



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Preparación de la Declaración de Bogotá

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
<p>Esta nota de estudio presenta para el análisis y revisión de la reunión del borrador inicial para la Declaración de Bogotá que contendrá el compromiso regional de implantación de las metas para la navegación aérea y seguridad operacional; las cuales serán establecidas de acuerdo a los resultados de las cuestiones 1 y 2.</p>	
<p>Referencias:</p> <ul style="list-style-type: none">• Reunión mundial de coordinación (GCM) de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) (Montreal 19 marzo 2013);• Primera edición de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI (Doc. 10004, 2013);• Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) (Cuarta Edición); y• Plan de implantación del sistema de navegación aérea basado en rendimiento para la región SAM (PBIP).	
<p>Objetivos estratégicos de la OACI:</p>	<p><i>A – Seguridad operacional</i> <i>C - Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i></p>

1. **Antecedentes**

1.1 En los últimos años, la región Sudamericana ha mostrado una alta tasa de crecimiento en el sector del transporte aéreo. Este crecimiento requiere ser acompañado de mejoras tanto en la seguridad operacional y la eficiencia del sistema de gestión del tráfico aéreo. Si bien en ambas áreas, se han alcanzado con éxito mejoras significativas, se requiere un compromiso al más alto nivel con el fin de hacer frente a los retos involucrados en el mantenimiento de tasas estables de crecimiento en el sector.

1.2 En este sentido durante la 38va Asamblea los Estados Sudamericanos dieron la bienvenida a la incorporación de un enfoque basado en los resultados en el GASP y GANP. Asimismo informaron que en apoyo de este enfoque basado en los resultados, el PIRG CAR / SAM (GREPECAS) fue transformado de una organización funcional con una alta proporción de su trabajo sobre la base de reuniones a una organización basada en proyectos.

1.3 El RASG-PA, de los cuales la región SAM forma parte, ha trabajado desde su creación en la elaboración de un Informe Anual de Seguridad, que ya está en su tercera edición, e incluye una serie de indicadores que se han desarrollados de manera colaborativa. La información se organiza de acuerdo con su naturaleza (reactiva, proactiva y predictiva). Este informe ha sido la herramienta de consenso, permitiendo a los diferentes actores del RASG-PA coordinar sus esfuerzos en las áreas donde la inteligencia de seguridad operacional demuestra que es necesario actuar.

2. **Análisis**

2.1 El avance de los procesos antes descritos demuestran que se ha encontrado una manera eficaz de gestionar la implementación de las mejoras necesarias en el ámbito de la seguridad operacional, así como la capacidad. Sin embargo, junto a estos esfuerzos, es necesario establecer metas claras para los próximos tres años, y los Estados deben comprometerse a alcanzarlos, bajo la justificación de "si no puedes medirlo, no puedes mejorarlo".

2.2 Con este objetivo, se requiere trazar indicadores y metas a nivel Regional las cuales deben contar con el compromiso al más alto nivel; por ello se viene preparando una Declaración con las metas regionales para la firma de los Directores Generales de Aviación Civil, durante la Decimotercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13 – 4 al 6 de diciembre Bogotá, Colombia).

2.3 La Declaración se ha preparado en base a los indicadores establecidos para el seguimiento de la implementación de los PIRG y RAGS de la Región; y que formaran parte de los cuadros de performance en las páginas *Web* de cada portal público de sus Oficinas Regionales para la medición del rendimiento en el ámbito de la seguridad operacional, así como la capacidad y eficiencia. En el Adjunto A se encuentra la tabla que muestra a los indicadores establecidos para el cuadro de performance regional.

2.4 El texto de la Declaración se encuentra en el Adjunto B el cual requiere ser revisado y las metas al 2016 completadas de acuerdo al análisis realizado por la Reunión en las Cuestiones 1 y 2.

3. **Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) Analizar el Adjunto B, comentar su contenido y proponer mejoras sobre el mismo; y
- c) Completar las metas establecidas para los indicadores regionales de acuerdo a lo indicado en el párrafo 2.4.

APÉNDICE A

Indicador	Métrica	Parámetros
Seguridad Operacional		
1. Vigilancia de la seguridad operacional	% Implementación Efectiva por Estado	Datos iStars
2. Accidentes e incidentes serios	Número de accidentes por millón de salidas	Operaciones comerciales y regulares; A/C superiores a 2250kg MTOW; Anexo 13; periodo 1 año
3. Excursiones e incursiones de pista	Accidentes por excursiones de pista como porcentaje de todos los accidentes	Operaciones comerciales y regulares; A/C superiores a 2250kg MTOW; Anexo 13; periodo 1 año
4. Certificación de aeródromos	% de aeródromos internacionales certificados	Encuesta anual durante las reuniones del Panel de Expertos AGA
5. Implementación del SSP/SMS	Implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y asegurarse que todos los proveedores de servicio implementen el SMS: 1. % implementación del SSP 2. % implementación para la vigilancia del SMS	Datos: Encuesta realizada anualmente durante las reuniones de los coordinadores del SSP
Navegación Aérea		
1. PBN TERMINAL	% aeródromos internacionales con APV	Datos AIP
2. PBN ENRUTA	% de rutas ATS con PBN	Datos AIP
	% de aeródromos internacionales con SID/STAR PBN	Datos AIP
3. CDO	% de aeródromos internacionales/TMAs con CDO	Datos AIP
4. CCO	% de aeródromos internacionales/TMAs con CCO	Datos AIP
5. Ahorro de Combustible / C02	Reducción de emisiones basados en IFSET	Seguimiento en la reunión SAM/IG
6. ATFM	% de Unidades ATS/aeródromos internacionales que proveen servicio ATFM	Seguimiento en la reunión SAM/IG
7. AIM	% de elementos necesarios (Mapa de ruta del AIS al AIM) facilitando la transición del AIS al AIM que tienen implementada la Fase I	Seguimiento en la reunión SAM AIM
8. AMHS interconexión	Numero de interconexiones AMHS	Seguimiento en la reunión SAM/IG
9. AIDC or OLDI	Numero de interconexión de los sistemas AIDC o “on-line data interchange” (OLDI)	Seguimiento en la reunión SAM/IG
10. Implementación de las redes nacionales IP	% de Estados con redes de comunicación IP implementadas	Seguimiento en la reunión SAM/IG

