



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – control y análisis

CUMPLIMIENTO DE LA DECLARACIÓN DE PUERTO ESPAÑA

[Nota presentada por Trinidad y Tabago con apoyo de Antigua y Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, Curaçao, Estados Unidos, El Salvador, Francia (Antillas francesas), Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos (Bonaire, Saba y Sint Eustatius), República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, Sint Maarten, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tabago, Reino Unido (Anguilla, Bermuda, Islas Cayman, Islas Turcos y Caicos, Islas Vírgenes Británicas y Montserrat)]

RESUMEN

En esta nota de estudio se presentan los progresos alcanzados por los Estados de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NAM/CAR) a través de su compromiso para el logro de las metas de seguridad operacional y navegación aérea establecidos en la Declaración de Puerto España.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la información proporcionada respecto de los progresos y compromisos efectuados para la implantación de las metas de seguridad operacional y navegación aérea establecidos en la Declaración de Puerto España, incluyendo el subsiguiente seguimiento después de 2016;
- recomiende medidas para mejorar los logros de las metas regionales de la Declaración de Puerto España; y
- inste a la OACI a asegurar que los compromisos de la Declaración que no se han alcanzado todavía deberían considerarse aun válidos y planificarse dentro de actividades futuras.

Nota: Si bien muchos aspectos de la Declaración de Puerto España no fueron abarcados, siguen siendo pertinentes y deberían continuar persiguiéndose dentro de la Declaración de Intención de Bahamas, que actualmente ha sido firmada y que identifica planes de acción específicos de los Estados que contienen compromisos que no se cumplirán para el plazo de diciembre de 2016.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | N/A |
| <i>Referencias:</i> | Declaración de Puerto España (http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2014/NACCDCA5/POSDeclarat ionEN_SP.pdf) |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En seguimiento del compromiso de los Estados de cumplir con el Convenio de Chicago de la OACI, los objetivos establecidos en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP), ambos de la OACI, y reconociendo que el enfoque conjunto de la resolución de problemas de interés común adoptado por los exitosos mecanismos de cooperación regional implantados, los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe en su quinta reunión (NACC/DCA/5) celebrada en Puerto España, Trinidad y Tabago, del 28 al 30 de abril de 2014, convinieron en el establecimiento y compromiso para alcanzar las metas de seguridad operacional y de navegación aérea indicadas en la Declaración de Puerto España (POS). Estas metas pasaron a ser el conjunto de indicadores y métricas, así como tableros de control de rendimiento, para las regiones NAM/CAR.

1.2 La vigilancia y notificación de las metas de la POS se llevan a cabo periódicamente y se aprueban medidas y mejoras correspondientes para asegurar que se obtienen los beneficios cuando se alcanzan dichas metas.

2. ANÁLISIS

2.1 Metas de seguridad operacional de la POS

Vigilancia de la seguridad operacional: Promedio del 80% de aplicación eficaz (EI) regional a más tardar en diciembre de 2016

2.1.1 Desde las auditorías iniciales del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional – Enfoque sistémico global (USOAP-CSA), 13 Estados NAM/CAR han recibido una misión de validación coordinada de la OACI (ICVM), y 2 misiones de auditoría USOAP. A partir de 2015, se ha proporcionado a casi todos los Estados asistencia principalmente adaptada por la Oficina NACC como parte de la estrategia “Ningún país se queda atrás” (NCLB) de NACC.

2.1.2 Se han llevado a cabo medidas dedicadas para resolver las actuales preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) a través de la estrategia NCLB. En 2014, el índice EI regional fue de aproximadamente 67% y en junio de 2016, alcanzó 69,02%. Desde la implantación de la NCLB de NACC en 2015, con asistencia y los resultados de una de las ICVM de 2016 que todavía no se han reflejado en el índice EI regional, así como tres actividades de validación fuera del lugar que se completarán en 2016, se prevé un aumento de por lo menos 6 puntos en dicho índice.

