



**Séptima Reunión Plenaria Anual del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación -  
Panamérica (RASG-PA/7)**  
Willemstad, Curazao, 11 - 12 de septiembre de 2014

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:           Iniciativas de Seguridad Operacional**

**DECLARACIÓN DE BOGOTÁ**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
El objetivo de esta nota de estudio es presentar a la Reunión información sobre la Declaración de Bogotá, la cual contiene el compromiso de la Región Sudamericana para alcanzar las metas sobre seguridad operacional para el siguiente trienio; y el avance de los indicadores de seguridad operacional en la Región SAM.	
<b>Acción:</b>	La acción sugerida se presenta en la Sección 3.
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 38a Asamblea de la OACI; Montreal, Canadá, del 24 de septiembre al 4 de octubre del 2013</li><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, Canadá, 19 marzo 2013</li><li>• Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13); Bogotá, Colombia del 4 al 6 de diciembre de 2013</li></ul>

**1.           Introducción**

1.1           Las nuevas versiones del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), permiten planificar las actividades regionales en el campo de seguridad operacional y navegación de la aviación de una manera consistente y en concordancia con las necesidades específicas de cada región.

1.2 En este marco, la 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), realizada el 19 de marzo de 2013 en Montreal, Canadá, tuvo como principal objetivo intercambiar opiniones sobre el estado de preparación y la capacidad de los PIRG y los RASG para establecer prioridades y objetivos en línea con las nuevas versiones del GANP y del GASP. Entre los resultados de la reunión figuran:

- a) Respaldo a las prioridades de la seguridad operacional global y consideración de la necesidad de establecer objetivos y prioridades regionales;
- b) Se pidió a los Grupos RASG y PIRG establecer las prioridades regionales para los objetivos de navegación aérea consistentes con el marco de referencia del GANP y el ASBU, a más tardar en mayo de 2014;
- c) Acuerdo sobre la necesidad de medir mejoras en la performance, orientadas a ayudar a demostrar su impacto positivo sobre el medio ambiente;
- d) Respaldo al prototipo de Cuadro regional de performance y determinación de un conjunto inicial de indicadores y métricas para la navegación aérea;
- e) Confirmación de la necesidad de un mecanismo de coordinación entre los RASG y PIRG en cada región;
- f) Que los PIRG aseguren la consistencia de la acción y eviten duplicar esfuerzos; y
- g) Acuerdo en la utilización de grupos específicos de interfaz donde sean requeridos para dirigir la armonización de los planes de navegación aérea en áreas adyacentes de los PIRG.

1.3 La Resolución A38-2 sobre Planificación Mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea 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. Se 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, incluyendo 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.

1.4 La Resolución A38-2 Apéndice A insta a los Estados miembros, las Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para fijar prioridades, metas e indicadores consistentes con los objetivos del GASP con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves.

1.5 La Resolución A38-2 Apéndice B encarga al Consejo de la OACI que publique los resultados de los análisis en los Cuadros Regionales de Performance y en un informe mundial de Navegación Aérea que incluya, como mínimo, las **prioridades clave** en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados previstos, utilizando los métodos reconocidos por el Comité de Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI.

1.6 Para medir el avance en la implantación de los objetivos y prioridades mundiales en cada una de las regiones, la OACI tiene el objetivo de presentar Cuadros Regionales de Performance en la página web de las Oficinas Regionales de la OACI. Es así que el 5 de mayo del 2014 se ha publicado el Cuadro Regional de Performance; cuyo enlace es <http://www.icao.int/safety/Pages/Regional-Targets.aspx>. Este cuadro inicial se encuentra en un proceso de mejoramiento para globalizar las fuentes de información y representa el inicio de la medición de los logros regionales.

1.7 El Cuadro Regional de Performance<sup>1</sup> mostrará la performance de los objetivos a nivel regional y en cada uno de los objetivos regionales seleccionados figurará la situación actual (línea base) y la proyección de implantación de los mismos con base en las métricas asociadas en el período 2014-2016.

## 2. Discusión

2.1 En los últimos años, la Región Sudamericana ha mostrado una alta tasa de crecimiento en el sector del transporte aéreo. 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 y la capacidad, junto a estos esfuerzos era necesario establecer metas claras para los próximos tres años junto al compromiso de los Estados para alcanzarlos.

2.2 En este sentido, la Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional realizada en Lima, Perú, del 21 al 22 de octubre de 2013, analizó la situación actual de la Región en seguridad operacional y navegación aérea, y seleccionó cinco 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 indicadores enfocados en Navegación basada en la performance (PBN) terminal, PBN en ruta, Operación de descenso continuo (CDO), Operaciones de Ascenso Continuo (CCO), ahorro de combustible/reducción en emisiones de CO<sub>2</sub>, Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), Gestión de la información aeronáutica (AIM), interconexión del Sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS) (AMHS), interconexión de sistemas automatizados e implementación de redes de Protocolo Internet (IP) nacionales.