APÉNDICE B

Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica (Bogotá, Colombia 4-6 diciembre 2013)

DECLARACIÓN

Las Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica en su décimo tercera reunión celebrada en Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013 convocada por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI y que contó con la participación del Secretario General de la OACI y funcionarios de alto nivel que representan a 13 Estados y 4 organizaciones internacionales:

Considerando 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 todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Conscientes que el constante crecimiento en el transporte aéreo que está presentando la región y que los grandes eventos mundiales que se desarrollarán en los próximos años 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 impone retos adicionales para la infraestructura tanto de aeropuertos como de navegación aérea;

Tomando nota de los objetivos que se desean alcanzar con los Planes Mundiales de Navegación Aérea y de Seguridad Operacional, recientemente aprobados por el trigésimo octavo período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

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;

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

Reconociendo que la Región Sudamericana ha logrado implementar exitosamente mecanismos regionales de cooperación técnica adoptando un enfoque conjunto en la resolución de problemas de interés común;

Conscientes que la armonización de normas y procedimientos a nivel regional facilitara un ambiente colaborativo entre los Estados garantizando el incremento de los niveles de seguridad de las operaciones aéreas en la región y el logro de metas conjuntas;

Conscientes de que las mejoras operacionales en la navegación aérea desde un enfoque regional son más productivas y que el retraso en un Estado puede afectar negativamente al resto de los Estados;

Conscientes que las mejoras hasta ahora alcanzadas en la seguridad operacional requieren de acciones concretas para el sostenimiento de los logros; y

Considerando el plan de acción acordado durante la Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM.

La décimo tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13):

DECLARA su compromiso en alcanzar las siguientes metas:

1. **Vigilancia de la seguridad operacional**
Incrementar el porcentaje de Efectiva implantación a nivel Regional a X al 2016.
2. **Accidentes e incidentes serios**
Reducir el número de accidentes por millón de despegues a X al 2016
3. **Excursiones e incursiones en pista**
Reducir el número de excursiones e incursiones de pista como porcentaje de la totalidad de accidentes a nivel regional a X al 2016
4. **Certificación de aeródromos**
38% de aeródromos internacionales certificados antes de diciembre de 2016
5. **Implantación de SSP/SMS**
Implantar Fase 1 del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y asegurar que todos los proveedores de servicio implanten Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)
 - *X porcentaje implementación del SSP antes del 2016*
 - *X porcentaje implementación de la vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios antes del 2016*
6. **PBN terminal**
X% de aeródromos internacionales con procedimiento de aproximación con guía vertical (APV) antes de diciembre de XXXX
7. **PBN en ruta**
*X% de aeródromos internacionales con SID/STAR PBN antes de diciembre de XXXX; y
X% de rutas/espacios aéreos con navegación basada en performance (PBN) antes de diciembre de XXXX*
8. **CDO**
X% de aeródromos internacionales / áreas de control terminal (TMA) con operación de descenso continuo (CDO) para el año 2016
9. **CCO**
X% de aeródromos internacionales / TMAs con operación de ascenso continuo (CCO) para el año 2016
10. **Estimado de ahorro en combustible/ Reducción en emisiones de CO2 con base en la herramienta de la OACI para la estimación de ahorro de combustible (IFSET)**
 - *Alcanzar a nivel regional X Toneladas de reducción de emisiones CO2 anuales hasta el año XXXX*

11. **ATFM**
X% de dependencias ATS/aeródromos internacionales proporcionando el servicio de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) para el año 2016
12. **AIM**
X% de elementos requeridos (hoja de ruta AIS al AIM) de la FASE I, antes de diciembre de 2015
13. **Interconexión AMHS**
X interconexiones AMHS a nivel regional implementado al 2016.
14. **Comunicaciones AIDC u OLDI**
X interconexiones implementadas de los sistemas de comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC) o intercambio directo de datos (OLDI) antes del 2016
15. **Implementación de redes IP nacionales**
X% de Estados que han implantado redes de comunicaciones IP

Hecho en Bogotá, Colombia, el 6 de diciembre de 2013