NE/25 - Implementación de la categoría de aeronaves deportivas ligeras como medio para el desarrollo seguro y sostenible de la industria de aeronaves pequeñas en la Región SAM

4.29 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentó la siguiente nota de estudio: NE/25 – Implementación de la categoría de aeronaves deportivas ligeras como medio para el desarrollo seguro y sostenible de la industria de aeronaves pequeñas en la región SAM

4.30 La propuesta de la nota de estudio, relacionada con la importancia de impulsar la implementación de la categoría de aeronaves deportivas ligeras en el marco regulatorio de los Estado SAM y la cooperación necesaria a escala internacional para reducir las barreras técnicas al comercio internacional en la Región SAM, fue bien recibida por los Estados.

4.31 Durante la fase asincrónica de la Reunión se recibieron comentarios de Francia, USA, Guyana, Uruguay y Venezuela, apoyando la iniciativa de Brasil.

4.32 Los avances que puedan conseguirse en materia de armonización regional, sobre el asunto de la nota, traerían beneficios potenciales a la Región SAM, fomentando el comercio internacional, el desarrollo de la industria y la seguridad operacional a nivel global, la reducción de costos, una renovación más fácil de la flota con aeronaves más seguras y la reducción de las barreras reglamentarias al desarrollo de la industria.

NE/26 – Aprobación de un modelo normalizado para la implantación de la licencia electrónica presentada por Brasil

4.33 Mediante esta nota de estudio, Brasil informó a la Reunión sobre la implementación de una versión electrónica de las licencias emitidas a los profesionales de la aviación civil brasileña y la viabilidad de compartir esta solución con los Estados de la Región SAM de la OACI, garantizando un uso optimizado de sus recursos y una forma más rápida de intercambio de información técnica relativa a las licencias por cada Estado. En este sentido, Brasil presentó para consideración de los Estados SAM una propuesta de conclusión.

4.34 Sobre este asunto, la Oficina SAM junto con la Sección de Operaciones de la Sede de OACI, han organizado un seminario web de una (1) hora de duración que se llevará a cabo en la semana del 8 de mayo del presente año. Los siguientes temas serán abordados en el seminario web:

- ✓ Herramientas EPL actuales y futuras basadas en la solución provisional;
- ✓ Estado de la solución a largo plazo: qué contiene y qué no contiene; y
- ✓ Lo que se necesitaría en términos de datos que deben compartirse según la propuesta actual de la solución a largo plazo.

NE/30 – Experiencia de Chile en la elaboración e implementación del Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP)

4.35 La Reunión tomó nota de la información presentada por Chile en la nota de estudio (NE/30) sobre la experiencia en el desarrollo e implementación del Plan Maestro de aviación Civil. En la NE se identifican claramente los objetivos principales del Plan Maestro, resaltando cuatro ejes fundamentales: 1) Conectividad Aérea, 2) Seguridad operacional, 3) Fortalecimiento Institucional y 4) Protección del medio ambiente. La experiencia compartida por Chile sobre los desafíos y las oportunidades de mejora

identificadas en el desarrollo del Plan Maestro de aviación civil es de gran valor para otros Estados de la región SAM, así fue reconocido por la Reunión.

NE/37 – La Posición de la industria respecto a los Impuestos Ambientales

4.36 IATA propuso a los Estados, mediante esta nota de estudio, promover la no proliferación de los Impuestos Medioambientales.

4.37 Los Estados, indicaron que la OACI promovió el esquema del CORSIA, con la finalidad de que no se suscitaran diversas medidas de protección del medio ambiente.

4.38 Los Estados son conscientes del impacto de nuevos impuestos o tasas, en los costos de las operaciones aéreas, y que un alto porcentaje de estos costos son transferidos a los tickets aéreos, lo cual podría desalentar el uso del transporte aéreo. Por esta razón, coinciden que es aconsejable desalentar la creación de impuestos.

4.39 Sin embargo, los Estados también son conscientes de que es potestad de los gobiernos nacionales la creación de nuevos impuestos a las actividades comerciales y económicas, entre las cuales está la aviación.

4.40 Adicionalmente, la aviación nacional se encuentra exenta del alcance del CORSIA, por lo que se solicita a la IATA aclarar si la propuesta es para la aviación internacional o también incluye a los vuelos nacionales.

NE/38 - El Papel de los Estados Miembros en el Apoyo a la Transición Energética hacia Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF)

4.41 IATA, mediante esta nota de estudio, presentó la opinión de la industria aeronáutica respecto de las acciones necesarias para que los Estados Miembros desarrollen políticas de Combustibles Sostenibles de Aviación.

4.42 Los Estados indicaron que es necesario contar con políticas inteligentes para desarrollar y desplegar SAF, y que se observan desafíos para el desarrollo y despliegue de los SAF además de políticas que impulsen su avance.

4.43 Sin embargo, los Estados han indicado que no se pueden definir acciones, en relación a esta nota de estudio debido a que se hacen alusión a los párrafos 3.3, 3.4 y 3.5, y la nota de estudio no las contiene.

NE/42 – Concepto de Terminal Mixta de Pasajeros

4.44 Esta nota de estudio, presentada por IATA, propone un cambio de paradigma para acomodar una combinación de pasajeros salientes, tanto nacionales como internacionales, utilizando la misma infraestructura de la terminal de pasajeros y permitiendo importantes ahorros de CAPEX y OPEX para los aeropuertos, con impactos en las tarifas aeroportuarias.

4.45 En ese sentido, la IATA propone a los Estados a tener una visión holística de los requisitos de procesamiento de pasajeros y con el uso de tecnología para el control e identificación de los pasajeros, tal como puede ser visto en aeropuertos de EE. UU y México.

4.46 Durante la discusión asincrónica se mencionó que la NE habría que estudiarla con más detenimiento y con todas las áreas involucradas para tener más informaciones, y hubo aún destaque para la importancia de la separación de los vuelos nacionales e internacionales en diferentes terminales. La Secretaría toma nota de dichos análisis y los incluirá en el informe final.

NE/49 – Integración Segura y Eficiente de UAS en el Espacio Aéreo

4.47 Esta nota de estudio, presentada por IATA, resalta que la rápida proliferación de los UAS para uso comercial requiere de una integración segura y eficiente del espacio aéreo operativo existente. También es necesario elaborar normas que permitan que los estados establezcan normas armonizadas. La Industria puede contribuir a este proceso.

4.48 Se informó que la Región SAM ya está impulsando la integración y armonización de las regulaciones para UAS y RPAS. La armonización de los requisitos para las operaciones con aeronaves eléctricas de despegue/aterrizaje vertical (eVTOL) también se considerará dentro del conjunto de las Regulaciones Latinoamericanas (LAR).

4.49 Con el soporte de los puntos focales de Estados y de SRVSOP se ha desarrollado las primeras ediciones de los conceptos de operaciones (CONOPS) para sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y gestión de tránsito aéreo UAS (UTM), así como los LAR UAS 100 y 101 que cubren las operaciones UAS en la categoría abierta. El LAR UAS 102 para operaciones UAS en la categoría específica está actualmente en desarrollo.

Cuestión 5A del Orden del Día: Otros asuntos

5.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas:

- *NE/16 – Consejo Global del Sistema de Tráfico Aéreo Completo (Consejo Global CATS)*
- *NE/35 – Promover la Accesibilidad para todos, IATA*
- *NE/51 – Perspectivas Económicas y el valor de la Aviación, IATA*
- *NI/07 – Concepto inicial de operaciones para un sistema nacional de espacio aéreo centrado en la información, Estados Unidos*
- *NI/08 – Iniciativa de capacitación sobre maletines de vuelo electrónicos para la Región Sudamericana de la OACI, Estados Unidos*

NE/16 – Consejo Global del Sistema de Tráfico Aéreo Completo (Consejo Global CATS)

5.2 CANSO presentó esta nota de estudio sobre la hoja de ruta elaborada por el Consejo Global del "Sistema de Tráfico Aéreo Completo" (CATS) que establece actividades clave para lograr la Visión de Cielos del Futuro para 2045. La Secretaría resaltó que el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) es el plan de modernización de la OACI para la gestión del tránsito aéreo. El Comité Ejecutivo de la Asamblea 41° expresó en su Informe (Doc 10183 de OACI) la invitación a la Industria para presentar el contenido de la citada Hoja de ruta por conducto de los mecanismos apropiados de la OACI, con miras a la actualización del GANP.

NE/35 – Promover la Accesibilidad para todos

5.3 IATA presentó esta nota de estudio sobre la creciente importancia de las personas con discapacidad y las personas mayores en la demanda de viajes aéreos. Se destaca la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) y la necesidad de cooperación internacional para mejorar la accesibilidad en el transporte, incluyendo las personas con discapacidad y las personas mayores. La IATA apoya a la OACI y a sus Estados Miembros en el desarrollo de políticas para un transporte aéreo más accesible y solicita un programa de trabajo específico basado en la resolución aprobada en la 41ª Asamblea, que impulse un enfoque normativo coherente en la accesibilidad mundial.

5.4 Durante la fase asincrónica de la RAAC17, los participantes expresaron su apoyo a la colaboración entre los Estados, la industria y las asociaciones de personas con discapacidad para mejorar las condiciones de viaje aéreo de las personas con discapacidad en todos los países, incluidos los países en desarrollo. Se destacó la importancia de reconocer las necesidades de diferentes pasajeros, especialmente aquellos con discapacidades y/o movilidad limitada, y se instó a los estados a cumplir con las normas de accesibilidad establecidas en el Anexo 9. Algunos países, como Perú, mencionaron su legislación nacional en apoyo a la inclusión y accesibilidad. Los participantes también apoyaron el desarrollo de un programa de trabajo específico que genere orientaciones normativas reconocidas a nivel mundial sobre transporte aéreo accesible, impulsando un enfoque normativo coherente en la accesibilidad global.

<table>
<tr><td>CONCLUSIÓN
RAAC 17/12</td><td colspan="2">INCLUSIÓN Y REDUCCIÓN DE BARRERAS EN EL TRANSPORTE AÉREO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y PERSONAS MAYORES</td></tr>
<tr><td colspan="2">Que:

Los Estados SAM realicen las siguientes actividades:

a) Se fomente la colaboración entre los Estados, la Industria y las Asociaciones de personas con discapacidad para mejorar las condiciones de viaje aéreo de las personas con discapacidad en todos los países, incluidos los países en desarrollo.
b) se desarrolle y establezca en los Estados una estrategia y plan de trabajo de accesibilidad robusto y de largo plazo.</td><td>Impacto esperado:

☒ Político / Global
☒ Inter-regional
☒ Económico
☐ Ambiental
☒ Técnico/Operacional</td></tr>
<tr><td colspan="3">Por qué:
Para reducir las barreras de las personas con discapacidad y las personas mayores y prepararse para el incremento de los pasajeros en esas condiciones en los próximos años.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Cuándo: A corto y mediano plazo</td><td>Estatus:
En proceso</td></tr>
<tr><td colspan="3">Quién: ☐ Coordinadores ☒ Estados ☒ Secretaría OACI ☒ OACI HQ ☐ Otros:</td></tr>
</table>

NE/51 - Perspectivas Económicas y el valor de la Aviación

5.5 Esta nota de estudio demostró un panorama económico, la situación actual, la proyección de la conectividad del transporte aéreo y el crecimiento de la aviación en la Región SAM, así como las posibles acciones que los gobiernos deberían adoptar (a través de la OACI) para promover y apoyar el fuerte proceso de recuperación que se observa en la Región SAM.

