



**Cuestión 6 del
Orden del Día: Prioridades de implantación período 2017 - 2019**

PROPUESTA DE PRIORIDADES DE IMPLANTACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota de estudio presentada por Bolivia)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta las prioridades de implantación de seguridad operacional para el período 2017-2019 tomando en cuenta el estado de cumplimiento de la implantación de las prioridades especificadas en la Declaración de Bogotá para finales de 2016, así como de nuevas prioridades de seguridad operacional para responder a los requerimientos previstos a nivel regional y mundial.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) (Documento 10004)• Declaración de Bogotá	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad Operacional E - Protección del medio ambiente</i>

1 Antecedentes

1.1 La Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/13) aprobó la Conclusión RAAC/13-8 - *Implantación de las prioridades de navegación aérea y de seguridad operacional* para que los Estados de la Región SAM implementen las prioridades de navegación aérea y de seguridad operacional de conformidad con las metas regionales acordadas para el período 2014-2016 en la Declaración de Bogotá y que los Organismos Internacionales apoyen la implantación de las prioridades de los Estados.

1.2 Las prioridades de implantación responden a los requerimientos de la Región SAM para hacer frente a los objetivos del plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y a las metas establecidas en la Declaración de Bogotá; en este sentido, si bien los avances logrados demuestran que se ha encontrado una manera eficaz de gestionar la implantación de las mejoras necesarias en el ámbito de la seguridad operacional, es necesario establecer metas claras para el trienio 2017-2019 junto al compromiso de los Estados para alcanzarlas.

1.3 Para analizar las propuestas de las nuevas metas del período 2017-2019, la Segunda Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional, acordó conformar un grupo de tarea para que desarrolle una nota de estudio (NE) a ser presentada en la RAAC/14 (Santiago de Chile, del 28 al 30 de octubre de 2015). Esta nota de estudio presentará las propuestas de dichas metas, indicando que éstas requerirán de un mayor análisis y que posteriormente serán enviadas para aprobación de las Autoridades de Aviación Civil utilizando el mecanismo de comunicación expresa. El equipo de trabajo quedó conformado por el representante de Bolivia como relator y por los representantes de Chile,

Perú, Paraguay, Uruguay, Colombia y Venezuela como miembros de dicho grupo. Brasil a través del Sr. Daniel Vieira Soares solicitó participar como miembro del grupo de tarea. Los representantes del área ANS de Argentina y Brasil también solicitaron participar del grupo de tarea pero únicamente para el análisis en dicha área. La reunión acordó que la nota de estudio sea remitida a secretaría hasta el 30 de septiembre de 2015 para que ésta sea circulada a los Estados de la Regional Sudamericana previo a su presentación en la RAAC/14.

2 Análisis

2.1 En la Cuestión 4 del Orden del Día de esta Reunión se presenta en forma detallada el estado de implantación a la fecha de las prioridades de seguridad operacional.

2.2 Teniendo en cuenta que algunas de las prioridades de implantación de seguridad operacional previstas para finales de 2016 probablemente no podrán cumplirse en su totalidad, éstas han sido consideradas para el período 2017-2019. Como **Apéndice A** de esta nota de estudio se presenta un cuadro de la situación actual de las prioridades de seguridad operacional.

2.3 Las prioridades indicadas en la Declaración de Bogotá responden a los requerimientos de la Región para el período 2014-2016, por lo que es necesario actualizar dichas prioridades a fin de dar continuidad a las metas establecidas.

2.4 La planificación regional de la seguridad operacional se ha realizado con el propósito de poder mejorar la aplicación eficaz (EI), reducir las tasas de accidentes totales y por excursiones de pista, impulsar la certificación de los aeródromos internacionales e implantar el programa estatal de seguridad operacional (SSP) y el sistema de seguridad operacional (SMS) en la Región SAM.

2.5 En esta planificación regional se ha tenido en cuenta la tendencia en el crecimiento del volumen del tráfico aéreo mundial el cual ha venido duplicándose una vez cada 15 años desde 1977, estimándose que esa tendencia continuará en los próximos años. A pesar que este crecimiento mejora la economía regional y mundial e ilustra cómo la inversión en aviación puede ser un factor clave que ayuda a la recuperación económica de los Estados, impone un factor de riesgo a las operaciones aéreas que debe ser considerado en la planificación de la seguridad operacional.

2.6 El GASP y la Declaración de Bogotá definen los objetivos y metas que permitirán mejorar los indicadores de seguridad operacional. Dichos objetivos y metas se han elaborado mediante una amplia consulta con los interesados y constituyen la base de medidas armonizadas a nivel regional y nacional.

