



**Cuestión 6 del  
Orden del Día:**

**Preparación de la Declaración de Bogotá**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota de estudio presenta para el análisis y revisión de la reunión la propuesta para la Declaración de Bogotá que contendrá el compromiso regional de implantación de las metas para la navegación aérea y seguridad operacional para el próximo trienio.	
<b>Referencias:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• 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;</li><li>• Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la región SAM, Lima, del 21 al 22 de octubre del 2013</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<i>A – Seguridad operacional C - Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>

1. **Antecedentes**

1.1 La Resolución A38-X<sup>1</sup> sobre Planificación Mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea, presentada como **Apéndice A** a esta nota de estudio, resolvió que las nuevas versiones aprobadas del GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional; además instó a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a través del logro de los objetivos del GASP y el GANP y del proceso de planificación regional de la OACI.

1.2 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; e 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 un organización basada en proyectos.

<sup>1</sup> Numeración definitiva de la Resolución se encuentra pendiente.

1.3 De igual forma 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 e incluye una serie de indicadores obtenidos de forma colaborativa; el informe representa una herramienta de consenso que permite a los diferentes actores del RASG-PA coordinar sus esfuerzos en las áreas donde la inteligencia de seguridad operacional demuestra que es necesario actuar.

1.4 La Reunión de Directores de Navegación aérea y Seguridad operacional realizada en Lima, del 21 al 22 de octubre, en su Conclusión AN&FS/1 - *Aprobación del documento inicial de la Declaración de Bogotá*, aprueba el documento inicial de la Declaración de Bogotá y solicitó que la misma sea presentada a la RAAC/13 (Bogotá, 4 al 6 de diciembre 2013) para que fuera revisada y firmada por las respectivas autoridades. Este documento contendría el compromiso regional para lograr las metas a alcanzar a diciembre del 2016.

## 2. Análisis

2.1 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.

2.2 Si bien los avances logrados 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; junto a estos esfuerzos, es necesario establecer metas claras para los próximos tres años, y los Estados deben comprometerse a alcanzarlos, bajo la premisa de "si no puedes medirlo, no puedes mejorarlo".

1.1 En este sentido, la Reunión de Directores de Navegación aérea y Seguridad operacional realizada en Lima del 21 al 22 de octubre, analizó la situación actual de la Región tanto en seguridad operacional como en navegación aérea y seleccionó cinco (05) indicadores para el seguimiento de los objetivos de seguridad operacional, enfocados en vigilancia de la seguridad operacional, accidentes e incidentes serios, excursiones e incursiones en pista, certificación de aeródromos e implantación del SSP y SMS; y para los objetivos de navegación aérea se establecieron diez (10) indicadores enfocados en PBN terminal, PBN en ruta, CDO, CCO, Ahorro de combustible/Reducción en emisiones de CO<sub>2</sub>, ATFM, AIM, Interconexión AMHS, interconexión de sistemas automatizados e implementación de redes IP nacionales

2.3 Luego de trazar los indicadores, se propusieron metas a nivel Regional las cuales necesitan contar con el compromiso al más alto nivel. Por este motivo; los Directores de Navegación aérea y Seguridad Operacional revisaron la propuesta de documento inicial de una Declaración con las metas regionales; la cual se preparó 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 Regionales de performance* en las páginas Web de cada portal público de las Oficinas Regionales para la medición del rendimiento en el ámbito de la seguridad operacional, así como la capacidad y eficiencia.

2.4 Como se indica en el párrafo 1.1 la Conclusión AN&FS/1 aprobó el documento inicial de la Declaración de Bogotá cuyo texto se encuentra en el **Apéndice B**, para la consideración de la Reunión.

## 3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio y proceder a la suscripción de la Declaración de Bogotá.

**APENDICE A****ASAMBLEA — 38° PERÍODO DE SESIONES****Resolución A38/X: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea**

*Considerando* que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y los demás interesados;

*Considerando* que con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado objetivos estratégicos que incluyen objetivos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia;

*Reconociendo* la importancia de contar con un marco mundial en respaldo de los objetivos estratégicos de la OACI;

*Reconociendo* la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en dicho marco mundial;

*Reconociendo* que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI;

*Tomando nota* de la aprobación acordada por el Consejo el 30 de julio de 2013 a la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el 29 de mayo de 2013 a la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP);

*La Asamblea:*

1. *Respalda* la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente;
2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los objetivos estratégicos pertinentes de la Organización;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;
4. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;
5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;

6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a través del logro de los objetivos del GASP y el GANP y del proceso de planificación regional de la OACI;
7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, evitando la duplicación de esfuerzos.
8. *Exhorta* a los Estados e *invita* a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. *Encarga* al Consejo que informe a los futuros períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea sobre la ejecución y evolución de los planes GASP y GANP;
10. *Encarga* al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y
11. *Declara* que la presente resolución de la Asamblea reemplaza a la Resolución A37-4 de la Asamblea relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la Resolución A37-12 de la Asamblea sobre la planificación mundial OACI para la sostenibilidad.