5.6 De esta manera, los Estados han apoyado la nota y tomada nota de las informaciones. Asimismo, se han destacado del desafío de buscar las mejores estrategias de manera coordinada con la industria para la recuperación del transporte aéreo a fin de viabilizar una mayor conectividad y prepararlos conjuntamente ante posibles sucesos que puedan nuevamente afectar a la aviación.

NI/07 – Concepto inicial de operaciones para un sistema nacional de espacio aéreo centrado en la información

5.7 Esta nota presentó el documento conceptual de la Administración Federal de Aviación (FAA) que describe las operaciones futuras en los Estados Unidos (EE. Sistema Nacional del Espacio Aéreo (NAS) titulado "Concepto inicial de operaciones para un sistema nacional de espacio aéreo centrado en la información". Esta visión se basa en el Sistema de Transporte Aéreo de Próxima Generación (NextGen) para mejorar las capacidades actuales y facilitar operaciones nuevas y novedosas. Un principio operativo clave de la visión de la FAA Info-Centric NAS es "armonizar globalmente los servicios y operaciones del Info-Centric NAS". La documentación detallada está disponible, en los siguientes enlaces:

https://www.faa.gov/about/officeorg/headquartersoffices/ang/charting-aviations-future-operations-info-centric-national

https://www.faa.gov/about/officeorg/headquartersoffices/ang/icn-conOps

NI/08 – Iniciativa de capacitación sobre maletines de vuelo electrónicos para la Región Sudamericana de la OACI

5.8 A través de esta nota informativa y de un video, los Estados Unidos de Norteamérica informaron a la RAAC/17 que su Administración Federal de Aviación (FAA) y la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI se asociaron para brindar a los inspectores de seguridad operacional de la Región SAM capacitación especializada sobre maletines de vuelo electrónicos (EFB) y que este enfoque puede servir como modelo para futuras capacitaciones técnicas en la Región.

5.9 En diciembre de 2022, la FAA inició la capacitación de diecinueve (19) inspectores de seguridad operacional de la aviación (ASI) de doce (12) Autoridades de Aviación Civil (AAC) de Sudamérica: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam y Uruguay.

5.10 La Oficina SAM de la OACI organizó seminarios EFB el 18 y 25 de enero de 2023. Los seminarios comenzaron con una presentación que reflejó el curso de capacitación para incluir la funcionalidad EFB, los requisitos de las características técnicas y el papel del ASI en las autorizaciones. También incluyó las mejores prácticas, lecciones aprendidas y experiencias operativas de la FAA. Un total de 19 ASIs completaron la capacitación en línea y participaron en los seminarios virtuales.

5.11 El curso de capacitación EFB impartido brindó conocimientos técnicos a los ASI SAM como parte de su desarrollo profesional continuo. Se puede considerar como instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT) de Nivel 1. Es responsabilidad de las AAC del inspector, vincular esta capacitación de la FAA con el propio sistema reglamentario de la AAC a través de los Niveles prácticos 2 y 3 de OJT.

5.12 La Oficina SAM expresó su agradecimiento por el apoyo brindado por la FAA a los Estados de la Región SAM y solicitó muy comedidamente continuar con esta alianza en aras de mejorar la seguridad operacional en Sudamérica.

5.13 Actualmente, la Oficina SAM y la FAA están organizando la impartición de los siguientes cursos virtuales en idioma inglés de Inspector Gubernamentales de Seguridad Operacional (GSI) que se programarán a partir de octubre de 2023:

- Curso GSI de certificación de explotadores de servicios aéreos;
- Curso GSI de aeronavegabilidad;
- Curso GSI de licencias de personal; y
- Curso GSI de certificación de carga aérea.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

DÉCIMO SÉPTIMA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL

RAAC/17

INFORME FINAL DE LA FASE PRESENCIAL DE LA RAAC/17 – EJERCICIOS ESTRATÉGICOS

(Santiago, Chile, del 11 al 14 de abril de 2023)

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
Ceremonia inaugural y otros asuntos ii-1
Organización, Oficiales y Secretaría ii-1
Idiomas de trabajo ii-2
Agenda ii-2
Asistencia ii-2
Lista de Conclusiones ii-2

iii - Lista de Participantes iii-1

Informe sobre la Cuestión 1B 1-1
Revisión de los asuntos de la fase asincrónica

Informe sobre la Cuestión 2B: 2-1
Estrategia regional de cara al 2035 – Ejercicio de Planificación Estratégica del Transporte Aéreo para la Región SAM

Informe sobre la Cuestión 3B: 3-1
Estrategia regional de cara al 2035 – Ejercicio de determinación de estrategias de la Región SAM respecto a CORSIA y Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF)

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Fase Presencial de la Décimo Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, se llevó a cabo en la ciudad de Santiago, Chile, del 11 al 14 de abril de 2023.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El Sr. Juan Carlos Salazar, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), agradeció la presencia de los participantes e hizo referencia a la importancia de la aviación civil para impulsar el desarrollo económico y social, tanto a escala nacional como regional. Resaltó que el sector de la aviación desempeña un papel esencial en la conexión entre personas, culturas y economías, y es un importante catalizador del comercio y el turismo. Destacó que una enseñanza importante de la pandemia de COVID-19 es el papel crucial de las autoridades de aviación civil.

Asimismo, el Sr. Salazar destacó las prioridades en la aviación regional relacionadas con la innovación, la resiliencia, la gobernanza, la eficacia de la planificación y competitividad, todas de la mano con la necesidad de proteger al medio ambiento.

El General de Aviación, Raul Jorquera Conrads, Director General de Aeronáutica Civil de Chile, dirigió unas palabras a los participantes resaltando la importancia de esta reunión para Chile, en especial al llevarse a cabo en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Acompañaron en la mesa principal las siguientes autoridades:

- Honorable Sr. Embajador Felipe Cousiño Donoso
- Brigadier General Gaetano Battagliese, DINACIA Uruguay, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).
- Sr. Martin Mackenna, Secretario de la Junta de Aviación Civil de Chile
- Sr. Jaime Binder, Secretario de la CLAC.
- Sr. Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI
- Sr. Jorge Vargas, Director de Cooperación Técnica de la OACI.
- Sr. Julio Siu Director Regional de la Oficina Norteamérica, Centroamérica y el Caribe de la OACI

ii-3 ORGANIZACION, FUNCIONARIOS Y SECRETARÍA

En la Fase Presencial de la Reunión se presentó un informe de las discusiones de la fase asincrónica y fue organizada una sesión en mesas redondas numeradas en donde se pre-asignaron asientos con el objetivo de facilitar la ejecución del ejercicio estratégico. Las instrucciones del ejercicio se describieron en la nota informativa #5, publicada en la página web del evento.

El Sr. Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, sirvió como Secretario de la Reunión. Los siguientes funcionarios de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI sirvieron como facilitadores del ejercicio:

Oscar Quesada	Subdirector Regional
Verónica Chávez	Oficial de Asistencia Técnica
Pablo Lampariello	Oficial Regional de Seguridad de la Aviación y Facilitación
Jorge Armoa	Oficial Regional de Gestión de Información Aeronáutica y Meteorología Aeronáutica
Fabio Salvatierra	Oficial Regional de Aeródromos y Ayudas Terrestres
Javier Puente	Oficial Regional de Implementación de Seguridad Operacional
Diego da Silva	Experto Regional de Transporte Aéreo

Asimismo, la Reunión agradeció la colaboración de los patrocinadores EMPIC y SEABURY, con relación a sus actividades en el campo de los sistemas de apoyo a la vigilancia de la seguridad operacional y por la exhibición de sus productos a los participantes del evento.

ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

Los idiomas de trabajo y de la documentación de la Reunión fueron el español y el inglés.

ii-5 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1B del Orden del Día: **Revisión de asuntos de fase asincrónica**

Cuestión 2B del Orden del Día: **Estrategia regional de cara al 2035 – Ejercicio de Planificación Estratégica del Transporte Aéreo para la Región SAM**

Cuestión 3B del Orden del Día: **Estrategia regional de cara al 2035 – Ejercicio de determinación de estrategias de la Región SAM respecto a CORSIA y Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF).**

ii-6 ASISTENCIA

Asistieron a la Reunión nueve Estados de la Región SAM, un Territorio de la Región SAM, un Estado de la Región NACC, así como nueve Organismos Internacionales y dos auspiciadores de la Industria, haciendo un total de 91 participantes. La lista de asistentes aparece en la página iii-1.

ii-7 LISTA DE CONCLUSIONES

El listado de conclusiones se presenta en el informe de la fase asincrónica de la Reunión.

LISTA DE PARTICIPANTES / LIST OF PARTICIPANTS

ARGENTINA
1. Paola Viviana Tamburelli
2. María Florencia Dovichi
3. Fernando Martín Bravo

BOLIVIA
4. José Iván García Terceros
5. Pauline McKenzie Medina
6. Wendy Mercado Beltrán

BRASIL / BRAZIL
7. Tiago Pereira
8. Marcela Anselmi
9. Alcides Teixeira Barbacovi
10. Ricardo Elias Cosendey
11. André Gustavo Fernandez Pecanha

CHILE
12. Raúl Jorquera Conrads
13. Carlos Tabilo
14. César Mac-Namara
15. Alfredo Castillo
16. Claudio Pandolfi
17. Alberto Mena
18. David Dueñas
19. Juan Carlos Rojas
20. Martín Mackenna
21. Juan Carlos Casanova
22. Sebastián Flores
23. Rodolfo Donoso Pinilla
24. Sybil Bitreras Mondaca
25. Iovani Edmunds Hernández
26. Romina Altamirano

ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES
27. Nicholas Reyes
28. Robert Ruiz
29. Claudio Bartolucci
30. Daniel Williams
31. Monica Ditzel Cleaves - TSA

FRENCH ANTILLES-GUYANE
32. Patrick Pezzetta
33. Randria Ravo

GUYANA
34. Egbert Field
35. Rickford Samaroo
36. Abraham Dorris

PANAMA
37. Carlos Von Seidlitz

PARAGUAY
38. Félix Kanazawa
39. Ángel Espínola
40. Hugo Zalazar

URUGUAY
41. Gaetano Battagliese Palladino
42. Alejandro Trujillo

VENEZUELA
43. Juan Manuel Teixeira Díaz
44. Víctor Palacios García
45. Daniela Caraballo Avellaneda

ACI-LAC
46. Rafael Echevarne
47. Francisco Medela
48. Ary Bertolino Rodrigues

AIRBUS
49. Guillaume Gressin
50. Frederic Eychenne
51. Merlín León

ALTA
52. José Ricardo Pataro Botelho
53. Jaime Escobar

BID
54. Cristian Navas

BOEING
55. Mike Snover
56. Alvimar de Lucena
57. Fabio Catani
58. Otávio Cavalett

CANSO
59. Javier Vanegas

CLAC/LACAC
60. Jaime Binder

EASA
61. Eleonora Italia
62. José Manuel Quevedo Moreno
63. Alfonso Arroyo Fernández
64. Inmaculada Gómez Jiménez

EMPIC GmbH
65. Dennis Poetz
66. César Jiménez Dávalos

HONYWELL
67. André Defaveri
68. Andrés de la Cadena

IATA
69. Peter Cerda
70. Pedro de la Fuente
71. Alejandro Restrepo
72. Julio de Souza Pereira
73. Gabriela Peralta
74. Diego Vergara
75. Soledad Morgado

IBAC
76. Kurt Edwards
77. Daniel Devraignes

SEABURY SOLUTIONS
78. Emilio Manuel Roché
79. Tomas Bruno

OACI / ICAO
80. Juan Carlos Salazar
81. Fabio Rahnemay Rabbani
82. Jorge Vargas
83. Michael Gill
84. Julio Siu
85. Oscar Quesada Carboni
86. Verónica Chávez
87. Pablo Lampariello
88. Jorge Armoa
89. Fabio Salvatierra
90. Javier Puente
91. Diego Pereira da Silva

Cuestión 1B del Orden del Día: Revisión de asuntos de fase asincrónica

1.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Secretaría informó sobre los avances realizados en la fase asincrónica, que a la fecha se habían registrado más de 400 comentarios a las 51 notas de estudio y 16 notas informativas.

