



**Cuestión 4 del
Orden del Día:** **Seguimiento a la implantación de las prioridades regionales de seguridad
operacional y navegación aérea**

ESTADO DE IMPLANTACIÓN DE LAS MEJORAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Presentado por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio (NE) presenta información actualizada sobre el estado de implantación de las mejoras de seguridad operacional en cuanto a:	
<ul style="list-style-type: none">✓ vigilancia de la seguridad operacional;✓ accidentes;✓ excursiones de pista;✓ certificación de aeródromos; y✓ Programa estatal de seguridad operacional (SSP) / Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)	
REFERENCIAS	
<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Cuarta Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM (Lima, Perú, 02 al 04 de octubre de 2017)• <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)</i> de la OACI (Doc 10004, 2017-2019)	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i>

1 Introducción

1.1 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, excursiones de pista, certificación de aeródromos y programa estatal de seguridad operacional (SSP) / sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

1.2 Una vez que se cumplió el plazo de la Declaración de Bogotá en diciembre de 2016, la Región SAM ha continuado trabajando en el cumplimiento de las metas de seguridad operacional, cuyo rendimiento se analiza a continuación:

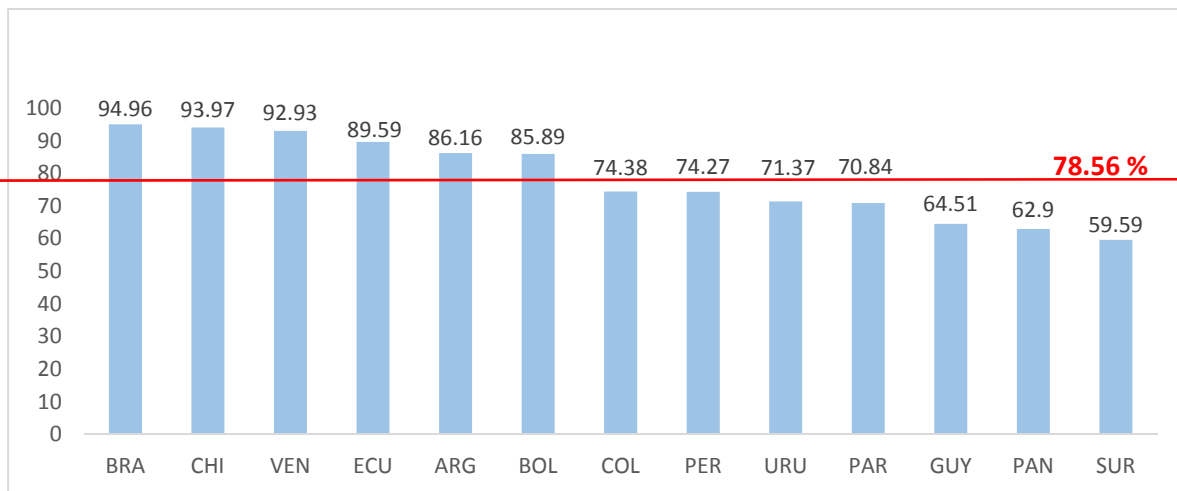
2 Seguimiento de las metas

Seguridad operacional: La meta comprometida en la Declaración de Bogotá fue alcanzar el 80% de aplicación eficaz (EI) en la Región SAM.

2.1 Desde noviembre 2011 hasta noviembre 2017, la OACI ha llevado a cabo 4 auditorías CMA, 14 misiones de validación coordinada (ICVMs), 4 actividades de observación ex situ y una (1) actividad de validación integrada (IVA) en la Región SAM. Durante este período, los 13 Estados que recibieron alguna actividad del CMA del USOAP demostraron importantes mejoras en la aplicación eficaz (EI) de las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.2 En base a los resultados obtenidos que se presentan en la **Tabla 1 – Situación actual de los Estados SAM en el CMA del USOAP (período noviembre 2011 – noviembre 2017)**, el promedio de la Región SAM aumentó de 66.28% a **78.56%** (+12,28%) desde noviembre de 2011 hasta noviembre de 2017, faltando aún por mejorar **1.44%**, para alcanzar la meta fijada en la Declaración de Bogotá de **80%**. Con este promedio de + 12.28, la Región SAM viene mejorando su EI en un porcentaje de **1.75%** anual.