## APÉNDICE A

### **Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)**

*Reafirmando* que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la mejora de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de aviación civil internacional;

*Reconociendo* que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados miembros y todos los demás interesados;

*Reconociendo* los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria;

*Reconociendo* que en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) se reafirmó la necesidad de que el marco de la OACI para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera

que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación;

*Tomando nota* de que el aumento de tráfico previsto en la aviación civil internacional producirá un número creciente de accidentes de aeronaves a menos que se reduzca el índice de accidentes;

*Reconociendo* la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a información pertinente de seguridad operacional;

*Reconociendo* que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar las prioridades, las metas y los indicadores que permitan gestionar los riesgos para la seguridad operacional;

*Reconociendo* que la OACI ha implantado grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes;

*Tomando nota* de la intención de utilizar los principios de gestión de la seguridad operacional contenidos en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten; y

*Tomando nota* de la necesidad de asistir a los Estados miembros en implantar los principios de gestión de la seguridad operacional y en mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados;

*La Asamblea:*

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;
2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones cuya vigilancia de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable de maduración y donde exista la voluntad política para mejorar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional;
3. *Insta* a los Estados miembros a apoyar los objetivos del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) poniendo en práctica las iniciativas que en el mismo se describen;
4. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales para la seguridad operacional (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para fijar prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos del GASP con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves;
5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional; y
6. *Insta* a la OACI a terminar de elaborar para finales de 2014 las hojas de ruta sobre seguridad operacional como apoyo para el GASP, a fin de utilizarlas para mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados.

## APÉNDICE B

### Plan mundial de navegación aérea (GANP)

*Considerando* que el acrecentamiento de la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia en las operaciones de aviación constituye un elemento clave de los objetivos estratégicos de la OACI;

*Habiendo adoptado* la Resolución A37-15, que contiene la declaración consolidada de las políticas permanentes y prácticas conexas de la OACI relativas específicamente a la navegación aérea;

*Reconociendo* la importancia del GANP como estrategia operacional y como parte del conjunto de medidas para proteger el medio ambiente; y

*Reconociendo* que muchos Estados están desarrollando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que utilice la orientación del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea;
2. *Insta* al Consejo a proporcionar a los Estados una hoja de ruta de normalización, como se anuncia en el GANP, como base para el programa de trabajo de la OACI;
3. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución, estableciendo prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos armonizados a escala mundial en función de las necesidades operacionales;
4. *Exhorta* a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP como medida operacional eficiente para la protección del medio ambiente;
5. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI, y mutuamente, sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de sus disposiciones;
6. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y para analizar su implantación, esto último en colaboración con la OACI;
7. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional y en un informe anual sobre la navegación aérea mundial que incluya, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados previstos, utilizando los métodos reconocidos por el CAEP; y
8. *Insta* a los Estados que están elaborando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escala mundial.

**APENDICE B****DECLARACIÓN DE BOGOTA**

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 Organización de Aviación Civil Internacional (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;

*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;

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

*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;

*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;

*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;

*Reconociendo* que para la mejor implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y del Sistema de gestión de la Seguridad Operacional(SMS) a nivel regional es necesaria la implementación de una legislación sobre protección de las fuentes de información;

*Conscientes* que los objetivos hasta ahora alcanzados en la seguridad operacional requieren de acciones concretas para el sostenimiento de los logros;

*Reconociendo* la importancia de desarrollar inteligencia de seguridad operacional utilizando información reactiva, proactiva y predictiva, para acompañar la toma de decisiones, mitigar los riesgos a la seguridad operacional y mejorar de forma continua;

*Reconociendo* el potencial del trabajo colaborativo de los Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RST) como una herramienta gestión de riesgos; y

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

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

DECLARA su compromiso en alcanzar las siguientes metas regionales para el 2016:

1. **Vigilancia de la seguridad operacional**  
*Alcanzar el 80% de aplicación efectiva (EI) en la Región SAM.*
2. **Accidentes e incidentes serios**  
*Reducir la brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en un 50% con relación a la tasa mundial de accidentes.*
3. **Excursiones e incursiones en pista**  
*Reducir en 20% la tasa de excursiones de pista con relación a la tasa promedio de la Región (2007 – 2012).*
4. **Certificación de aeródromos**  
*Alcanzar a 20% de aeródromos internacionales certificados.*
5. **Implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)**
  - *Alcanzar el 67% de implementación del SSP.*
  - *Alcanzar el 100% de la capacidad de la vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios.*
6. **Navegación basada en performance (PBN) terminal**  
*Cumplimiento de las metas establecidas en la resolución A37-11 de la Asamblea de la OACI en relación a los procedimientos de aproximación con guía vertical (APV),*
7. **PBN en ruta**
  - *60% de aeródromos internacionales con Salida normalizada por instrumentos (SID) / llegada normalizada por instrumentos (STAR) PBN.*
  - *60% de rutas/espacios aéreos con navegación basada en performance (PBN).*
8. **CDO**  
*40% de aeródromos internacionales / áreas de control terminal (TMA) con operación de descenso continuo (CDO).*
9. **CCO**  
*40% de aeródromos internacionales / TMA con operación de ascenso continuo (CCO).*

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 40,000 Toneladas de reducción de emisiones CO2 anuales en la implantación de la PBN en ruta.*
11. **ATFM**  
*100% de centros de control de área (ACCs) proporcionando el servicio de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM).*
12. **AIM**  
*100% de elementos requeridos (hoja de ruta Servicios de Información aeronáutica (AIS) a la Gestión de Información aeronáutica (AIM)) de la FASE I.*
13. **Interconexión AMHS**  
*100% de interconexiones del Sistema de Tratamiento de Mensajes ATS (AMHS) a nivel regional implementado.*
14. **Interconexión de sistemas automatizados (intercambio de comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC))**  
*100% de interconexiones de sistemas automatizados.*
15. **Implementación de redes IP nacionales**  
*80% de los Estados con implantación de redes de comunicaciones IP nacionales.*

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

- FIN -