1.2 Se informó que considerando que algunos Estados habían indicado durante la fase asincrónica que iban a necesitar más tiempo para la revisión de notas, la Secretaría propuso a la Fase Presencial de la Reunión extender el periodo asíncrono hasta el 21 de abril, de manera que se pueda contar con un borrador del informe final a más tardar el 28 de abril de 2023. La Reunión estuvo de acuerdo.

1.3 Los detalles de los resultados de esta fase se encuentran en el informe de la fase asincrónica.

Cuestión 2B del Orden del Día: **Estrategia regional al 2035 – Ejercicio de Planificación Estratégica del Transporte Aéreo para la Región SAM**

2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Secretaría llevó a cabo un ejercicio estratégico, siguiendo las instrucciones indicadas en la Nota Informativa #5. Durante el ejercicio, miembros de la Secretaría apoyaban como facilitadores anotando los resultados de las discusiones en la plataforma colaborativa "MURAL. Un resumen de dichas discusiones se adjunta en el siguiente enlace: https://www.icao.int/SAM/Documents/2023-RAAC17/MURAL%20RAAC17_2023-04-18_13-43-34.pdf

2.2 Un resumen de los resultados de este ejercicio se incluye en el **Adjunto A** de esta cuestión del orden del día.

Ejercicio estratégico sobre la Competitividad

RAAC/17

Santiago, Chile, 12 de abril de 2023

El Sr. Michael Gill (Director del Bureau de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OACI) introdujo el tema a ser discutido y ofreció una introducción sobre la importancia del transporte aéreo para un país como un impulsor de desarrollo económico y social y además señaló los grandes desafíos que impactan en la competitividad de la aviación civil de Sudamérica.

Las mesas de trabajo contribuyeron acciones y metas para los próximos 5, 10 y 15 años, intercambiando ideas sobre el tema de competitividad del transporte aéreo internacional de la región SAM para incorporar en el Plan Estratégico para la transformación de Sudamérica.

Para parte del ejercicio, las Autoridades de Aviación Civil identificaron oportunidades de mejora en la competitividad de la región SAM considerando entre otros aspectos:

- Inversión en infraestructura;
- Políticas de liberalización del mercado;
- Impuestos y tarifas;
- Mejora de la conectividad; e
- Incentivos para la inversión.

Estos aspectos sirvieron como ejes centrales en las discusiones para evaluar las mejores acciones, a fin de poder ofrecer a los Estados un mejor ambiente de negocios, mejorar la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea para permitir mejoras en la conectividad y competitividad de la región.

Para hacer frente a los desafíos encontrados, los retos y oportunidades de mejora para el aumento de la competitividad se propuso:

a) Revisar y mejorar el acuerdo multilateral regional y bilateral de servicios aéreos para la promoción de una mayor liberalización y acceso al mercado del transporte aéreo, logrando la implementación futura de cielos abiertos y un mercado integrado;
b) Generar una mejor gestión del espacio aéreo y de infraestructura a fin de bajar los costos operacionales en la región SAM;
c) Analizar la política de subsidios y precios de los combustibles de aviación para tornarlos más competitivos frente a las otras regiones del mundo, implementando una política de renovación de flota para aeronaves más modernas y sostenibles;
d) Revisar proyecciones a largo plazo en las diferentes realidades en cuanto a crecimiento y modelos de negocios y además un diagnóstico de la capacidad del lado tierra y aire a fin de establecer un mejor plan de inversión en los Estados;
e) Robustecer los organismos e instituciones de defensa de la competencia, desarrollando un marco normativo regional que asegure igualdad de competencia entre los países y aerolíneas;
f) Mejor gestión de un plan para la mejora de la facilitación en el tránsito de los pasajeros (*One-Stop Security*) entre los países interesados, mejorando la conectividad y fortaleciendo los sistemas de seguridad de la aviación de los Estados de la Región SAM y de otras Regiones;
g) Intensificar las alianzas público-privadas para un mejor desarrollo de la infraestructura aeroportuaria;
h) Continuar apoyando y mejorar la armonización de reglamentación de seguridad operacional a nivel regional bajo el SRVSOP, como estrategia para fomentar una mayor conectividad; y
i) Crear una política de Estado para la reducción de tasas y derechos a fin de reducir barreras para "*doing business*", así atrayendo al mercado servicios de aerolíneas de bajo costo (LCC).

Por último y no menos importante, se destaca que en el marco del proceso de mejora de competitividad de la región SAM, es importante lograr un crecimiento sostenible y amigable con el medio ambiente que no se traduzca solamente en costos operativos y además planificar a largo plazo (con revisiones) las necesidades de crecimiento y modernización de infraestructura bajo el Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP).

Ejercicio estratégico sobre la Innovación

RAAC/17

Santiago, Chile, 11 de abril de 2023

El Sr. Jorge Vargas (Director de Cooperación Técnica de la OACI) ofreció una introducción sobre las principales iniciativas y actividades impulsadas por la OACI en materia de Innovación. Resaltó, asimismo, que la región tiene la oportunidad de ejercer un rol de liderazgo global en materia de innovación, especialmente en el área de la innovación de procesos, impulsando la transformación regional por medio de mecanismos ágiles y cada vez más eficientes.

Las mesas de trabajo plantearon propuestas, en el corto, mediano y largo plazo, para ser consideradas en el desarrollo de la estrategia regional, de tal manera que, como parte de su proceso de transformación, la región SAM sea reconocida por su entorno amigable hacia la innovación.

Como parte del ejercicio, se identificaron los principales obstáculos que deben vencerse para que la región pueda adaptarse y prepararse de manera oportuna y eficiente, a la llegada de la innovación. Estos obstáculos incluyen:

- La resistencia al cambio
- El paradigma de que la innovación se refiere solamente a la tecnología
- El exceso de confianza en las soluciones reglamentarias prescriptivas
- La relación jerárquica unidireccional entre el regulador frente al regulado

Para hacer frente a estas barreras, los miembros de los equipos de trabajo, analizaron una serie de medidas transformacionales que los Estados podrían considerar en su camino a convertirse en verdaderos agentes de cambio y promotores de la innovación. Luego de considerar las ventajas y desventajas de cada propuesta, los grupos coincidieron en sugerir las siguientes acciones, como los ejes estratégicos sobre los que se debe trabajar en los próximos años:

- Planificación adecuada de recursos humanos y financiero, incluyendo la necesidad de calificación y capacitación del personal, que permitan a los Estados una gestión apropiada de la innovación interna y externa;
- Implementación de procesos de colaboración entre el Estado, la industria, y los proveedores de servicios, para explorar y acordar alternativas reglamentarias que permitan la rápida incorporación de soluciones innovadoras, garantizando al mismo tiempo un nivel adecuado de protección a los usuarios;
- Creación de un foro regional sobre innovación, que facilite la difusión, intercambio, y acceso a información actualizada relacionada con la innovación, incluyendo la evolución reglamentaria, las nuevas tecnologías, mejores prácticas, y otra información que facilite la actualización de los Estados y las principales partes interesadas;
- Creación de entornos cooperativos entre el Estado y el sector académico, para que el proceso de investigación y desarrollo se convierta en un componente integral dentro las tareas de reglamentación, facilitación (impulso) y supervisión de la innovación.

Finalmente, se conversó sobre la importancia de evaluar la real necesidad y el impacto que implicaría crear un nuevo departamento dentro de la estructura del Estado, para la gestión de las actividades de innovación, toda vez que podría implicar la introducción de mayor burocracia y crear nuevos silos o cuellos de botella. Se sugirió, alternativamente, trabajar para hacer que la innovación se convierta en elemento intrínseco en las estructuras existentes, y ayudar así a que se convierta en parte del ADN de las organizaciones.

Ejercicio estratégico sobre Efectividad de los Planes

RAAC/17

Santiago, Chile, 13 de abril de 2023

El Sr. Alfredo Castillo, en representación del Sr. Raul Jorquera, DGAC de Chile introdujo el tema a ser discutido. Explicó, en líneas generales, los procedimientos que son aplicados para la preparación de los Planes Nacionales, relacionadas a las distintas áreas de la aviación, en Chile, además de indicar la interacción de los Ministerios y otras instituciones para la preparación, aplicación y revisión de dichos Planes. También, hizo mención de las dificultades encontradas en el momento de la preparación y aplicación de los mismos. Se resaltó que los Estados pretenden alinear sus Planes a los Planes Regionales, Globales y recomendaciones de la OACI.

La presentación incluyó una serie de preguntas para provocar la conversación y discusiones en las mesas de diálogo.

Las mesas contribuyeron propusieron acciones para mejorar el transporte aéreo en los próximos 5, 10 y 15 años, con la intención que la Secretaría tenga una herramienta para utilizarla en la preparación de un Plan Estratégico para la transformación de la Aviación Civil en la Región SAM. Las contribuciones de los Estados, Asociaciones y de la Industria presentes, se resumen a continuación:

- Las mesas de trabajo reconocen la importancia de trabajar en forma coordinada, al interior de las instituciones y coordinar con los Estados a nivel regional. Sin embargo, en este proceso se encuentran con los siguientes retos:

  a) Falta de información para preparar Planes de trabajo para las distintas áreas.
  b) Dificultad en coordinar con las distintas instituciones involucradas para la gestión de los pasajeros en los aeropuertos.
  c) Dificultad para establecer los indicadores reales (KPIs) para dichos Planes.
  d) Dificultad para el monitorear el progreso en las metas propuestas.
  e) Dificultad para implementar y alcanzar las metas propuestas en los Planes.
  f) Falta de ideas claras para controlar la implementación y su actualización.

- Acciones sugeridas para afrontar estos retos:

  a) Involucramiento a Alto Nivel en los Planes Nacionales de Desarrollo del Transporte Aéreo.
  b) Solicitar a asistencia externa (TCB) para la elaboración de un plan estratégico;
  c) Alinear los Planes de Desarrollo Nacional al Plan Estratégico de la Aviación.
  d) Desarrollar indicadores regionales para ser incluidas en los Planes.
  e) Identificar herramientas y/o procedimientos para monitorear estos indicadores y el grado de implementación de los Planes.
  f) Trabajar en forma conjunta, al interior del Estado, así como a nivel regional, para identificar las desviaciones (trigger) para la revisión y actualización de los Planes.
  g) Trabajar en la estandarización del formato de los Planes Nacionales a nivel Regional;
  h) Promover la sensibilización de los gobiernos sobre la importancia de diseñar un Plan Maestro de Aviación Civil y del Transporte Aéreo en los Estados.