2.3 Seguidamente, la Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13), realizada en Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013 estableció los indicadores y metas de la Región SAM en cuanto a seguridad operacional y navegación aérea; aprobando la *Declaración de Bogotá*, que es el documento donde se establece el compromiso de la Región para alcanzar las metas a diciembre del 2016 ([http://www.icao.int/SAM/Documents/RAAC13/RAAC13\\_BogotaDeclarationNewsAPX\\_v1.pdf](http://www.icao.int/SAM/Documents/RAAC13/RAAC13_BogotaDeclarationNewsAPX_v1.pdf)).

2.4 En el **Apéndice A** se encuentran los indicadores de performance para seguridad operacional y navegación aérea, los parámetros asignados a los mismos, así como el estado actual de las metas previstas para diciembre del 2016.

2.5 El avance sobre estos indicadores estaría a cargo de cada Región, siendo las Oficinas Regionales las responsables de la actualización de los datos y la recolección de los mismos.

---

<sup>1</sup> El cuadro publicado actualmente presenta una exención de responsabilidad dado que el uso actual de la información, incluido el transporte aéreo, la navegación aérea y los datos y las estadísticas relacionadas con la seguridad, que se presenta a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) son dados por parte de terceros. Todo el contenido de terceros se ha obtenido de fuentes que se consideran fiables. Sin embargo, la OACI específicamente no hace ninguna garantía o representación en cuanto a la exactitud, integridad o puntualidad de dicha información y no asume ninguna responsabilidad derivada de la dependencia o el uso de la misma.

### 3. Conclusión

3.1 Las Autoridades de Aviación Civil regionales han reconocido que una estrategia de medición, que comprenda la recolección, procesamiento, almacenamiento de datos y la presentación de informes sobre las métricas regionales de performance identificadas, es fundamental para el éxito de un enfoque basado en performance; y esto se refleja en los compromisos que han adquirido en la *Declaración de Bogotá*. En este sentido se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) analizar la información presentada en la sección 2 y el Apéndice de esta nota de estudio; y
- c) analizar otras cuestiones al respecto que la Reunión considere necesarias.

-----

## APÉNDICE

## INDICADORES DE PERFORMANCE PARA SEGURIDAD OPERACIONAL Y NAVEGACIÓN AÉREA

	Seguridad Operacional	Valor Actual	Meta Diciembre 2016
<b>1. Vigilancia de la seguridad operacional</b>	% Implementación Efectiva en SAM <i>Datos: iStars</i>	70.19%	Alcanzar 80%
<b>2. Accidentes</b>	Brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en relación a la tasa mundial <i>Parámetros: Operaciones comerciales y regulares; A/C superiores a 2250kg MTOW; Anexo 13; período 1 año</i>	62%	Reducir 50% el GAP
<b>3. Excursiones</b>	Tasa promedio de excursiones de pista <i>Parámetros: Operaciones comerciales y regulares; A/C superiores a 2250kg MTOW; Anexo 13; periodo 6 años</i>	1.53	Reducir en 20% (1.23)
<b>4. Certificación de aeródromos</b>	% de aeródromos internacionales certificados <i>Datos: Encuesta anual durante las reuniones del Panel de Expertos AGA</i>	8%	20%
<b>5. Implementación del SSP/SMS</b>	1. % implementación del SSP 2. % implementación de la capacidad de vigilancia de la AAC a los SMS de los proveedores de servicios <i>Datos: Encuesta realizada anualmente durante las reuniones de los coordinadores del SSP</i>	1. 37% 2. 81%	1. 67% 2. 100%

	<b>Navegación Aérea</b>	<b>Valor actual</b>	<b>Meta Diciembre 2016</b>
<b>1. PBN TERMINAL</b>	% aeródromos internacionales con APV de acuerdo a la resolución A-37/11	61%	100%
<b>2. PBN EN RUTA</b>	% de rutas ATS con PBN	38%	60%
	% de aeródromos internacionales con SID/STAR PBN	48%	60%
<b>3. CDO</b>	% de aeródromos internacionales/TMAs con CDO		40%
<b>4. CCO</b>	% de aeródromos internacionales/TMAs con CCO		40%
<b>5. Ahorro de Combustible/CO2</b>	Reducción de emisiones basados en IFSET		Reducción anual de 40,000Ton de CO2
<b>6. ATFM</b>	% de centros de control de áreas (ACCs) que proveen servicio de gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM)	52%	100%
<b>7. AIM</b>	% de elementos necesarios (Hoja de ruta Servicios de Información aeronáutica (AIS)) a la Gestión del Información aeronáutica (AIM) de la Fase I	84%	100%
<b>8. AMHS interconexión</b>	% interconexiones AMHS a nivel regional Total: 26 interconexiones	15%	100%
<b>9. Interconexión de sistemas automatizados (intercambio de comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC))</b>	% de interconexiones de sistemas automatizados Total: 15 interconexiones		100%
<b>10. Implementación de las redes nacionales IP</b>	% de Estados SAM con redes de comunicación IP implementadas		80%