



**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)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota de estudio (NE) presenta información actualizada sobre el seguimiento de las metas correspondientes a:	
✓ vigilancia de la seguridad operacional;	
✓ accidentes; y	
✓ excursiones de pista.	
<b>Referencias</b>	
• Informe de la Cuarta Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM (Lima, Perú, 2 al 4 de octubre de 2017)	
• Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI (Doc 10004, 2017-2019)	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<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 y excursiones de pista.

1.2 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**

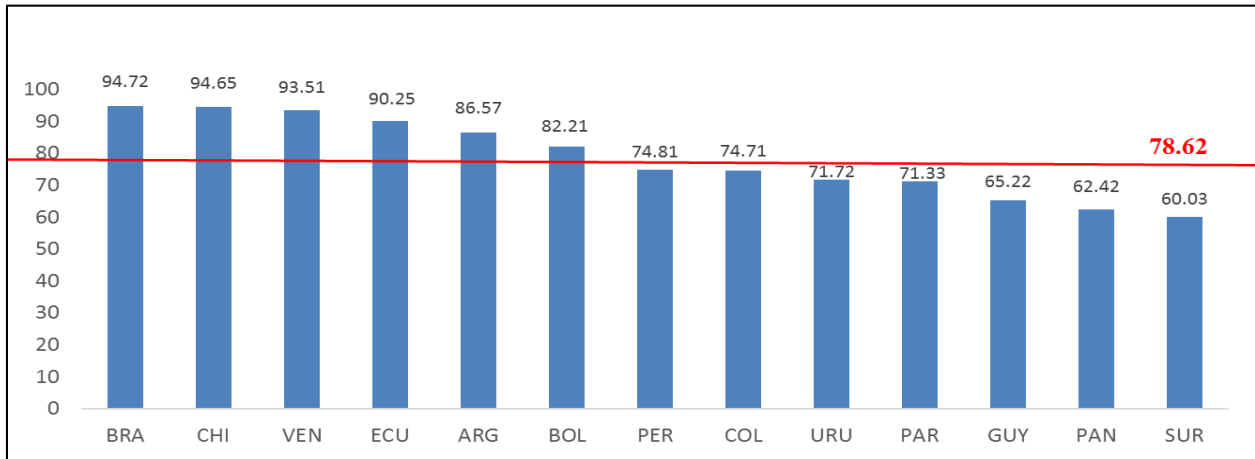
**Seguridad operacional:** Alcanzar un 80% de aplicación eficaz (EI) en la Región SAM

2.1 Desde noviembre 2011 hasta el 31 de Julio de 2018, la OACI ha llevado a cabo 5 auditorías CMA, 14 misiones de validación coordinada (ICVMs), 2 actividades de validación integrada (IVA) y 5 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 en **12.34 %**, desde 66.28% en noviembre de 2011 hasta **78.62 %** en julio 2018, faltando aún por mejorar **1.38 %**, para alcanzar la meta de la Declaración de Bogotá que fue fijada hasta finales de 2016. Con este promedio de + 12,34, la Región SAM mejoró su EI en un porcentaje de **1.76 %** anual.

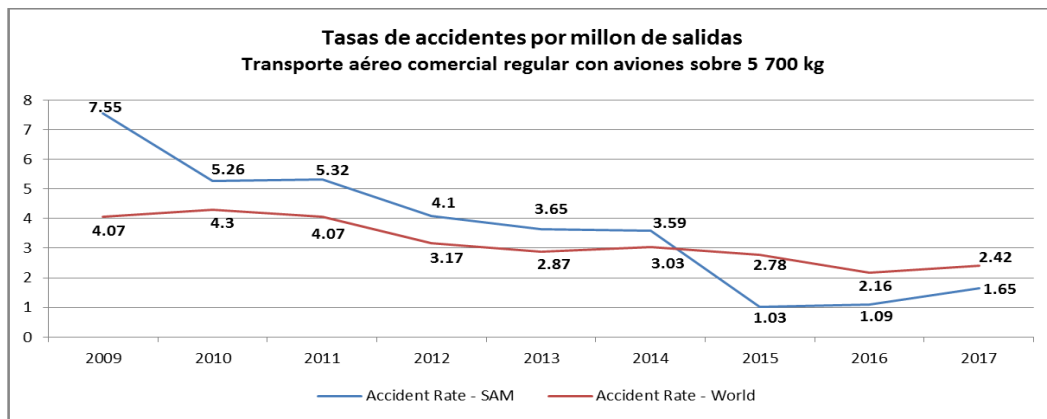
2.3 Hasta el 31 de agosto, faltaría incluir los resultados de la ICVM de Perú que se llevó a cabo del 07 al 14 de agosto de 2018.

### Situación actual de los Estados SAM en el CMA del USOAP (Período enero 2011 – julio 2018)



**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.

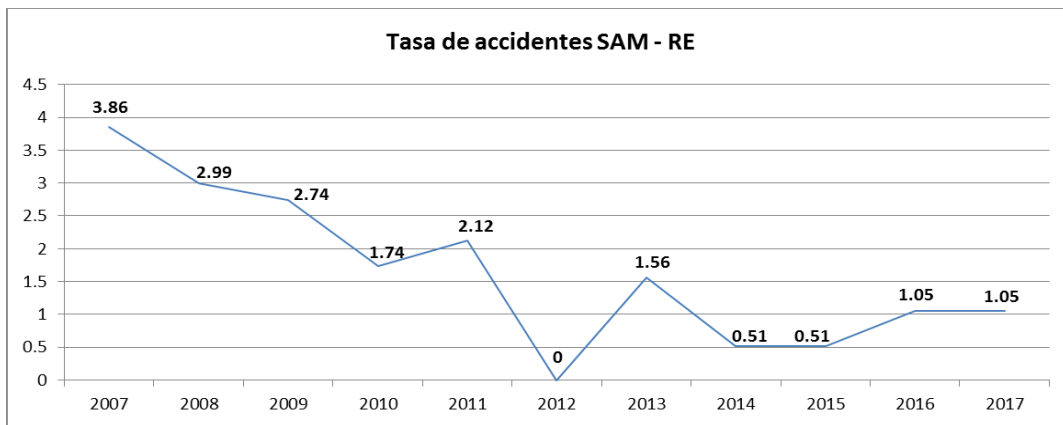
De acuerdo con la tabla de abajo, cuyos datos fueron tomados de la aplicación iSTARS-3 de OACI, la tasa de accidentes en Sudamérica para las operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg ha venido disminuyendo progresivamente a partir del 2009 hasta alcanzar en 2017, una tasa de **1.65** accidentes por cada 1.000.000 de salidas, muy por debajo de la tasa mundial de **2.42**. Durante los años 2015, 2016 y 2017, la tasa de la Región SAM ha permanecido de manera consecutiva por debajo de la tasa mundial, por lo que la meta de la Declaración de Bogotá, sigue siendo cumplida.



**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)

2.4 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 de abajo, a partir de 2007 la tasa de accidentes por RE muestra una disminución gradual, 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 fue excedida durante este año.



### 3. Acciones sugeridas

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

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