Ejercicio estratégico sobre Gobernanza

RAAC/17

Santiago, Chile, 13 de abril de 2023

El Sr. Thiago Sousa Pereira introdujo esta actividad a la reunión y ofreció una introducción sobre el esquema y experiencia en Brasil relativa a la Gobernanza de todo su sistema para la aviación civil. Destacó el modelo de la OECD "La buena gobernanza es un elemento fundamental para el desempeño de los reguladores, incluidas las autoridades de aviación civil"; además de la simbiosis entre los procesos de gobernanza y los procesos de gestión. Se planteó algunos procesos que pueden ser implementados por las AAC **en una primera etapa** tales como:

- Toma de decisiones basada en evidencia
- Independencia técnica y autonomía operativa
- Autonomía financiera
- Reglas de liderazgo: • Reclutamiento y selección de los líderes de alto nivel • Mandatos fijos • Restricciones posteriores al empleo •
- Evaluaciones de desempeño e informarlos a la sociedad y a los principales grupos de interés

En una segunda etapa y de más largo plazo se puede planificar para cambios que requieren la modificación de la legislación, para lograr por ejemplo mayor independencia y autonomía financiera.

Las mesas de trabajo luego de reafirmar lo antes expuesto plantearon propuestas, en el corto, mediano y largo plazo, para ser consideradas en el desarrollo del Plan Estratégico para la transformación de Sudamérica.

Se identificó que para evitar la pérdida de capacidad de las autoridades a corto plazo:

- Necesidad de alcanzar autonomía institucional garantizada por ley – Independencia de los altos cargos.
- Período de la autoridad aeronáutica no esté vinculado al periodo de Gobierno
- Para una buena gobernanza es necesario la estabilidad de la gestión y la direccion política. Es decir, es necesario lograr un balance entre lo técnico operativo y político para el mejor desarrollo y desempeño del sector aéreo
    - Proceso en la toma de decisiones que cuenten con las evidencias y respaldo técnico/operacional y en la medida de lo posible consensuado
    - Fortalecer la meritocracia y carrera administrativa para Los Altos cargos Planes de carrera, descripción de puestos y funciones claramente definidos. Incluye su estabilidad y los cambios generacionales.
    - Apoyo político de continuidad en las autoridades permitiendo hacer los relevos operacionales con el back-up adecuado.
- Impulsar el fortalecimiento de las AAC con las autoridades de transparencia gubernamentales,
- Transparencia: implementación de estudios de impacto regulatorio y de consulta pública
- Promover fuente de presupuesto independiente vinculada al desempeño (i.e. tasas de pasajeros)
- Difundir los resultados sobre Gobernanza de ACC de la Región SAM basadas en el Material de la OCDE y UNDP; y modelos de gobernanza independiente
- El personal administrativo y operativo debe comprender el compromiso de la gobernanza.

Para fortalecer la gobernanza de las autoridades a mediano y largo plazo se identificó la necesidad de:

- Reforzar la continuación de políticas de Estado a través de los planes gubernamentales establecidos.
- Avanzar en el nivel de madurez institucional de nuestras autoridades
- Las estructuras de gobernanza y sus responsabilidades deben estar claramente definidas,
- El personal de gobierno debe estar alineado con la dirección estratégica y de gestión en lugar de los asuntos operativos.
- Gobernanza: el alcance de la influencia y el control debe definirse mediante una política o legislación.
- Que la Oficina Regional logre concretar la fase dos del Estudio de la OCDE que consiste en un Manual de buenas prácticas sobre gobernanza.
- Uso de la inteligencia artificial para transformar y mejorar los procesos de gobernanza.
- Analizar la creación de una Agencia similar al SRVSOP para AVSEC (SRVSEC)
- Potenciar gobernanzas en los organismos regionales (OACI CLAC), que apoyen a los Estados en los Planes de formación y reclutamiento

Ejercicio estratégico sobre la Gestión de Recursos Humanos

RAAC/17

Santiago, Chile, 11 de abril de 2023

El Sr. Gaetano Battagliese (Director de DINACIA) introdujo el tema a ser discutido, explicó la experiencia y retos que afronta su administración en los aspectos de reclutamiento, retención y reposición de recursos humanos.

Las mesas de trabajo contribuyeron acciones y metas para los próximos 5, 10 y 15 años que la Secretaría utilizará en la preparación de un Plan Estratégico para la transformación de Sudamérica. Las contribuciones de las mesas delinean los siguientes vectores para considerar en la planificación estratégica:

- Las Autoridades de Aviación Civil pueden mejorar la identificación de sus necesidades de personal considerando entre otros aspectos:
  - la proyección del tráfico aéreo.
  - ingreso de tecnologías disruptivas para los próximos 5, 10 y 15 años.
  - Estrategia de desarrollo país vs CAMP

- Esta proyección servirá como una herramienta fundamental para evaluar la cantidad de profesionales para cada área de la aviación, a fin de poder ofrecer los servicios propios del mandato que por ley tienen las AACs.

- Los retos para el reclutamiento y retención de personal calificado de aviación identificados por las mesas fueron:

  a) Fortalecimiento o creación de Oficinas, Gerencias o Superintendencia de Recursos Humanos o Talentos Humanos, de las Autoridades de Aviación Civil. Se identificaron oportunidades de mejora en el conocimiento de la aviación, lo que genera barrera para la proyección de los profesionales de la aviación;
  b) La Legislación para contratación de servidores públicos generan rigidez para contratar staff profesional debido a topes salariales falta de diferenciación de escalafones técnicos para el área de aviación, y en algunos casos recortes presupuestales. (*Este tema está asociado al eje de gobernanza)*
  c) Las políticas de reducción del aparato Estatal no discriminan la naturaleza especializada de la aviación y las dificultades de reposición de talento, ralentizan la captación de nuevos profesionales para la reposición de personal que se retiran por acceder a la jubilación o por moverse a la industria (*Este tema están asociado al eje de gobernanza*)
  d) Políticas estatales, relacionadas al movimiento horizontal de profesionales, de una institución a otra para reducir el aparato Estatal impacta a las AACs en su búsqueda de profesionales y en la curva de aprendizaje del personal captado bajo está figura. (*Este tema están asociado al eje de gobernanza)*
  e) Retiro de profesionales capacitados para moverse a la industria por ofertas de mejoras laborales. (*Este tema están asociado al eje de gobernanza*)

- Acciones que podrían aplicarse para los retos arriba mencionados siguientes:

  a) Fortalecimiento de los procesos de planificación para la proyección de las Autoridades Aeronáutica a los plazos determinados previamente;
  b) Planes de Carrera para mejorar la seguridad laboral para el profesional;
  c) Promover el reconocimientos e incentivos para el personal profesional de la aviación, a fin de generar un ambiente de trabajo agradable;
  d) Crear espacio para generar interés en los niños y jóvenes por las profesiones relacionadas con la aviación. Ejemplo:

- Ferias Aeronáuticas
- Academias de Aviación
- Charlas informativas
- Talleres y encuentros sobre temas de aviación en escuelas y colegios, donde podrían presentarse toda la gama de profesionales que son relacionas a la aviación

e) Promover esquemas colaborativos entre los Estados, generando bancos de profesionales que podrían apoyar a uno o más Estados en tareas que puedan favorecerse de estos esquemas.

f) Preparar proyectos de ampliaciones del personal a ser presentadas a los Ministerio de Hacienda o de Economía para contar con líneas de financiación para incrementar los salarios; Promover la independencia de gestión financiera de las Autoridades de Aviación Civil con la finalidad de gestionar sus propios recursos (*gobernanza*) ;

g) La Cooperación Técnica de la OACI tiene mecanismos transitorios para apoyar en la contratación de recursos humanos mientras el Estado logra mejorar sus mecanismos de contratación de profesionales con expectativas salariales elevadas y/o acordes a sus capacidades.

Ejercicio estratégico sobre la CORSIA & SAF

RAAC/17

Santiago, Chile, 12 de abril de 2023

El Sr. Martín Mackenna, Secretario General de la Junta de Aviación Civil de Chile introdujo el tema a ser discutido. Explicó sobre las iniciativas emprendidas por la OACI para la protección del medio ambiente, y las responsabilidades de los Estados para apoyar estas iniciativas además sobre el Plan de Acción de Reducción de Emisiones de CO2 (SAP), el Esquema de Compensación y Reducción de CO2 provenientes de la Aviación Internacional (CORSIA-por sus siglas en ingles) y sobre los Objetivos Ambiciosos de Largo Término (LTAG – por sus siglas en ingles) y principalmente acerca de los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF). La presentación incluyo una serie de preguntas para provocar la conversación.

El tema de CORSIA generó mucho debate, considerando que la Región SAM presenta el más bajo porcentaje de adhesión al esquema.

En relación a los LTAG y el SAF, se expresaron reconocimientos al Seminario SAF dos días atrás que ayudó a enriquecer la discusión con mayor propiedad durante el ejercicio estratégico. Las mesas de trabajo contribuyeron con acciones y metas para los próximos 5, 10 y 15 años que ayudarán en la preparación de un Plan Estratégico para la transformación de la aviación en Sudamérica. Las contribuciones de las mesas delinean los siguientes vectores para considerar en la planificación estratégica:

- Las Autoridades de Aviación Civil, en un alto porcentaje mantienen reservas para adherirse al esquema del CORSIA por las siguientes razones:
  - Políticas de Alto nivel gubernamental que aconseja no adherirse al CORSIA.
  - Excedentes de créditos de carbono que no logran ser capitalizados.
  - Cierto grado de desconocimiento sobre el esquema y sus requerimientos, en la misma Autoridad y en los estamentos gubernamentales involucrados (Cancillería, Ministerio de Medio Ambiente)
  - Dudas sobre posibles sobrecostos a los operadores aéreos.
  - La falta de Agencias verificadoras de reportes de emisión de CO_2

- En relación a los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF), se reconoció que la Región Sudamericana podría ser el líder en la producción del SAF, pero existen barreras que debieran de ser eliminadas en forma conjunta con todas las partes interesadas, para hacer realidad la producción del SAF.

- Los retos para adherirse al CORSIA se pueden resumir como sigue:

  a) Personal capacitado para gestionar la información que sería generada por el esquema y para la vigilancia del cumplimiento de las regulaciones;
  b) Se requiere diseñar un mecanismo para negociar los créditos de carbono excedentes dentro del esquema de CORSIA;
  c) Se requiere sensibilizar a las autoridades de alto nivel, en algunos Estados, sobre la conveniencia de adherirse al CORSIA;
  d) Mantenerse en el esquema una vez ingresado en la fase voluntaria.

- Se identificaron los siguientes retos en relación al SAF:

  a) Ausencia de foros público-privados para la promoción de legislación sobre la producción y uso del SAF;
  b) Se requiere preparar la Regulación para la producción del SAF;
  c) Infraestructura insuficiente para la distribución del SAF en los aeródromos;

d) Falta de previsibilidad relacionadas a protección de especies y productos que podrían ser utilizadas para la producción de SAF;
e) Asegurar la sustentabilidad de la producción del SAF

- Entre las acciones que podrían aplicarse para los retos arriba mencionados se destacan las siguientes:

1- CORSIA

a) Promover charlas y talleres de difusión del CORSIA, en la Autoridad y entre las instituciones involucradas en el Estado para generar mayor conocimiento y conciencia sobre el esquema.
b) Promover capacitación sobre el esquema y sobre las Norma ISO mencionadas en el Anexo 16, Vol. IV – CORSIA, en los Estados, las cuales también podrían ser organizadas por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI
c) Promover, con las Agencias Certificadoras de Sistemas de Gestión, la inclusión de líneas de negocios sustentables, en sus portafolios de negocios, a fin de crear capacidades para Certificar los reportes de emisiones de CO2;
d) Promover, con los operadores aéreos y operadores de aeródromo, la inclusión de mecanismos de energía limpias para apoyar sus operaciones, y de esa manera disminuir las emisiones de CO2 y asegurar una menor compensación.
e) Promover la preparación de herramientas electrónicas para gestionar los reportes de emisiones que envían los operadores aéreos.

