



**Cuestión 2 del
Orden del Día: Seguimiento de implantación de las prioridades de seguridad operacional**

**SEGUIMIENTO EN LAS METAS CORRESPONDIENTES A LA VIGILANCIA DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL, ACCIDENTES Y EXCURSIONES DE PISTA**

(Presentado por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio (NE) presenta información actualizada sobre el seguimiento de las metas correspondientes a:	
<ul style="list-style-type: none">✓ vigilancia de la seguridad operacional;✓ accidentes; y✓ excursiones de pista.	
Referencias	
<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Primera Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM (Lima, Perú, 21 al 22 de octubre de 2013)• Informe de la Segunda Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM (Lima, Perú, 14 al 16 de septiembre de 2015)• Primera edición de la versión revisada del <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)</i> de la OACI (Doc 10004, 2013)• Informe de la Tercera Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM (Lima, Perú, 22 al 24 de agosto de 2016)	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i>

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 para cada Región (performance dashboard). El Cuadro de performance de la Región SAM permite a los Estados gestionar la seguridad operacional en base a mediciones.

1.2 El fundamento de este enfoque se basa en los principios esenciales de la seguridad operacional: trabajo por resultados y medir para gestionar.

1.3 Las Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica, en su Décimo tercera reunión (RAAC/13) celebrada en Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013, declararon su compromiso

en alcanzar, entre otras, las metas de las siguientes áreas de seguridad operacional para el 2016: vigilancia de la seguridad operacional, accidentes y excursiones de pista.

1.4 Una vez que se cumplió el plazo de la Declaración de Bogotá, la Región SAM ha continuado trabajando en el cumplimiento de las metas de seguridad operacional, cuyo rendimiento se analiza a continuación:

2 Seguimiento de las metas

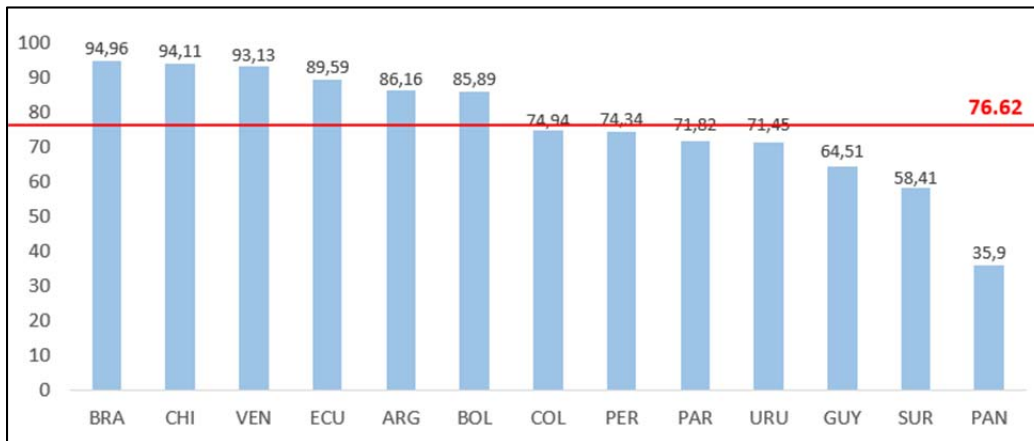
Seguridad operacional: Alcanzar un 80% de aplicación eficaz (EI) en la Región SAM

2.1 Desde noviembre 2011 hasta agosto 2017, la OACI ha llevado a cabo 4 auditorías CMA, 13 misiones de validación coordinada (ICVMs) y 4 actividades de observación ex situ en la Región SAM. Durante este período, 12 de los 13 Estados que tuvieron alguna actividad del CMA del USOAP demostraron importantes mejoras en la aplicación eficaz (EI) de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

2.2 En base a los resultados obtenidos que se presentan en la tabla de abajo, el promedio de la Región SAM aumentó de 66.28% a **76.62%** (+10,34%) desde noviembre de 2011 hasta agosto de 2017, faltando aún por mejorar un **3.38%**, para alcanzar la meta de la Declaración de Bogotá que fue fijada hasta finales de 2016. Con este promedio de + 10,34, la Región SAM mejoró su EI en un porcentaje de **1.47** anual.

