



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

CAR/DCA/OPSAN — NE/13
31/01/14

**Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR
(CAR/DCA/OPSAN)**

Ciudad de México, México, 18 al 19 de febrero de 2014

Cuestión 5

del Orden del Día: Declaración de Puerto España

5.1 Preparación de “La Declaración de Puerto España”

DECLARACIÓN DE PUERTO ESPAÑA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta las métricas y las metas/objetivos basados en la performance propuestas para la seguridad operacional, navegación aérea, y medio ambiente armonizadas con los objetivos estratégicos de la OACI, el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

Considerando que estas métricas y objetivos guiarán el logro de las prioridades regionales para los años futuros, se deberá llegar a un acuerdo regional en la próxima Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) con la firma de la Declaración de Puerto España.

Acción:	Acción presentada en la Sección 4
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Doc 9750 - <i>Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)</i>• Doc 10004 - <i>Plan Global de la OACI de Seguridad Operacional (GASP)</i>• Primera Reunión sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/1), Ciudad de México, México, del 29 de julio al 1 agosto de 2013• <i>Plan de Implementación de Navegación Aérea basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP)</i>

1. Introducción

1.1 Desde 2008, la OACI ha promocionado el enfoque basado en la performance para la planificación y la implementación de asuntos de navegación aérea. Este enfoque se refleja en el RPBANIP NAM/CAR y mediante el progreso de implementación identificado por los grupos regionales de implementación de navegación aérea.

1.2 El RPBANIP está armonizado con la cuarta edición del GANP y los resultados están compartidos con GREPECAS para informar los beneficios operacionales de la Región y el progreso de implementación de la navegación aérea.

1.3 El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA), el cual incluye a las Regiones NAM/CAR y la Sudamérica (SAM), ha publicado el Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) desde su establecimiento, el cual se encuentra en su cuarta edición e incluye una serie de indicadores basados en datos que fueron desarrollados en colaboración por sus miembros. La acción está organizada de acuerdo con su naturaleza: reactiva, proactiva y predictiva. Este informe ha sido una herramienta para consenso, permitiendo a todos los miembros del RASG-PA coordinar los esfuerzos en las áreas en las que la inteligencia de la seguridad operacional muestra que se necesita de una acción para mitigar el riesgo de seguridad operacional.

1.4 El Comité Directivo Ejecutivo de RASG-PA (ESC) acordó que sería difícil establecer objetivos generales de seguridad operacional para la Región Panamérica, considerando que no es una región homogénea. Por lo tanto, el ESC acordó establecer objetivos de seguridad operacional sub-regionales, los cuales serían más representativos a la realidad de los diferentes Estados/Territorios que están incluidos en las subregiones particulares. Las Oficinas NACC y SAM de la OACI acordaron trabajar con sus respectivos Estados para establecer estos objetivos en línea con el mandato de la OACI. Por lo tanto, el ESC acordó formular la siguiente decisión:

DECISIÓN

RASG-PA/ESC/18/4 OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La Reunión RASG-PA/ESC/18 acordó establecer y publicar objetivos de seguridad operacional sub-regionales en línea con el mandato de la OACI.

1.5 La Reunión RASG-PA/ESC/18 también adoptó una meta de reducción de riesgo del RASG-PA presentada por el Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (PA-RAST) y acordó la siguiente decisión:

DECISIÓN

RASG-PA/ESC/18/5 META DE REDUCCIÓN DE RIESGO DEL RASG-PA

La Reunión RASG-PA/ESC/18 aprobó la meta de reducción de riesgo del RASG-PA que consiste en utilizar como punto de referencia el año 2010 para reducir el riesgo de accidentes mortales de operaciones Parte 121 o equivalentes en un 50% para el año 2020 en Latinoamérica y el Caribe.

2. Análisis

2.1 Con base en la última revisión del RPBANIP, en donde las actualizaciones que consisten en Objetivos Regionales de la Performance (RPO) fueron propuestos para alinear las prioridades regionales con la metodología de las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), se acordó un conjunto de métricas y metas inicial como se muestra en el **Apéndice** de esta nota de estudio.

2.2 El avance con estos procesos confirma que las Regiones NAM/CAR están desarrollando una manera efectiva de gestionar la implementación de las mejoras necesarias en el campo de la seguridad operacional y de la navegación aérea. Sin embargo, se necesitan establecer objetivos claros para los próximos años, y los Estados deberán comprometerse para lograrlos.

2.3 Con este objetivo en mente, y siguiendo con la coordinación para el Informe Global de Navegación Aérea anual y los Cuadros de Mando Regionales, la Secretaría NACC de la OACI, en coordinación con la Sede de la OACI, propondrá en la NACC/DCA/5 que todos los Directores de Aviación Civil firmen la Declaración de Puerto España como el acuerdo y compromiso Regional NACC para alcanzar un conjunto mínimo de estas métricas basadas en la performance y metas/objetivos para la seguridad operacional, navegación aérea y el medio ambiente.

2.4 Como se muestra en el Apéndice, la Declaración contendrá metas/objetivos de seguridad operacional y navegación aérea por alcanzar.

2.5 Para alcanzar las metas/objetivos, la Oficina Regional NACC de la OACI continuará asistiendo a los Estados/Territorios y organizaciones internacionales de las Regiones NAM/CAR a través de diferentes mecanismos, tal y como: grupos de trabajo de implementación, el programa regular de trabajo NACC, asistencia técnica y asistencia de cooperación técnica.