2- SAF

a) Promover espacios de intercambio de información científica y legal sobre la producción de SAF;
b) Promover, con las autoridades correspondientes, la preparación de regulaciones y legislaciones para la producción de SAF y que permitan, al inversor, tener previsibilidad y seguridad para su inversión
c) Generar incentivos, para los operadores aéreos, para el uso del SAF.
d) Gestionar líneas de financiación de proyectos de infraestructuras para la producción, distribución y uso del SAF.
e) Apoyar investigaciones científicas sobre la producción del SAF

Cuestión 3B del Orden del Día: **Estrategia regional de cara al 2035 – Ejercicio de determinación de estrategias de la Región SAM respecto a CORSIA y Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF)**

3.1 La cuestión 3B del orden del día fue atendido bajo la cuestión 2B, dado que el ejercicio de determinación de estrategias de la Región SAM respecto a CORSIA y Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF) se trabajó bajo el ejercicio estratégico en la cuestión 2B.

DECLARACIÓN PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA REGIÓN SUDAMERICANA
Santiago, Chile. 14 de abril de 2023

Las Autoridades de Aviación Civil (AAC) de la Región Sudamericana, FAA, EASA, Asociaciones de la Industria y socios fabricantes de aeronaves, nos reunimos aquí en la ciudad de Santiago de Chile, para realizar un ejercicio estratégico que brindó directrices transformadoras para asegurar el crecimiento y desarrollo sustentable de la industria aeronáutica como un instrumento eficaz para la promoción del desarrollo social y económico de nuestra Región. Para lograr esto, enfocamos nuestras discusiones en los siguientes seis pilares: competitividad, sostenibilidad ambiental, recursos humanos, efectividad de los planes de aviación, gobernanza de las AAC e innovación.

Luego de este ejercicio y de discusiones alrededor de estos 6 pilares, y en el marco de Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región Panamericana (Fortaleza, Brasil 2018), la Décimo Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/17):

DECLARA los siguientes compromisos:

1. Trabajaremos para fomentar un entorno competitivo que aliente a nuevos actores y promueva inversiones, innovación, asequibilidad y mejores servicios en nuestro sector de la aviación, mejorando su eficiencia, seguridad y protección.

2. Seremos abanderados en nuestros gobiernos y organizaciones en promover la integración de esfuerzos entre Estados, Industria y Academia para desarrollar políticas e iniciativas de vanguardia que promuevan el Objetivo Ambicioso a Largo Plazo *(Long Term Aspirational Goal – LTAG)* y el desarrollo, producción y uso de combustibles y tecnologías sustentables.

3. Valoramos a nuestra gente como un elemento clave para el desarrollo continuo de la industria de la aviación e invertiremos en su desarrollo para mejorar sus habilidades y experiencia, y al mismo tiempo abriremos las puertas a mujeres y hombres de la próxima generación de profesionales de la aviación.

4. Nos esforzaremos por desarrollar e implementar planes y políticas efectivos que promuevan el crecimiento y desarrollo de la industria de la aviación mientras aseguramos la integración con los otros sectores económicos que tienen a la aviación como parte de su cadena de valor.

5. Promoveremos prácticas de buena gobernanza para fortalecer nuestras AAC y garantizar un entorno regulatorio de la aviación transparente, participativo y responsable en los Estados de nuestra Región.

6. Fomentaremos y apoyaremos la innovación en la industria de la aviación mediante la promoción de la investigación y el desarrollo, el uso de nuevas tecnologías y la colaboración con las partes interesadas de la industria y la academia.

Estamos comprometidos con estos pilares y trabajaremos en colaboración con todas las partes interesadas para lograr nuestros objetivos compartidos de una industria de la aviación segura, protegida, eficiente, sostenible y próspera en América del Sur.

Las Autoridades de Aviación Civil (AAC) y los socios de la industria destacaron lo siguiente:

Argentina - Lic. Paola Viviana Tamburelli, Administradora Nacional, ANAC
"Tuvimos la oportunidad de reunirnos en este inspirador Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio, para ratificar nuestro compromiso regional y debatir fraternalmente sobre el presente y futuro de la aviación civil. Asumimos el desafío de encarar las acciones necesarias para asegurar una aviación segura, competitiva y sustentable que sea verdadero motor para la transformación de Sudamérica. Tenemos experiencia, compromiso y recursos humanos para dejar nuestra huella en la aviación mundial".

Bolivia - Ing. José Iván Fernando García Terceros, Director Ejecutivo DGAC
"Los escuadrones de transporte aéreo profesan, "Estar Juntos es un comienzo, Mantenerse Unidos es un logro y Trabajar juntos es el Éxito en nuestros Propósitos ".
Trabajar como Región es un desafío para la descarbonizacion global de la industria aeronáutica, para hacerla sostenible, toda vez que, tenemos el potencial en la Región para la provisión de insumos para la producción de Combustibles Sostenibles de Aviación (Sustainable Aviation Fuels – SAF).
La búsqueda del Liderazgo de la Región SAM, es un proceso de mejora continua del cual todos debemos ser actores".

Brasil – Sr. Tiago Sousa Pereira, Director-Presidente, ANAC
"El desarrollo de la aviación en Sudamérica requiere una gobernanza fuerte e independiente de las autoridades regulatorias, que les permita planificar y ejecutar acciones consistentes, eficaces y sostenibles a largo plazo. Por lo tanto, se concluye que es necesario que la Región avance en el nivel de madurez institucional de las autoridades que garantice estabilidad, autonomía y rendición de cuentas".

Brasil - Ten. Brig. do Ar Alcides Teixeira Barbacovi, Director General, DECEA y Presidente, CERNAI
"En nombre de DECEA, Departamento de Control del Espacio Aéreo de la Fuerza Aérea Brasileña, al participar en la 17ª RAAC, agradezco la oportunidad brindada por la OACI Lima para intercambiar conocimientos, experiencias y discutir buenas prácticas de gestión y planificación estratégica con las autoridades de aviación civil. Esta Reunión sin duda contribuirá al sector de la aviación civil, preparando aún más a los recursos humanos, mejorando la conectividad y promoviendo la innovación. A partir de ella, podremos adoptar acciones concretas para la operación de las aeronaves de manera más sustentable.
Saldremos regionalmente fortalecidos y enfocados en la búsqueda de un servicio aeronáutico cada vez más completo. Los felicitamos por la iniciativa de elaborar un plan estratégico regional, ante los desafíos que se avecinan".

Chile - General de Aviación Raúl Jorquera Conrads, Director General, DGAC
"El mensaje o lema para esta Reunión, es transformemos Sudamérica y con ese espíritu quiero que nos quedemos.
Transformemos Sudamérica, es el mensaje que la OACI desea impulsar en este encuentro sudamericano en pro del desarrollo de la aviación civil. Transformemos Sudamérica, es trabajar en equipo para ver cuál es la situación actual de nuestros respectivos países y cuáles son las prioridades regionales, como por ejemplo la ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional y, sobre todo, iniciativas para el desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región".

Chile – Sr. Martín Mackenna Rueda, Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC)
"En primer lugar, quiero agradecer a la Oficina Regional SAM de OACI y a la DGAC de Chile por su impecable organización de la RAAC/17, así como destacar el aporte de las autoridades y organizaciones que participaron de esta actividad, donde entre otros aspectos de la agenda, me gustaría resaltar el Seminario LTAG/SAF y el novedoso ejercicio de planificación estratégica que se llevaron a cabo en el marco de esta Reunión.
Invito a todos los que participamos de la RAAC/17 a seguir abordando en conjunto los principales desafíos del sector aeronáutico en nuestra Región. Uno de estos, es la descarbonización del transporte aéreo, al cual estamos todos comprometidos a través de la LTAG que acordamos en la 41° Asamblea de la OACI. Cada Estado debe aportar a esta meta de emisiones netas 0 al 2050 y el trabajo colaborativo entre nosotros es fundamental para lograrlo. Por otra parte, debemos avanzar en ser más competitivos para lograr ser un modo de transporte cada vez más accesible y que se recupere plenamente de la pandemia del COVID-19, para lo cual es esencial lograr acuerdos entre las autoridades que permitan dar eficiencia y dinamismo al sector. Todo lo anterior, sin dejar de lado el activo más importante de la aviación, que es la seguridad."

Guyana - Lt. Col. Egbert Field, Director General, Autoridad Aeronáutica Civil

"El futuro está aquí, y no podemos darnos el lujo de esperar. El antiguo enfoque de hacer negocios no nos impulsará a esta nueva era de innovación, cuestiones ambientales y de recursos humanos, etc. Esta es, por lo tanto, una oportunidad única para formular un enfoque que traerá energía e ideas renovadas para enfrentar los desafíos que surgirán de este sector en rápida expansión.
El nuevo formato de esta Reunión RAAC/17, en mi opinión, por lo tanto, establece la plataforma correcta para esta transformación de la industria de la aviación en Sudamérica. Al amalgamar las ideas, sugerencias y experiencias de las personas en varios sectores de la industria, podemos transformar Sudamérica: ¡el cambio va a venir!".

Panamá – Sr. Carlos Von Seidlitz, Director de Transporte Aéreo, AAC
"La experiencia de la RAAC/17 ha sido altamente enriquecedora. La participación de los actores del sector energético ha sido muy interesante, y nos ha permitido visibilizar la inversión de la industria en la región, y en los países hermanos donde se producen combustibles alternativos, menos contaminantes. Estos esfuerzos nos acercan a la ruta regional hacia las metas 2050 sobre emisiones. Panamá agradece el esfuerzo de la Oficina Regional para organizar una Reunión tan dinámica e interesante, que será clave para la transformación de SAM".

Paraguay - Sr. Félix Masao Kanazawa Makino, Presidente, DINAC
"En nombre del Estado Paraguayo, quisiera agradecer la hospitalidad, la cordialidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile por el recibimiento y por llevar a cabo esta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM.
Asimismo, destacar el apoyo de la Oficina Regional de OACI SAM en tan destacado evento donde autoridades de diferentes Estados y representantes de la industria nos enfocamos encarar el presente a fin de construir un futuro sostenible de la aviación contribuyendo con el desarrollo de SAF, así como los desafíos provenientes de la innovación tecnológica y actualizar las reglamentaciones aeronáuticas a fin de garantizar la eficiencia, la eficacia y la seguridad de las operaciones.
También destacar que, con el compromiso, la colaboración y apoyo de todos los sectores podremos TRANSFORMAR SUDAMERICA".