**Situación actual de los Estados SAM en el CMA del USOAP
(período noviembre 2011 – noviembre 2017)**

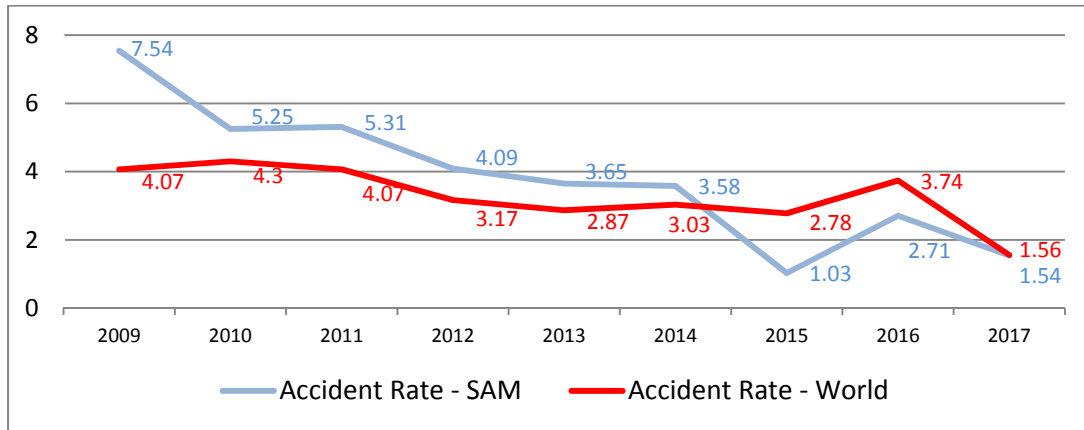


Accidentes: La meta establecida en la Declaración de Bogotá fue reducir la brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en un 50% con relación a la tasa mundial de accidentes.

2.3 De acuerdo con la **Tabla 2 - Tasa de accidentes en operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 7000 kg**, 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 **2.71** en el 2016, no obstante, esta tasa se mantuvo por segundo año consecutivo por debajo de la tasa mundial de **3.74**. Hasta noviembre de 2017, podemos observar que tanto la tasa mundial como la tasa de SAM han disminuido con relación a la tasa del 2016, siendo la tasa de SAM de **1.54**, que ubica a la

Región ligeramente por debajo de la tasa mundial de **1.56**, por lo que la meta de la Declaración de Bogotá sigue siendo cumplida.

Tabla 2 - Tasa de accidentes en operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 7000 kg

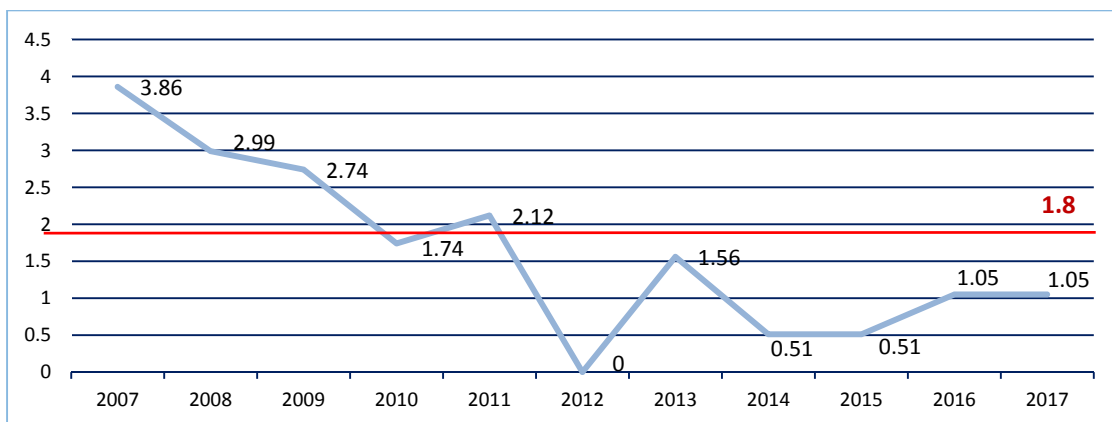


Excursiones de pista: La meta comprometida en la Declaración de Bogotá fue reducir la tasa de excursiones de pista en un 20% con relación a la tasa promedio de la Región SAM (2007-2012).

2.4 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.

2.5 En base a la información provista por la aplicación iSTARS-3 de OACI que se presenta en la **Tabla 3 – Tasa de accidentes SAM por excursiones de pista (RE)**, se puede observar que la tasa de accidentes por RE muestra una disminución gradual a partir de 2007, excepto en 2011 y 2013. En 2016 la tasa aumentó ligeramente y se mantiene estable durante el 2017, por lo que la meta fijada en la Declaración de Bogotá sigue siendo cumplida.