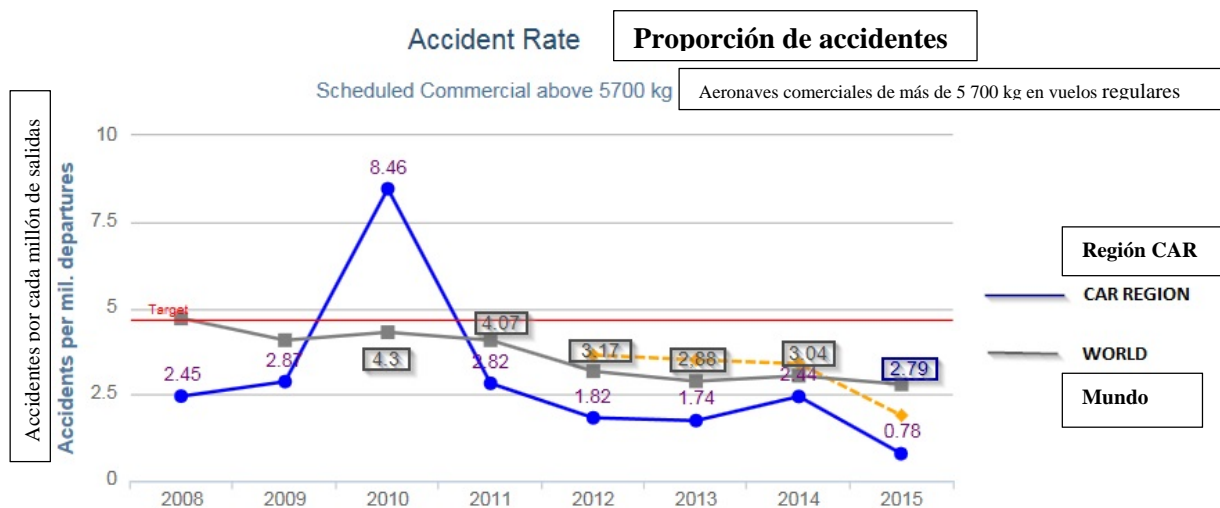
2.1.3 Actualmente, 13 Estados NAM/CAR están por encima de la meta GASP de 60% EI.

Vigilancia de la seguridad operacional: Ningún Estado de la Región tendrá un índice EI del Elemento crítico 3 del USOAP (personal de AAC) y del Elemento crítico 4 (competencia de inspectores) por debajo del 70% para diciembre de 2016

2.1.4 Análogamente a la meta de promedio regional de EI, se prevé que los índices EI de CE3 y CE4 aumenten. Los actuales índices EI de CE3 y CE4 en las Regiones NAM/CAR son 68,36% y 59,15% respectivamente.

Accidentes: Utilizando como referencia el año 2010, reducir el riesgo de mortalidad para accidentes en la Región CAR de la Parte 121 u operaciones similares de transporte aéreo comercial en un 50% a más tardar en el año 2020.

2.1.5 En la tabla siguiente (fuente: iStars) se muestra que la proporción de accidentes en la Región CAR (línea azul) para aeronaves de más de 5 700 kg en operaciones de transporte aéreo comercial regulares ha venido disminuyendo gradualmente, alcanzando un valor de 0,78 accidentes por cada 1 000 000 de salidas en 2015 con tendencia a bajar. Sobre la base de esta performance, la meta continuó superándose en 2015. Esta proporción de accidentes para la Región CAR se corresponde con la proporción mundial.



Excursiones de pista (RE): Reducir la proporción regional de las excursiones de pista en un 20%, usando la tasa regional 2007-2012 como referencia a más tardar en diciembre de 2016

2.1.6 Las excursiones de pista se han encarado a través del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA) en sus iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) y otras actividades regionales de seguridad operacional mediante la adopción de medidas de mitigación por parte de autoridades normativas y aeroportuarias. Estas se concentran en frecuentes medidas del rozamiento para mantener buenas condiciones de superficie de pavimentos, reducir distancias declaradas para proporcionar áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) y condiciones de notificación sobre la pista cuando esta se encuentra mojada o con irregularidades. En esta oportunidad no se dispone de información completa sobre excursiones de pista. La evaluación final de esta meta se calculará sobre la base de la información ADREP.

Aeródromos: 48% de los aeródromos internacionales de la Región CAR estarán certificados a más tardar en diciembre de 2016

2.1.7 Al 31 de marzo de 2015, 32,7% de los aeródromos internacionales estarán certificados. Para el 30 de abril de 2016, 36% de los aeródromos estarán certificados. Se prevé alcanzar el 48% para diciembre de 2016, considerando el actual proceso de certificación iniciado por varios Estados con arreglo a la estrategia NCLB de NACC.