Venezuela - M/G Juan Manuel Teixeira Díaz, Presidente, INAC
"El mundo de hoy nos enfrenta a grandes desafíos que nos llaman a sumar esfuerzos para conseguir una sociedad más justa y un transporte aéreo más eficiente, sostenible, seguro y competitivo, por ello, de la mano con la OACI SAM, construyamos puentes aéreos para unir a nuestros pueblos, fomentemos mecanismos para alcanzar la unión en la diversidad, la cooperación y la integración suramericana; solo juntos lograremos la transformación Sudamericana.
Sirva la oportunidad para agradecer a la Oficina Regional SAM, su equipo técnico y miembros de la DGAC, por su hospitalidad, esfuerzo y gran nivel profesional en la realización de esta actividad".

ACI LAC – Sr. Francisco M. Medela Alonso, Director de Asuntos Industriales
"Agradecemos la invitación de la oficina regional de OACI SAM para participar en la Reunión anual de Directores de Aviación Civil de la Región.
Destacamos positivamente el ejercicio de planificación estratégica que incentiva la participación e intercambio de experiencias entre los distintos Estados. Agradecemos los esfuerzos por incrementar la productividad de estas sesiones".

CANSO – Sr. Javier Vanegas – Director, Asuntos de Latino América y el Caribe
"La RAAC/17 se llevó a cabo de una forma muy dinámica y eficiente, que involucró a los directores de aviación civil, haciendo mérito al lema de la misma "Transformando Sudamérica". El formato para definir el futuro de la aviación de la Región Sudamericana fue una iniciativa que estoy seguro continuará y se fijará como la base de reuniones futuras."

EASA - – Sr. Alfonso Arroyo Fernández, Representante para Latino América y Caribe
Sra. Eleonora Italia, Oficial de Cooperación Internacional
"Nuestra primera experiencia en la RAAC17 fue extremadamente positiva ya que fuimos testigos de una colaboración muy profesional y un diálogo abierto entre los Estados y organizaciones de la Región. Estamos de acuerdo con la importancia de los 6 ejercicios estratégicos cuya conclusión mostró un enfoque altamente armonizado. EASA, como RSOO, comparte la importancia reconocida al enfoque regional y está continuamente disponible para fortalecer la alianza y compartir prácticas con la Oficina SAM de la OACI, el SRVSOP, la CLAC y sus Estados Miembros".

FAA – Sr. Nicholas Reyes, Director General del Hemisferio Occidental
"Deseo felicitarles por una Reunión sumamente productiva, dinámica y visionaria. Espero este sea el principio de un movimiento para evolucionar el protocolo de las reuniones de OACI SAM, y que se expanda a la Región NACC, y otras regiones. El formato utilizado es proactivo, y creativo. Mantuvo a los participantes envueltos en todas las actividades planeadas. Estoy deseoso de ver los resultados del trabajo hecho durante la semana".

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

DÉCIMO SÉPTIMA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL

RAAC/17

RESUMEN DE LA SESIÓN PRESENCIAL DE LA RAAC/17 – EJERCICIOS ESTRATÉGICOS

(Santiago, Chile, del 11 al 14 de abril de 2023)

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
Ceremonia inaugural y otros asuntos ii-1
Organización, Oficiales y Secretaría ii-1
Idiomas de trabajo ii-2
Agenda ii-2
Asistencia ii-2
Lista de Conclusiones ii-2

iii - Lista de Participantes iii-1

Informe sobre la Cuestión 1B 1-1
Revisión de los asuntos de la fase asincrónica

Informe sobre la Cuestión 2B: 2-1
Estrategia regional de cara al 2035 – Ejercicio de Planificación Estratégica del Transporte Aéreo para la Región SAM

Informe sobre la Cuestión 3B: 3-1
Estrategia regional de cara al 2035 – Ejercicio de determinación de estrategias de la Región SAM respecto a CORSIA y Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF)

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Fase Presencial de la Décimo Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, se llevó a cabo en la ciudad de Santiago, Chile, del 11 al 14 de abril de 2023.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El Sr. Juan Carlos Salazar, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), agradeció la presencia de los participantes e hizo referencia a la importancia de la aviación civil para impulsar el desarrollo económico y social, tanto a escala nacional como regional. Resaltó que el sector de la aviación desempeña un papel esencial en la conexión entre personas, culturas y economías, y es un importante catalizador del comercio y el turismo. Destacó que una enseñanza importante de la pandemia de COVID-19 es el papel crucial de las autoridades de aviación civil.

Asimismo, el Sr. Salazar destacó las prioridades en la aviación regional relacionadas con la innovación, la resiliencia, la gobernanza, la eficacia de la planificación y competitividad, todas de la mano con la necesidad de proteger al medio ambiento.

El General de Aviación, Raul Jorquera Conrads, Director General de Aeronáutica Civil de Chile, dirigió unas palabras a los participantes resaltando la importancia de esta reunión para Chile, en especial al llevarse a cabo en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Acompañaron en la mesa principal las siguientes autoridades:

- Honorable Sr. Embajador Felipe Cousiño Donoso
- Brigadier General Gaetano Battagliese, DINACIA Uruguay, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).
- Sr. Martin Mackenna, Secretario de la Junta de Aviación Civil de Chile
- Sr. Jaime Binder, Secretario de la CLAC.
- Sr. Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI
- Sr. Jorge Vargas, Director de Cooperación Técnica de la OACI.
- Sr. Julio Siu Director Regional de la Oficina Norteamérica, Centroamérica y el Caribe de la OACI

ii-3 ORGANIZACION, FUNCIONARIOS Y SECRETARÍA

En la Fase Presencial de la Reunión se presentó un informe de las discusiones de la fase asincrónica y fue organizada una sesión en mesas redondas numeradas en donde se pre-asignaron asientos con el objetivo de facilitar la ejecución del ejercicio estratégico. Las instrucciones del ejercicio se describieron en la nota informativa #5, publicada en la página web del evento.

El Sr. Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, sirvió como Secretario de la Reunión. Los siguientes funcionarios de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI sirvieron como facilitadores del ejercicio:

Oscar Quesada	Subdirector Regional
Verónica Chávez	Oficial de Asistencia Técnica
Pablo Lampariello	Oficial Regional de Seguridad de la Aviación y Facilitación
Jorge Armoa	Oficial Regional de Gestión de Información Aeronáutica y Meteorología Aeronáutica
Fabio Salvatierra	Oficial Regional de Aeródromos y Ayudas Terrestres
Javier Puente	Oficial Regional de Implementación de Seguridad Operacional
Diego da Silva	Experto Regional de Transporte Aéreo

Asimismo, la Reunión agradeció la colaboración de los patrocinadores EMPIC y SEABURY, con relación a sus actividades en el campo de los sistemas de apoyo a la vigilancia de la seguridad operacional y por la exhibición de sus productos a los participantes del evento.

ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

Los idiomas de trabajo y de la documentación de la Reunión fueron el español y el inglés.

ii-5 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1B del Orden del Día:	**Revisión de asuntos de fase asincrónica**
Cuestión 2B del Orden del Día:	**Estrategia regional de cara al 2035 – Ejercicio de Planificación Estratégica del Transporte Aéreo para la Región SAM**
Cuestión 3B del Orden del Día:	**Estrategia regional de cara al 2035 – Ejercicio de determinación de estrategias de la Región SAM respecto a CORSIA y Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF).**

ii-6 ASISTENCIA

Asistieron a la Reunión nueve Estados de la Región SAM, un Territorio de la Región SAM, un Estado de la Región NACC, así como nueve Organismos Internacionales y dos auspiciadores de la Industria, haciendo un total de 91 participantes. La lista de asistentes aparece en la página iii-1.

ii-7 LISTA DE CONCLUSIONES

El listado de conclusiones se presenta en el informe de la fase asincrónica de la Reunión.

LISTA DE PARTICIPANTES / LIST OF PARTICIPANTS

ARGENTINA
1. Paola Viviana Tamburelli
2. María Florencia Dovichi
3. Fernando Martín Bravo

BOLIVIA
4. José Iván García Terceros
5. Pauline McKenzie Medina
6. Wendy Mercado Beltrán

BRASIL / BRAZIL
7. Tiago Pereira
8. Marcela Anselmi
9. Alcides Teixeira Barbacovi
10. Ricardo Elias Cosendey
11. André Gustavo Fernandez Pecanha

CHILE
12. Raúl Jorquera Conrads
13. Alfredo Castillo
14. Alberto Mena
15. César Mac-Namara
16. Claudio Pandolfi
17. Carlos Tabilo
18. David Dueñas
19. Juan Carlos Rojas
20. Martín Mackenna
21. Juan Carlos Casanova
22. Sebastián Flores
23. Rodolfo Donoso Pinilla
24. Sybil Bitreras Mondaca
25. Iovani Edmunds Hernández
26. Romina Altamirano

ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES
27. Nicholas Reyes
28. Robert Ruiz
29. Claudio Bartolucci
30. Daniel Williams*
31. Monica Ditzel Cleaves - TSA

FRENCH ANTILLES-GUYANE
32. Patrick Pezzetta
33. Randria Ravo

GUYANA
34. Egbert Field
35. Rickford Samaroo
36. Abraham Dorris

PANAMA
37. Carlos Von Seidlitz

PARAGUAY
38. Félix Kanazawa
39. Ángel Espínola
40. Hugo Zalazar

URUGUAY
41. Gaetano Battagliese Palladino
42. Alejandro Trujillo

VENEZUELA
43. Juan Manuel Teixeira Díaz
44. Víctor Palacios García
45. Daniela Caraballo Avellaneda

ACI-LAC
46. Rafael Echevarne
47. Francisco Medela
48. Ary Bertolino Rodrigues

AIRBUS
49. Guillaume Gressin *
50. Frederic Eychenne *
51. Merlín León

ALTA
52. José Ricardo Pataro Botelho
53. Jaime Escobar *

BID
54. Cristian Navas

BOEING
55. Mike Snover
56. Alvimar de Lucena
57. Fabio Catani
58. Otávio Cavalett *

CANSO
59. Javier Vanegas

CLAC/LACAC
60. Jaime Binder

EASA
61. Eleonora Italia
62. José Manuel Quevedo Moreno
63. Alfonso Arroyo Fernández
64. Inmaculada Gómez Jiménez *

EMPIC GmbH
65. Dennis Poetz
66. César Jiménez Dávalos

HONYWELL
67. André Defaveri
68. Andrés de la Cadena

IATA
69. Peter Cerda
70. Pedro de la Fuente *
71. Alejandro Restrepo
72. Julio de Souza Pereira
73. Gabriela Peralta
74. Diego Vergara
75. Soledad Morgado

IBAC
76. Kurt Edwards
77. Daniel Devraignes

SEABURY SOLUTIONS
78. Emilio Manuel Roché
79. Tomas Bruno

OACI / ICAO
80. Juan Carlos Salazar
81. Fabio Rahnemay Rabbani
82. Jorge Vargas
83. Michael Gill
84. Julio Siu
85. Oscar Quesada Carboni
86. Verónica Chávez
87. Pablo Lampariello
88. Jorge Armoa
89. Fabio Salvatierra
90. Javier Puente
91. Diego Pereira da Silva

Cuestión 1B del Orden del Día: Revisión de asuntos de fase asincrónica

1.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Secretaría informó sobre los avances realizados en la fase asincrónica, que a la fecha se habían registrado más de 400 comentarios a las 51 notas de estudio y 16 notas informativas.

1.2 Se informó que considerando que algunos Estados habían indicado durante la fase asincrónica que iban a necesitar más tiempo para la revisión de notas, la Secretaría propuso a la Fase Presencial de la Reunión extender el periodo asíncrono hasta el 21 de abril, de manera que se pueda contar con un borrador del informe final a más tardar el 28 de abril de 2023. La Reunión estuvo de acuerdo.