3. Sumario

3.1 La OACI pronostica un crecimiento significativo en el sector del transporte aéreo en la Región CAR; por lo tanto, las mejoras en la seguridad operacional y en la navegación aérea son necesarias para enfrentar los retos que el crecimiento esperado tendrá en las regiones. Se requiere de un compromiso al más alto nivel en los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea

4. Acción Sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) apoyar los esfuerzos regionales NAM/CAR para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil por medio del establecimiento de las metas para los próximos años en las áreas de seguridad operacional, navegación aérea y medio ambiente como se presenta en esta nota de estudio;
- c) revisar y acordar las métricas y metas de seguridad operacional y navegación aérea para las Regiones NAM/CAR; y
- d) concordar el contenido de la Declaración preliminar de Puerto España.

APÉNDICE**BORRADOR DE LA DECLARACIÓN DE PUERTO ESPAÑA**

La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), celebrada en Puerto España, Trinidad y Tabago, del 28 al 30 abril de 2014, convocada por la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la OACI y que contó con la participación de funcionarios de alto nivel que representan a XX Estados y XX organizaciones internacionales:

Consideran que, de acuerdo al Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todos los aspectos en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Tomando nota de los objetivos que se desean alcanzar por medio del Plan Global de Seguridad Operacional y el Plan Mundial de Navegación Aérea, y recientemente aprobados por el trigésimo octavo período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

Teniendo en cuenta el papel fundamental que desempeña la aviación civil en el desarrollo socio-económico, de intercambios y comercial para la integración regional;

Conscientes que el crecimiento en el transporte aéreo continuará en la región y que incluirá eventos mundiales que se desarrollarán en los próximos años que requieren de esfuerzos adicionales para mejorar aún más los indicadores de seguridad operacional, eficiencia y seguridad de la aviación;

Conscientes que el crecimiento del transporte aéreo plantea retos adicionales para la infraestructura tanto de aeropuertos como de navegación aérea;

Conscientes que para gestionar los procesos regionales tendientes a la implementación de mejoras operacionales en la navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación, se requiere del establecimiento de indicadores y metas claras;

Reconociendo que las Regiones NAM/CAR han logrado implementar exitosamente mecanismos regionales de cooperación técnica adoptando un enfoque conjunto para la resolución de problemas de interés común;

Conscientes que la armonización de normas y procedimientos a nivel regional facilitará un ambiente colaborativo entre los Estados, garantizando niveles de seguridad operacional de las operaciones aéreas mejorados en las Regiones y el logro de metas conjuntas;

Conscientes de que las mejoras operacionales regionales en la navegación aérea producen eficiencia y seguridad operacional, y que el retraso en un Estado puede afectar negativamente al resto de los Estados;

Conscientes que los objetivos hasta ahora alcanzados en la seguridad operacional requieren de acciones concretas para sostenerse; y

Considerando el plan de acción acordado durante la Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, del 18 al 19 de febrero de 2014.

La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) DECLARA su compromiso en alcanzar las siguientes metas:

Metas Regionales de Seguridad Operacional

1. Vigilancia de la Seguridad Operacional
 - Alcanzar un promedio regional del 80% de la Implementación Efectiva (EI) a más tardar en diciembre de 2016
2. Accidentes
 - Utilizando como punto de referencia el 2010, reducir el riesgo mortal de las operaciones Parte 121 o equivalentes de la Región CAR en un 50% a más tardar en el año 2020
3. Excursiones de Pista
 - Reducir el porcentaje regional de las excursiones de pista en un 20% usando la tasa (2007-2012) como punto de referencia a más tardar en diciembre de 2016
5. Certificación de Aeródromo
 - 20% de aeródromos internacionales seleccionados a ser certificados a más tardar en diciembre de 2016.
6. Implementación del Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP)/ Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)
 - Que el 60 % de los Estados haya implementado la Fase 1 del SSP a más tardar en diciembre de 2016
 - Que el 60% de los principales proveedores de servicios hayan implementado la fase 1 del SMS a más tardar en diciembre de 2016.

Metas Regionales de Navegación Aérea

1. Aproximación de Navegación basada en la Performance (PBN)
 - Que el 80% de aeródromos internacionales tengan pistas con aproximación por instrumentos con Procedimiento de aproximación con guía vertical (APV) con procedimientos de Navegación vertical barométrica Baro (VNAV) implementados por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar en diciembre de 2016

2. Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)
 - 100% de los Centros de control de área (ACC) de las Regiones de información de vuelo (FIR) que utilicen medidas ATFM a más tardar en diciembre de 2018
3. Transición de la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)
 - 100% de los elementos requeridos en la Fase 1 (Hojas de ruga del Servicio de Información Aeronáutica (AIS) a Gestión de Información Aeronáutica (AIM) implementado por los Estados a más tardar en diciembre de 2016
4. Coordinación/Transferencia Digital Tierra-Tierra
 - Que el 50% de los ACC de las FIR aplicables que tengan implantado por lo menos un interfaz para usar Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC)/Intercambio directo de datos (OLDI) con los ACC vecinos a más tardar en diciembre de 2016
5. Beneficio del Medio Ambiente
 - Alcanzar una reducción regional de 40,000 toneladas de emisión CO₂ por año a través de la implementación de PBN en ruta a más tardar en diciembre de 2016

Firmada en Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 de abril de 2014