2.3 Hasta diciembre de 2017, faltaría por incluir los resultados de la ICVM de Panamá que se efectuará del 19 al 28 de septiembre de 2017.

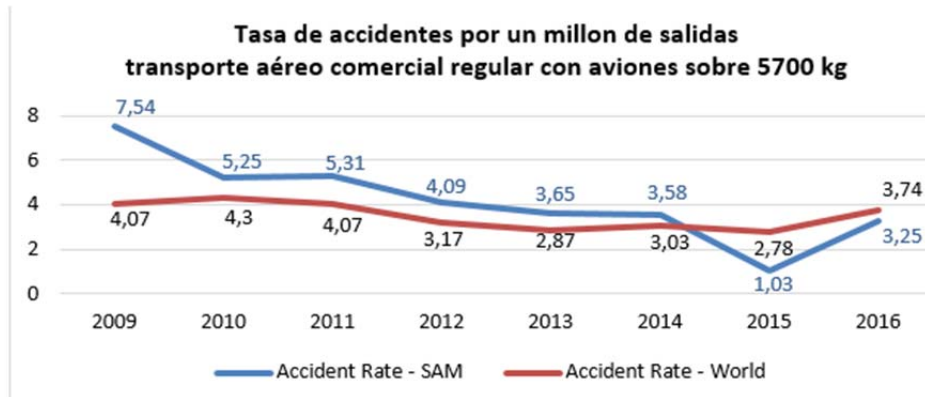
**Situación actual de los Estados SAM en el CMA del USOAP
(Período enero 2011 – agosto 2017)**



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, cuyos datos fueron tomados de la aplicación iSTARS-3 de OACI, la tasa de accidentes en Sudamérica para las operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg ha venido disminuyendo progresivamente a partir del 2009 hasta alcanzar en 2015, una tasa de **1.03** accidentes por cada 1.000.000 de salidas, muy por debajo de la tasa mundial de

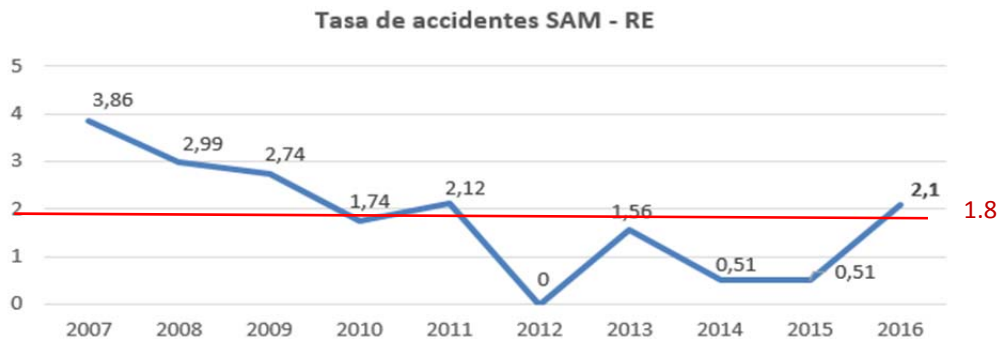
2.78. A pesar de lo anterior, en el año 2016, la Región SAM experimentó un aumento considerable de sucesos por lo que la tasa de accidentes incrementó de **1.03** accidentes en el 2015 a **3.25** en el 2016, no obstante, esta tasa se mantuvo por segundo año consecutivo por debajo de la tasa mundial de **3.74**.



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)

2.5 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.

2.6 En base a la información provista por la aplicación iSTARS-3 de OACI que se presenta en la tabla de abajo, la tasa de accidentes por excursiones de pista (RE) muestra una disminución gradual de estos accidentes a partir de 2007, excepto en 2011 y 2013. En 2016 la tasa aumentó considerablemente de 0.51 a **2.1**, por lo que la meta fijada en la Declaración de Bogotá fue excedida durante este año.



3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión de Directores de seguridad operacional a:

AN&FS/4 - NE/07

- a) tomar conocimiento de la información presentada en esta nota de estudio; y
- b) analizar y comentar sobre:
 - ✓ el desempeño de los indicadores;
 - ✓ la situación actual de las metas de rendimiento de seguridad operacional; y
 - ✓ las propuestas para mejorar el rendimiento en cada área analizada.

-FIN-