1.3 Los detalles de los resultados de esta fase se encuentran en el informe de la fase asincrónica.

Cuestión 2B del Orden del Día: **Estrategia regional al 2035 – Ejercicio de Planificación Estratégica del Transporte Aéreo para la Región SAM**

2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Secretaría llevó a cabo un ejercicio estratégico, siguiendo las instrucciones indicadas en la Nota Informativa #5. Durante el ejercicio, miembros de la Secretaría apoyaban como facilitadores anotando los resultados de las discusiones en la plataforma colaborativa "MURAL" bajo el enlace que se adjunta a continuación: https://app.mural.co/t/icaosam1014/m/samro2778/1681134109858/8222ce30ca9303859ecc8a5c31e433bf311110ba?sender=mariza0466

2.2 Un resumen de los resultados de este ejercicio se incluye en el **Adjunto A** de esta cuestión del orden del día.

Ejercicio estratégico sobre la Competitividad

RAAC/17

Santiago, Chile, 12 de abril de 2023

El Sr. Michael Gill (Director del Bureau de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OACI) introdujo el tema a ser discutido y ofreció una introducción sobre la importancia del transporte aéreo para un país como un impulsor de desarrollo económico y social y además señaló los grandes desafíos que impactan en la competitividad de la aviación civil de Sudamérica.

Las mesas de trabajo contribuyeron acciones y metas para los próximos 5, 10 y 15 años, intercambiando ideas sobre el tema de competitividad del transporte aéreo internacional de la región SAM para incorporar en el Plan Estratégico para la transformación de Sudamérica.

Para parte del ejercicio, las Autoridades de Aviación Civil identificaron oportunidades de mejora en la competitividad de la región SAM considerando entre otros aspectos:

- Inversión en infraestructura;
- Políticas de liberalización del mercado;
- Impuestos y tarifas;
- Mejora de la conectividad; e
- Incentivos para la inversión.

Estos aspectos sirvieron como ejes centrales en las discusiones para evaluar las mejores acciones, a fin de poder ofrecer a los Estados un mejor ambiente de negocios, mejorar la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea para permitir mejoras en la conectividad y competitividad de la región.

Para hacer frente a los desafíos encontrados, los retos y oportunidades de mejora para el aumento de la competitividad se propuso:

a) Revisar y mejorar el acuerdo multilateral regional y bilateral de servicios aéreos para la promoción de una mayor liberalización y acceso al mercado del transporte aéreo, logrando la implementación futura de cielos abiertos y un mercado integrado;
b) Generar una mejor gestión del espacio aéreo y de infraestructura a fin de bajar los costos operacionales en la región SAM;
c) Analizar la política de subsidios y precios de los combustibles de aviación para tornarlos más competitivos frente a las otras regiones del mundo, implementando una política de renovación de flota para aeronaves más modernas y sostenibles;
d) Revisar proyecciones a largo plazo en las diferentes realidades en cuanto a crecimiento y modelos de negocios y además un diagnóstico de la capacidad del lado tierra y aire a fin de establecer un mejor plan de inversión en los Estados;
e) Robustecer los organismos e instituciones de defensa de la competencia, desarrollando un marco normativo regional que asegure igualdad de competencia entre los países y aerolíneas;
f) Mejor gestión de un plan para la mejora de la facilitación en el tránsito de los pasajeros (*One-Stop Security*) entre los países interesados, mejorando la conectividad y fortaleciendo los sistemas de seguridad de la aviación de los Estados de la Región SAM y de otras Regiones;
g) Intensificar las alianzas público-privadas para un mejor desarrollo de la infraestructura aeroportuaria;
h) Continuar apoyando y mejorar la armonización de reglamentación de seguridad operacional a nivel regional bajo el SRVSOP, como estrategia para fomentar una mayor conectividad; y
i) Crear una política de Estado para la reducción de tasas y derechos a fin de reducir barreras para "*doing business*", así atrayendo al mercado servicios de aerolíneas de bajo costo (LCC).

Por último y no menos importante, se destaca que en el marco del proceso de mejora de competitividad de la región SAM, es importante lograr un crecimiento sostenible y amigable con el medio ambiente que no se traduzca solamente en costos operativos y además planificar a largo plazo (con revisiones) las necesidades de crecimiento y modernización de infraestructura bajo el Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP).

Ejercicio estratégico sobre la Innovación

RAAC/17

Santiago, Chile, 11 de abril de 2023

El Sr. Jorge Vargas (Director de Cooperación Técnica de la OACI) ofreció una introducción sobre las principales iniciativas y actividades impulsadas por la OACI en materia de Innovación. Resaltó, asimismo, que la región tiene la oportunidad de ejercer un rol de liderazgo global en materia de innovación, especialmente en el área de la innovación de procesos, impulsando la transformación regional por medio de mecanismos ágiles y cada vez más eficientes.

Las mesas de trabajo plantearon propuestas, en el corto, mediano y largo plazo, para ser consideradas en el desarrollo de la estrategia regional, de tal manera que, como parte de su proceso de transformación, la región SAM sea reconocida por su entorno amigable hacia la innovación.

Como parte del ejercicio, se identificaron los principales obstáculos que deben vencerse para que la región pueda adaptarse y prepararse de manera oportuna y eficiente, a la llegada de la innovación. Estos obstáculos incluyen:

- La resistencia al cambio
- El paradigma de que la innovación se refiere solamente a la tecnología
- El exceso de confianza en las soluciones reglamentarias prescriptivas
- La relación jerárquica unidireccional entre el regulador frente al regulado

Para hacer frente a estas barreras, los miembros de los equipos de trabajo, analizaron una serie de medidas transformacionales que los Estados podrían considerar en su camino a convertirse en verdaderos agentes de cambio y promotores de la innovación. Luego de considerar las ventajas y desventajas de cada propuesta, los grupos coincidieron en sugerir las siguientes acciones, como los ejes estratégicos sobre los que se debe trabajar en los próximos años:

- Planificación adecuada de recursos humanos y financiero, incluyendo la necesidad de calificación y capacitación del personal, que permitan a los Estados una gestión apropiada de la innovación interna y externa;
- Implementación de procesos de colaboración entre el Estado, la industria, y los proveedores de servicios, para explorar y acordar alternativas reglamentarias que permitan la rápida incorporación de soluciones innovadoras, garantizando al mismo tiempo un nivel adecuado de protección a los usuarios;
- Creación de un foro regional sobre innovación, que facilite la difusión, intercambio, y acceso a información actualizada relacionada con la innovación, incluyendo la evolución reglamentaria, las nuevas tecnologías, mejores prácticas, y otra información que facilite la actualización de los Estados y las principales partes interesadas;
- Creación de entornos cooperativos entre el Estado y el sector académico, para que el proceso de investigación y desarrollo se convierta en un componente integral dentro las tareas de reglamentación, facilitación (impulso) y supervisión de la innovación.

Finalmente, se conversó sobre la importancia de evaluar la real necesidad y el impacto que implicaría crear un nuevo departamento dentro de la estructura del Estado, para la gestión de las actividades de innovación, toda vez que podría implicar la introducción de mayor burocracia y crear nuevos silos o cuellos de botella. Se sugirió, alternativamente, trabajar para hacer que la innovación se convierta en elemento intrínseco en las estructuras existentes, y ayudar así a que se convierta en parte del ADN de las organizaciones.

Ejercicio estratégico sobre Efectividad de los Planes

RAAC/17

Santiago, Chile, 13 de abril de 2023

El Sr. Alfredo Castillo, en representación del Sr. Raul Jorquera, DGAC de Chile introdujo el tema a ser discutido. Explicó, en líneas generales, los procedimientos que son aplicados para la preparación de los Planes Nacionales, relacionadas a las distintas áreas de la aviación, en Chile, además de indicar la interacción de los Ministerios y otras instituciones para la preparación, aplicación y revisión de dichos Planes. También, hizo mención de las dificultades encontradas en el momento de la preparación y aplicación de los mismos. Se resaltó que los Estados pretenden alinear sus Planes a los Planes Regionales, Globales y recomendaciones de la OACI.

La presentación incluyó una serie de preguntas para provocar la conversación y discusiones en las mesas de diálogo.

Las mesas contribuyeron propusieron acciones para mejorar el transporte aéreo en los próximos 5, 10 y 15 años, con la intención que la Secretaría tenga una herramienta para utilizarla en la preparación de un Plan Estratégico para la transformación de la Aviación Civil en la Región SAM. Las contribuciones de los Estados, Asociaciones y de la Industria presentes, se resumen a continuación:

- Las mesas de trabajo reconocen la importancia de trabajar en forma coordinada, al interior de las instituciones y coordinar con los Estados a nivel regional. Sin embargo, en este proceso se encuentran con los siguientes retos:

  a) Falta de información para preparar Planes de trabajo para las distintas áreas.
  b) Dificultad en coordinar con las distintas instituciones involucradas para la gestión de los pasajeros en los aeropuertos.
  c) Dificultad para establecer los indicadores reales (KPIs) para dichos Planes.
  d) Dificultad para el monitorear el progreso en las metas propuestas.
  e) Dificultad para implementar y alcanzar las metas propuestas en los Planes.
  f) Falta de ideas claras para controlar la implementación y su actualización.

- Acciones sugeridas para afrontar estos retos:

  a) Involucramiento a Alto Nivel en los Planes Nacionales de Desarrollo del Transporte Aéreo.
  b) Solicitar a asistencia externa (TCB) para la elaboración de un plan estratégico;
  c) Alinear los Planes de Desarrollo Nacional al Plan Estratégico de la Aviación.
  d) Desarrollar indicadores regionales para ser incluidas en los Planes.
  e) Identificar herramientas y/o procedimientos para monitorear estos indicadores y el grado de implementación de los Planes.
  f) Trabajar en forma conjunta, al interior del Estado, así como a nivel regional, para identificar las desviaciones (trigger) para la revisión y actualización de los Planes.
  g) Trabajar en la estandarización del formato de los Planes Nacionales a nivel Regional;
  h) Promover la sensibilización de los gobiernos sobre la importancia de diseñar un Plan Maestro de Aviación Civil y del Transporte Aéreo en los Estados.

Ejercicio estratégico sobre Gobernanza

RAAC/17

Santiago, Chile, 13 de abril de 2023

El Sr. Thiago Sousa Pereira introdujo esta actividad a la reunión y ofreció una introducción sobre el esquema y experiencia en Brasil relativa a la Gobernanza de todo su sistema para la aviación civil. Destacó el modelo de la OECD "La buena gobernanza es un elemento fundamental para el desempeño de los reguladores, incluidas las autoridades de aviación civil"; además de la simbiosis entre los procesos de gobernanza y los procesos de gestión. Se planteó algunos procesos que pueden ser implementados por las AAC **en una primera etapa** tales como:

- Toma de decisiones basada en evidencia
- Independencia técnica y autonomía operativa
- Autonomía financiera
- Reglas de liderazgo: • Reclutamiento y selección de los líderes de alto nivel • Mandatos fijos • Restricciones posteriores al empleo •
- Evaluaciones de desempeño e informarlos a la sociedad y a los principales grupos de interés

En una segunda etapa y de más largo plazo se puede planificar para cambios que requieren la modificación de la legislación, para lograr por ejemplo mayor independencia y autonomía financiera.