Implantación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) y del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS): 60% de los Estados habrá implantado la etapa 1 del SSP, aceptado los indicadores de performance de la seguridad operacional del SMS de los proveedores de servicios y establecido un nivel inicial aceptable de la performance de la seguridad operacional (ALoSP) a más tardar en diciembre de 2016

Implantación de SSP y SMS: 60% de los proveedores de servicios habrá implantado la etapa I de su SMS con un mínimo de procedimientos de gestión de riesgos funcional en la etapa reactiva a más tardar en diciembre de 2016

2.1.8 Actualmente, el 95,24% de los Estados NAM/CAR han completado el nivel 1 del SSP y el 42,86% el respectivo nivel 2 de dicho programa. Un cercano seguimiento realizado con los puntos de contacto (PoC) de los Estados para verificar la implantación de SSP se está llevando a cabo para verificar estos progresos, observando que los Estados deberían basarse en sistemas fundamentales de vigilancia de la seguridad operacional para implantar SSP y que el requisito para la implantación del SMS por los proveedores de servicios figura en el SSP.

2.2 Metas de navegación aérea de la POS

Aproximación – Navegación basada en la performance (PBN): 80% de pistas de aproximación por instrumentos con procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) con navegación vertical barométrica (Baro VNAV) implantados por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar en diciembre de 2016

2.2.1 En cumplimiento de la Resolución A37-11 de la Asamblea para la implantación de pistas de aproximación por instrumentos con procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) con navegación vertical barométrica (Baro VNAV) actualizados, se ha alcanzado el 85,4%, frente al previsto 80%, pero aún por debajo del objetivo PBN de 100% para 2016.

Gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM): 100% de los centros de control de área (ACC) dentro de las regiones de información de vuelo (FIR) con medidas ATFM disponibles a más tardar en diciembre de 2018

2.2.2 Actualmente, se ha notificado un 60% de implantación de esta meta. Se han previsto asistencia especializada y varias reuniones para asegurar que se alcanza la fecha objetivo.

Transición a la gestión de la información aeronáutica (AIM): 100% de los servicios de información aeronáutica (AIS) implantarán los elementos requeridos en la Hoja de ruta - Fase I de AIM a más tardar en diciembre de 2016

2.2.3 A julio de 2016, 85% de los Estados NAM/CAR habían implantado la Fase 1 de la transición AIS-a-AIM, que involucra la implantación de vigilancia del cumplimiento de la reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC), vigilancia de las diferencias de los Estados con respecto al Anexo 4 y al Anexo 15, implantación del Sistema geodésico mundial – 1984 (WGS-84) y gestión de la calidad.

Coordinación/transferencia digital Tierra-Tierra: 50% de los ACC dentro de las FIR aplicables habrán implantado por lo menos una interfaz para usar comunicaciones de datos entre instalaciones de servicio de tránsito aéreo (AIDC)/Intercambio directo de datos (OLDI) con los ACC vecinos a más tardar en diciembre de 2016

2.2.4 De las 44 regiones de información de vuelo (FIR) en las regiones NAM/CAR, 37 habían implantado AIDC mediante el intercambio de datos de plan de vuelo y el uso de procedimientos para los servicios de navegación aérea de Norteamérica (NAM/PANS ICD). Esta implantación representa el 84,09% superando la meta original del 50%.

Beneficio del medio ambiente: Alcanzar una reducción regional de emisiones de CO₂ de 40 000 toneladas por año a través de la implantación de PBN a más tardar en diciembre de 2016

2.2.5 Como resultado del proceso de optimización de la red de rutas en la Región CAR durante 2015, la meta anual de reducción de CO₂ de 40 000 toneladas, todavía se está evaluando y dependerá de la implantación final de la PBN con la cual se estima alcanzar más economías anuales de CO₂ durante el curso de 2016 si se cumplen los planes de implantación previstos para este año. La mayoría de los Estados han empleado el Instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET), mientras que otros han calculado estas economías en colaboración con los explotadores de servicios aéreos.

2.3 Seguimiento subsiguiente de las metas de la Declaración de Puerto España

2.3.1 Como parte de la implantación basada en la performance en las regiones NAM/CAR, los Estados y Directores de Aviación Civil ya han convenido durante la reunión NACC/DCA/6 en que el seguimiento subsiguiente de las metas de seguridad operacional y navegación aérea después de 2016 se llevará a cabo aplicando la estrategia NCLB de NACC.

2.3.2 En el marco de la estrategia NCLB de NACC se está llevando a cabo la evaluación e identificación de las mejoras y metas actuales y previstas de la seguridad operacional, así como el mejoramiento de la implantación con respecto a las metas POS existentes.