



NOTA DE ESTUDIO

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 BOGOTÁ

(Nota presentada por Chile apoyada por Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela)

RESUMEN

En esta nota de estudio presenta los avances alcanzados por los Estados SAM, en el cumplimiento de las metas para el 2016 de seguridad operacional y navegación aérea comprometidas en la Declaración de Bogotá.

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

- a) tomar nota de la información entregada sobre los avances en la implantación de las metas de seguridad operacional y navegación aérea establecidas en la Declaración de Bogotá; y
- b) instar a la OACI a revisar la manera de clasificar los accidentes en las regiones considerando que una vez que se determinen las causas de los mismos, estos sean clasificados al Estado del explotador y su región o del Estado de matrícula y su región, según corresponda, cuando el Estado donde ocurrió el accidente no tenga ninguna responsabilidad.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	Anexo 19 – <i>Gestión de la seguridad operacional</i> Anexo 13 – <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i>

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por Chile.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI ha incorporado en todos sus procesos métodos de medición de la performance de sus distintos objetivos estratégicos, mediante el establecimiento de un conjunto de indicadores y métricas y los cuadros de mando públicos de cada Región (performance dashboard). El Cuadro de performance de la Región SAM permite a los Estados gestionar la seguridad operacional con base en mediciones. El fundamento de este enfoque se basa en los principios esenciales de la seguridad operacional: trabajo por resultados y medir para gestionar. En el caso concreto de la Declaración de Bogotá, las Autoridades Aeronáuticas de la Región SAM, establecieron un conjunto de metas para finales del 2016, cuyo rendimiento se analiza a continuación:

2. ANÁLISIS

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

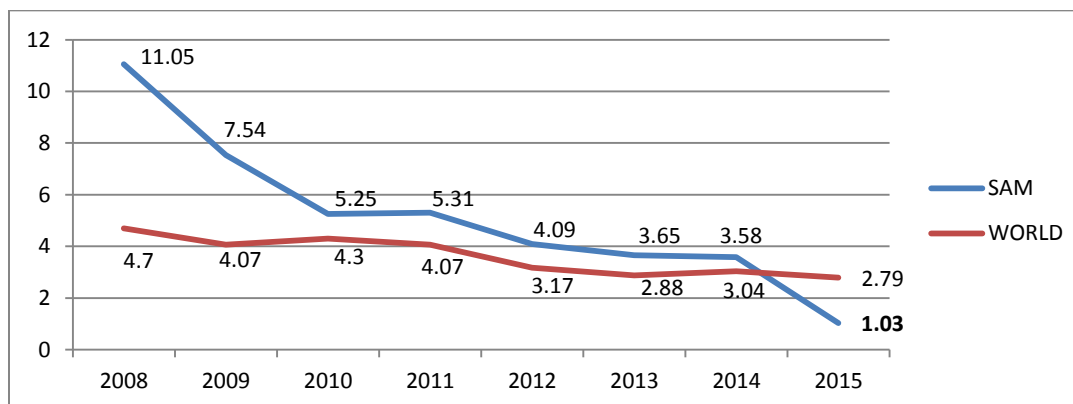
2.1 Desde noviembre 2011 hasta mayo 2016, la OACI llevó a cabo nueve (09) misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM), (03) auditorías CMA y tres actividades ex situ en la Región SAM. Durante este período, 8 de los 10 Estados que tuvieron alguna actividad del CMA del USOAP demostraron importantes mejoras en la implementación efectiva de los SARPS de la OACI.

2.2 Con base en los resultados obtenidos, el promedio de la Región SAM aumentó de 66,31% del año 2011 a 71,75% (+5,44%) en mayo 2016, faltando aún por mejorar un 8,25%, para alcanzar la meta hasta finales de 2016.

2.3 Hasta diciembre de 2016, faltaría por incluir los resultados de las tres misiones que la OACI desarrollará a partir de junio 2016. Al respecto la Región confía que logrará alcanzar la meta fijada del 80%. El 70% de los Estados de la Región SAM demuestran una EI sobre 60% acerca de las SARPS.