Tabla 3 - Tasa de accidentes SAM por excursiones de pista (RE)



Certificación de aeródromos

2.6 La meta establecida en la Declaración de Bogotá para AGA era alcanzar el 20% de aeródromos certificados para finales de 2016. Hasta la fecha se ha logrado el **26%** de aeródromos certificados. No obstante, en la Tercera Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional (AN&FS3), los Estados hicieron énfasis en que la meta regional de alcanzar a 20% de aeródromos internacionales certificados era muy amplia y no indicaba el peso específico que cada Estado contribuía a esta meta. Esto se evidencia en la medida de que un Estado con varios aeródromos internacionales pudiera, por sí solo alcanzar la meta regional, mientras otros Estados pudiesen simplemente no tomar ninguna medida y aun así la meta se alcanzaría.

2.7 Es importante destacar que para que el Estado demuestre que aplica plenamente el requisito de certificación durante las actividades USOAP CMA, es necesario que certifique **todos** los aeródromos utilizados para operaciones internacionales.

2.8 Por esto, se ha realizado un análisis para mostrar cómo los Estados han contribuido con la meta de certificación, y el peso de su contribución a la meta regional. Un detalle de este análisis se presenta en el **Apéndice A** de esta Nota de Estudio.

Programa estatal de seguridad operacional (SSP) / sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

2.9 Las metas comprometidas en la Declaración de Bogotá para el SSP y SMS fueron las siguientes:

- *67% de implementación del SSP; y*
- *100% en la capacidad de la vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios.*

2.10 A partir del año 2013, la Oficina SAM creó la Reunión de implantación del SSP, y en su Quinta reunión celebrada en Lima, Perú, del 07 al 11 de noviembre de 2016, se analizó el nivel de implantación del SSP en los Estados SAM.

2.11 En esta reunión, algunos Estados mostraron mayor avance que otros, por lo que se acordó iniciar la implantación del programa desde el primer elemento de la primera fase de implantación del SSP y buscar un mecanismo para que todos los Estados pudieran avanzar al mismo tiempo. En este sentido Bolivia, Chile, Ecuador, Panamá, Perú y Venezuela expresaron su intención de participar en un proyecto piloto para la implantación del SSP hasta fines de 2018. Posteriormente, Colombia, Guyana y Uruguay se integraron al proyecto piloto dando un total de nueve (9) Estados.

2.12 El proyecto piloto se lanzó el 16 de marzo de 2017, con los seis (6) Estados inicialmente nombrados.

2.13 El proyecto comprende el desarrollo de las cuatro fases de implantación del SSP de acuerdo con las orientaciones del Documento 9859, Tercera edición. En el **Apéndice B** se presenta el avance de los Estados y la lista de elementos que han sido presentados a la Oficina SAM respecto a la Fase 1 de implantación.

2.14 Una vez que los Estados SAM implanten el SSP, se procederá a la medición del SMS en cada uno de ellos.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión de Directores de Aviación Civil a:

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

-FIN-

APÉNDICE A

ESTATUS POR ESTADO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Estado	No. de aeródromos de acuerdo a CAR/SAM ANP Vol. II	Peso en porcentaje regional	Aeródromos certificados		Contribución a la meta de la Declaración de Bogotá
			RAAC14	RAAC15	
Argentina	16	15.38%	0	0	0.00%
Bolivia	3	2.88%	3	3	2.88%
Brasil	29	27.88%	4	17	16.35%
Chile	8	7.69%	0	1	0.96%
Colombia	11	10.58%	0	0	0.00%
Ecuador	4	3.85%	2	2	1.92%
Guyana Francesa	1	0.96%	0	0	0.00%
Guyana	2	1.92%	2	2	1.92%
Panamá	6	5.77%	0	0	0.00%
Paraguay	2	1.92%	0	0	0.00%
Perú	8	7.69%	1	1	0.96%
Surinam	1	0.96%	0	0	0.00%
Uruguay	2	1.92%	0	0	0.00%
Venezuela	11	10.58%	0	1	0.96%
Total	104	100%	12	27	25.96%

Capacitación, comunicación y distribución internas de la información de seguridad operacional	28-Dec-2018												
Elemento 4.2	28-Dec-2018												
Comunicación y diseminación externas de la información de seguridad operacional	28-Dec-2018												
Actualizado: 19/11/2017													

X: Actividad cumplida

X: Proyecto entregado y en proceso

X: Fechas vencidas y actividad no entregada