2.7 Es en este sentido, que los Estados SAM, durante la Segunda Reunión de Directores de Seguridad Operacional que se llevó a cabo en Lima, Perú, del 14 al 16 de septiembre de 2015, analizaron las propuestas de las nuevas metas para el período 2017-2019, especialmente la referida a la aplicación eficaz (EI) de la Región SAM, mostrando su preocupación en el cumplimiento de dicha meta en base a las siguientes estimaciones, resultados y proyecciones:

- ✓ El impacto que tendría la EI de la Región SAM, cuando la OACI comience a auditar las 91 preguntas de protocolo (PQ) relacionadas con la gestión de la seguridad operacional que serán aplicables a partir del 01 de enero de 2016.
- ✓ El grado de complejidad que representan las actividades de auditoría que actualmente se ejecutan en el marco del CMA del USOAP que son realizadas con un carácter más estricto y riguroso que las auditorías realizadas según el enfoque sistémico global (CSA) del ciclo anterior.

- ✓ Se espera que con los resultados de las últimas tres actividades del CMA (Panamá Auditoría CMA, Ecuador ICVM y Brasil ICVM) la región termine el año 2015 con un promedio de **70.80%**.
- ✓ El aporte de 1.8% que entregarían las tres (3) ICVM de 2016, considerando un aumento de 0.6 % por cada actividad que es el promedio obtenido por cada misión realizada en el período noviembre 2011 – agosto 2015. Con este resultado estimado, la Región SAM alcanzaría un promedio de EI de **72.6** (70.8 + 1.8) a fines del 2016, por lo que habría que considerar este resultado para la planificación del período 2017-2019.

2.8 Por lo expuesto, si la Región SAM mantiene la proyección de 1.8 % por año durante el período 2017-2019, se lograría una mejora de 5.4 %, lo que daría una EI de **78 %** (72.6 + 5.4) a finales de 2019.

2.9 En este sentido como **Apéndice B** de esta nota de estudio se presentan las actividades prioritarias de seguridad operacional para el período 2017-2019 en base a las metas de la Declaración de Bogotá y al rendimiento esperado hasta diciembre de 2016.

2.10 Las prioridades de implantación para el período 2017-2019 responden a los requerimientos de seguridad operacional regional y mundial, objetivos estratégicos de la OACI así como a los objetivos de desarrollo sostenibles establecidos por Naciones Unidas para los próximos 15 años después de 2015.

3 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada; y
- b) analizar las propuestas de las metas de seguridad operacional para el período 2017-2019, que se presentan en el **Apéndice B** de esta nota de estudio, considerando que éstas requerirán de un mayor análisis y que posteriormente serán enviadas para aprobación de las Autoridades de Aviación Civil utilizando el mecanismo de comunicación expresa.

APÉNDICE A

ESTADO DE IMPLANTACIÓN DE LAS PRIORIDADES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL PERÍODO 2014-2016 A LA FECHA

Indicadores		SAM	
		Valor actual 2015	Meta diciembre 2016
1. Vigilancia de la seguridad operacional	% de aplicación eficaz (EI)	72.08 %	80%
2. 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	0	50% del GAP de 2015
3. 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)	0	1.80*
4. Certificación de aeródromos	% de aeródromos internacionales certificados	12%	20%
5. Implementación del SSP y SMS	% de implantación SSP	42%	67%
	% de implantación SMS	83%	100%

*Tasa de accidentes = Número de accidentes por un millón de salidas

APÉNDICE B

PLAN DE IMPLANTACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL 2017- 2019

INDICADOR	ALCANCE	PROPUESTAS DE METAS	% / Fechas	ESTATUS ACTUAL
1. Vigilancia de la seguridad operacional	Todos los Estados	Alcanzar 78 % de aplicación eficaz (EI) en la Región SAM en 2019 con la tasa de 1.8 % por año, partiendo de una base de EI de 72.6 % que se tendría a finales del 2016	74.40 % para 2017 76.20 % para 2018 78.00 % para 2019	72.08%
2. Accidentes	Todos los Estados	Reducir la tasa de accidentes en 20% por debajo de la tasa promedio mundial de accidentes del período 2012-2015	25% por debajo de la tasa promedio mundial 2012-2015 para 2017-2019	De ene 2012 a ago 2015 Promedio mundial: 2.97* Promedio SAM: 3.0* De ene a ago 2015 Número de accidentes: 0
3. Excursiones de pista	Todos los Estados	Reducir la tasa de excursiones de pista en 50% por debajo de la tasa promedio de la Región SAM del período 2012-2015	50% por debajo de la tasa promedio de la Región SAM 2012-2015 para 2017-2019	De ene 2012 a ago 2015 Promedio SAM: 0.51* De ene a ago 2015 Número de accidentes: 0
4. Certificación de aeródromos	Todos los Estados	Alcanzar el 100% de aeródromos certificados o con certificación inicial en la Región SAM para finales del 2019	100% para 2019	12% (Junio 2015)
5. Implementación del SSP y SMS	Todos los Estados	Alcanzar el 100% de implementación del SSP	100% para 2019	42%
		Alcanzar el 100% de implementación de SMS	100% para 2019	83%

*Tasa de accidentes = Número de accidentes por un millón de salidas