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

2.4 De acuerdo con la tabla de abajo se puede observar que la tasa de accidentes en Sudamérica (línea azul) para las operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg ha venido disminuyendo progresivamente hasta alcanzar una tasa de **1,03** accidentes en el 2015 por cada 1 000 000 de salidas. Basados en este rendimiento, la meta fijada, ha sido superada en 2014 y por primera vez, la tasa de la Región SAM en 2015, fue menor que la tasa mundial promedio (línea roja).



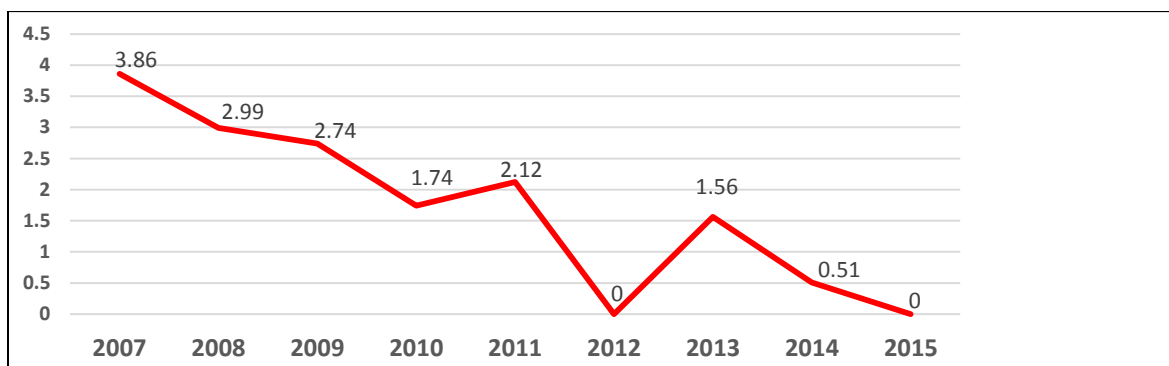
2.5 Sin embargo, es necesario hacer presente que de los datos de los accidentes ocurridos en la Región SAM desde 2008 hasta 2016, obtenidos de la aplicación ICAO iSTARS 3.0 ADREP, de transporte aéreo comercial regular, en la Región han ocurrido 92 accidentes de aeronaves de más de 5 700 kilos, de los cuales 14 de ellos son con aeronaves de matrícula y explotadores de Estados que no son SAM, lo que corresponde al 15 % del total de accidentes.

2.6 Al respecto la Región solicita a la OACI, que se revise la manera de clasificar los accidentes en las Regiones, considerando que una vez que se determinen las causas de los mismos, estos sean clasificados al Estado del Explotador y su Región o del Estado Matrícula y su Región, según corresponda, cuando el Estado donde ocurrió el accidente no tenga ninguna responsabilidad.

2.7 Lo anterior se fundamenta especialmente porque los accidentes de explotadores extra regionales que ocurren en la región aumentan la percepción de inseguridad, sin que la región tenga ninguna responsabilidad en las causas que lo originaron. Más significativo es aún, si se considera que la cantidad de explotadores extra regionales son en un número muy superior a los explotadores de la región.

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

2.8 La tasa promedio de excursiones en pista entre el 2007 y 2012 fue de 2,24 accidentes por un millón de salidas, la reducción del 20% como meta comprometida es de 1,8 accidentes por un millón de salidas. La siguiente tabla demuestra que el rendimiento de la Región SAM ha superado la meta fijada en 2014 y 2015.



Aeródromos: Alcanzar el 20% de aeródromos internacionales certificados

2.9 Se ha elevado el número de aeródromos certificados de 8 en el 2013 a 19 en julio del 2016, alcanzando un 18,3%, por lo que se espera que para finales de 2016 se pueda alcanzar la meta.

SSP y SMS: Alcanzar el 67% de implementación del SSP y el 100 % de implantación del SMS de proveedores de servicios

2.10 Hasta la fecha se ha logrado un 42 % de implantación del SSP y un 83 % del SMS, no obstante estos porcentajes son subjetivos porque dependen de la estimación de los Estados. A través de una encuesta y de reuniones virtuales se mejorará la estimación de estos porcentajes durante el 2016.

Resolución A37/II: Cumplimiento de las metas relacionadas con los procedimientos APV

2.11 En relación al cumplimiento de los procedimientos de aproximación con guía vertical (APV), en junio de 2016 se alcanzó una implantación del 69.14% del 100% previsto.