Las mesas de trabajo luego de reafirmar lo antes expuesto plantearon propuestas, en el corto, mediano y largo plazo, para ser consideradas en el desarrollo del Plan Estratégico para la transformación de Sudamérica.

Se identificó que para evitar la pérdida de capacidad de las autoridades a corto plazo:

- Necesidad de alcanzar autonomía institucional garantizada por ley – Independencia de los altos cargos.
- Período de la autoridad aeronáutica no esté vinculado al periodo de Gobierno
- Para una buena gobernanza es necesario la estabilidad de la gestión y la direccion política. Es decir, es necesario lograr un balance entre lo técnico operativo y político para el mejor desarrollo y desempeño del sector aéreo
    - Proceso en la toma de decisiones que cuenten con las evidencias y respaldo técnico/operacional y en la medida de lo posible consensuado
    - Fortalecer la meritocracia y carrera administrativa para Los Altos cargos Planes de carrera, descripción de puestos y funciones claramente definidos. Incluye su estabilidad y los cambios generacionales.
    - Apoyo político de continuidad en las autoridades permitiendo hacer los relevos operacionales con el back-up adecuado
- Impulsar el fortalecimiento de las AAC con las autoridades de transparencia gubernamentales,
- Transparencia: implementación de estudios de impacto regulatorio y de consulta pública
- Promover fuente de presupuesto independiente vinculada al desempeño (i.e. tasas de pasajeros)
- Difundir los resultados sobre Gobernanza de ACC de la Región SAM basadas en el Material de la OCDE y UNDP; y modelos de gobernanza independiente
- El personal administrativo y operativo debe comprender el compromiso de la gobernanza.

Para fortalecer la gobernanza de las autoridades a mediano y largo plazo se identificó la necesidad de:

- Reforzar la continuación de políticas de Estado a través de los planes gubernamentales establecidos.
- Avanzar en el nivel de madurez institucional de nuestras autoridades
- Las estructuras de gobernanza y sus responsabilidades deben estar claramente definidas,
- El personal de gobierno debe estar alineado con la dirección estratégica y de gestión en lugar de los asuntos operativos.
- Gobernanza: el alcance de la influencia y el control debe definirse mediante una política o legislación.
- Que la Oficina Regional logre concretar la fase dos del Estudio de la OCDE que consiste en un Manual de buenas prácticas sobre gobernanza.
- Uso de la inteligencia artificial para transformar y mejorar los procesos de gobernanza.
- Analizar la creación de una Agencia similar al SRVSOP para AVSEC (SRVSEC)
- Potenciar gobernanzas en los organismos regionales (OACI CLAC), que apoyen a los Estados en los Planes de formación y reclutamiento

Ejercicio estratégico sobre la Gestión de Recursos Humanos

RAAC/17

Santiago, Chile, 11 de abril de 2023

El Sr. Gaetano Battagliese (Director de DINACIA) introdujo el tema a ser discutido, explicó la experiencia y retos que afronta su administración en los aspectos de reclutamiento, retención y reposición de recursos humanos.

Las mesas de trabajo contribuyeron acciones y metas para los próximos 5, 10 y 15 años que la Secretaría utilizará en la preparación de un Plan Estratégico para la transformación de Sudamérica. Las contribuciones de las mesas delinean los siguientes vectores para considerar en la planificación estratégica:

- Las Autoridades de Aviación Civil pueden mejorar la identificación de sus necesidades de personal considerando entre otros aspectos:
  - la proyección del tráfico aéreo.
  - ingreso de tecnologías disruptivas para los próximos 5, 10 y 15 años.
  - Estrategia de desarrollo país vs CAMP

- Esta proyección servirá como una herramienta fundamental para evaluar la cantidad de profesionales para cada área de la aviación, a fin de poder ofrecer los servicios propios del mandato que por ley tienen las AACs.

- Los retos para el reclutamiento y retención de personal calificado de aviación identificados por las mesas fueron:

  a) Fortalecimiento o creación de Oficinas, Gerencias o Superintendencia de Recursos Humanos o Talentos Humanos, de las Autoridades de Aviación Civil. Se identificaron oportunidades de mejora en el conocimiento de la aviación, lo que genera barrera para la proyección de los profesionales de la aviación;
  b) La Legislación para contratación de servidores públicos generan rigidez para contratar staff profesional debido a topes salariales falta de diferenciación de escalafones técnicos para el área de aviación, y en algunos casos recortes presupuestales. (*Este tema está asociado al eje de gobernanza)*
  c) Las políticas de reducción del aparato Estatal no discriminan la naturaleza especializada de la aviación y las dificultades de reposición de talento, ralentizan la captación de nuevos profesionales para la reposición de personal que se retiran por acceder a la jubilación o por moverse a la industria (*Este tema están asociado al eje de gobernanza*)
  d) Políticas estatales, relacionadas al movimiento horizontal de profesionales, de una institución a otra para reducir el aparato Estatal impacta a las AACs en su búsqueda de profesionales y en la curva de aprendizaje del personal captado bajo está figura. (*Este tema están asociado al eje de gobernanza)*
  e) Retiro de profesionales capacitados para moverse a la industria por ofertas de mejoras laborales. (*Este tema están asociado al eje de gobernanza*)

- Acciones que podrían aplicarse para los retos arriba mencionados siguientes:

  a) Fortalecimiento de los procesos de planificación para la proyección de las Autoridades Aeronáutica a los plazos determinados previamente;
  b) Planes de Carrera para mejorar la seguridad laboral para el profesional;
  c) Promover el reconocimientos e incentivos para el personal profesional de la aviación, a fin de generar un ambiente de trabajo agradable;
  d) Crear espacio para generar interés en los niños y jóvenes por las profesiones relacionadas con la aviación. Ejemplo:

- Ferias Aeronáuticas
- Academias de Aviación
- Charlas informativas
- Talleres y encuentros sobre temas de aviación en escuelas y colegios, donde podrían presentarse toda la gama de profesionales que son relacionas a la aviación

e) Promover esquemas colaborativos entre los Estados, generando bancos de profesionales que podrían apoyar a uno o más Estados en tareas que puedan favorecerse de estos esquemas.

f) Preparar proyectos de ampliaciones del personal a ser presentadas a los Ministerio de Hacienda o de Economía para contar con líneas de financiación para incrementar los salarios; Promover la independencia de gestión financiera de las Autoridades de Aviación Civil con la finalidad de gestionar sus propios recursos (*gobernanza*) ;

g) La Cooperación Técnica de la OACI tiene mecanismos transitorios para apoyar en la contratación de recursos humanos mientras el Estado logra mejorar sus mecanismos de contratación de profesionales con expectativas salariales elevadas y/o acordes a sus capacidades.

Ejercicio estratégico sobre la CORSIA & SAF

RAAC/17

Santiago, Chile, 12 de abril de 2023

El Sr. Martín Mackenna, Secretario General de la Junta de Aviación Civil de Chile introdujo el tema a ser discutido. Explicó sobre las iniciativas emprendidas por la OACI para la protección del medio ambiente, y las responsabilidades de los Estados para apoyar estas iniciativas además sobre el Plan de Acción de Reducción de Emisiones de CO2 (SAP), el Esquema de Compensación y Reducción de CO2 provenientes de la Aviación Internacional (CORSIA-por sus siglas en ingles) y sobre los Objetivos Ambiciosos de Largo Término (LTAG – por sus siglas en ingles) y principalmente acerca de los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF). La presentación incluyo una serie de preguntas para provocar la conversación.

El tema de CORSIA generó mucho debate, considerando que la Región SAM presenta el más bajo porcentaje de adhesión al esquema.

En relación a los LTAG y el SAF, se expresaron reconocimientos al Seminario SAF dos días atrás que ayudó a enriquecer la discusión con mayor propiedad durante el ejercicio estratégico. Las mesas de trabajo contribuyeron con acciones y metas para los próximos 5, 10 y 15 años que ayudarán en la preparación de un Plan Estratégico para la transformación de la aviación en Sudamérica. Las contribuciones de las mesas delinean los siguientes vectores para considerar en la planificación estratégica:

- Las Autoridades de Aviación Civil, en un alto porcentaje mantienen reservas para adherirse al esquema del CORSIA por las siguientes razones:
  - Políticas de Alto nivel gubernamental que aconseja no adherirse al CORSIA.
  - Excedentes de créditos de carbono que no logran ser capitalizados.
  - Cierto grado de desconocimiento sobre el esquema y sus requerimientos, en la misma Autoridad y en los estamentos gubernamentales involucrados (Cancillería, Ministerio de Medio Ambiente)
  - Dudas sobre posibles sobrecostos a los operadores aéreos.
  - La falta de Agencias verificadoras de reportes de emisión de CO_2

- En relación a los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF), se reconoció que la Región Sudamericana podría ser el líder en la producción del SAF, pero existen barreras que debieran de ser eliminadas en forma conjunta con todas las partes interesadas, para hacer realidad la producción del SAF.

- Los retos para adherirse al CORSIA se pueden resumir como sigue:

  a) Personal capacitado para gestionar la información que sería generada por el esquema y para la vigilancia del cumplimiento de las regulaciones;
  b) Se requiere diseñar un mecanismo para negociar los créditos de carbono excedentes dentro del esquema de CORSIA;
  c) Se requiere sensibilizar a las autoridades de alto nivel, en algunos Estados, sobre la conveniencia de adherirse al CORSIA;
  d) Mantenerse en el esquema una vez ingresado en la fase voluntaria.

- Se identificaron los siguientes retos en relación al SAF:

  a) Ausencia de foros público-privados para la promoción de legislación sobre la producción y uso del SAF;
  b) Se requiere preparar la Regulación para la producción del SAF;
  c) Infraestructura insuficiente para la distribución del SAF en los aeródromos;

d) Falta de previsibilidad relacionadas a protección de especies y productos que podrían ser utilizadas para la producción de SAF;
e) Asegurar la sustentabilidad de la producción del SAF

- Entre las acciones que podrían aplicarse para los retos arriba mencionados se destacan las siguientes:

1- CORSIA

a) Promover charlas y talleres de difusión del CORSIA, en la Autoridad y entre las instituciones involucradas en el Estado para generar mayor conocimiento y conciencia sobre el esquema.
b) Promover capacitación sobre el esquema y sobre las Norma ISO mencionadas en el Anexo 16, Vol. IV – CORSIA, en los Estados, las cuales también podrían ser organizadas por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI
c) Promover, con las Agencias Certificadoras de Sistemas de Gestión, la inclusión de líneas de negocios sustentables, en sus portafolios de negocios, a fin de crear capacidades para Certificar los reportes de emisiones de CO2;
d) Promover, con los operadores aéreos y operadores de aeródromo, la inclusión de mecanismos de energía limpias para apoyar sus operaciones, y de esa manera disminuir las emisiones de CO2 y asegurar una menor compensación.
e) Promover la preparación de herramientas electrónicas para gestionar los reportes de emisiones que envían los operadores aéreos.

2- SAF

a) Promover espacios de intercambio de información científica y legal sobre la producción de SAF;
b) Promover, con las autoridades correspondientes, la preparación de regulaciones y legislaciones para la producción de SAF y que permitan, al inversor, tener previsibilidad y seguridad para su inversión
c) Generar incentivos, para los operadores aéreos, para el uso del SAF.
d) Gestionar líneas de financiación de proyectos de infraestructuras para la producción, distribución y uso del SAF.
e) Apoyar investigaciones científicas sobre la producción del SAF