SID /STAR y PBN en ruta: 60% de aeropuertos internacionales con SID y STAR y 60% de rutas en PBN

2.12 En lo que respecta a la implantación de SID y STAR, en junio de 2016 se superó la meta del 60%, alcanzando un 70.7% de cumplimiento.

2.13 En lo que atañe a la implantación de rutas/espacios aéreos con PBN, la meta del 60% fue superada en junio de 2016 con un 65%.

CCO y CDO: 40% de aeródromos internacionales con operación de descenso continuo (CDO) y operación de ascenso continuo (CCO)

2.14 Con respecto al avance en la aplicación de técnicas operacionales de CDO y CCO, para junio 2016 es del 18% y 19% respectivamente.

Reducción de emisiones de CO₂: Alcanzar a nivel regional 40 000 toneladas de reducción de emisiones de CO₂ en la implantación de la PBN en ruta

2.15 Producto del proceso de optimación de la red de rutas en la Región SAM durante el año 2014 se superó la meta anual de 40 000 toneladas de la Declaración de Bogotá en más de 11 000 toneladas de reducción de CO₂ alcanzándose las 51 132 toneladas de reducción de CO₂. En el 2015 fue de 23 351 TN de CO₂. Se estima que en el correr del año 2016 se alcanzarán más ahorros anuales de CO₂ si se cumplen los planes de implantación previstos para este año. En ese sentido varios Estados han trabajado muy bien para calcular los ahorros debido a la optimización de espacios aéreos seleccionados. La gran mayoría de los Estados han utilizado la herramienta IFSET de la OACI. Otros Estados han calculado estos ahorros en forma colaborativa con los explotadores de servicios aéreos.

ATFM: 100% de ACCs proporcionando el servicio de ATFM

2.16 Los logros en relación a la implantación no han sido aún los esperados, hasta junio del 2016, solo el 56% de los Estados de la Región han implantado la ATFM, restando un 44 % para cumplir con la Declaración de Bogotá.

AIM: 100% de elementos requeridos en la Fase 1 de la hoja de ruta de AIS a AIM

2.17 Para la transición del AIS al AIM para junio de 2016 un 70% de los Estados de la Región SAM han implantado la Fase 1 que consiste en la implantación de la gestión de la calidad y los Estados restantes ya han iniciado el proceso de gestión de la calidad.

Interconexión AMHS: 100% de interconexiones AMHS a nivel regional implementado

2.18 De las 26 interconexiones que deberían estar implantadas para finales del año 2016 solamente están implantadas y en operación seis para junio de 2016. Se han realizados pruebas de interconexión AMHS con resultados positivos en tres interconexiones que deberían estar operando para finales del 2016. Para la implantación de esta prioridad de implantación no se estaría alcanzando la meta de la Declaración de Bogotá.

Interconexión de sistemas automatizados: 100%

2.19 De las 15 interconexiones AIDC previstas en la Declaración de Bogotá, solamente se tiene una en fase operacional y tres en fase pre operacional, en cuatro se han realizado pruebas positivas. Para esta implantación no se estaría cumpliendo la meta indicada en la declaración de Bogotá.

Implantación de redes de comunicaciones IP nacionales: 80%

2.20 En referencia a la implantación de redes IP nacionales, para junio de 2016 se tiene un 60% de implantación sobre la totalidad señalada para finales de 2016.

Post Declaración de Bogotá

2.21 Para la planificación de la seguridad operacional y navegación aérea posterior al 2016 en la Región SAM se está elaborando un Plan Regional para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región SAM que representará un instrumento de gestión que permitirá apoyar la toma de decisiones de los Estados para garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en los próximos 15 años (hasta 2032) y contribuir de esta forma con varios de los objetivos de desarrollos sostenibles (SDG) establecidos por las Naciones Unidas para asegurar la prosperidad de los seres humanos y la protección del medio ambiente.

2.22 El plan a partir de un diagnóstico de la situación actual, (a través del análisis de brechas) establecerá las actividades y acciones para alcanzar los beneficios plasmados en los objetivos de la aviación civil, seguridad operacional, capacidad y eficiencia de navegación aérea, seguridad de la aviación y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección al medio ambiente. Las metas, indicadores y métricas del plan se basan en los siguientes cuatro ejes principales: Conectividad, fortalecimiento institucional, seguridad operacional y medio ambiente.