



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

**Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
(C/CAR DCA/7)**

San Juan, Puerto Rico, 28 de junio al 01 de julio de 2004

C/CAR DCA/7 - NE/06 Rev.

23/06/04

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Cuestiones sobre navegación aérea

2.1 Revisión del Sumario de Discusiones de la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo del C/CAR.

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD ATS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se hace un examen de los aspectos relacionados con la gestión de la seguridad ATS en relación con las disposiciones de la OACI para que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales elaboren un plan de acción para la implementación de los programas de seguridad ATS en el espacio aéreo y aeródromos bajo su responsabilidad.

Referencias :

- Doc 7300 Convenio sobre aviación civil internacional
- Anexo 11
- Doc 4444 PANS-ATM
- Reporte de la Undécima Conferencia de Navegación Aérea, (Montreal, Canadá, 23 de septiembre al 3 de octubre de 2003)
- Informe Provisional de la Reunión GREPECAS/12 (La Habana, Cuba, 7-11 de junio de 2004)

1. Introducción

1.1 La seguridad es considerada la más importante actividad de la aviación mundial que está reflejada en las metas y objetivos de la OACI. Con base en el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300), comúnmente conocido como el Convenio de Chicago, se encarga a la OACI fomentar un seguro y ordenado crecimiento de la aviación civil en todo el mundo. A la luz de este convenio, los Estados acordaron tomar bajo su responsabilidad el cumplimiento a los SARPS de la OACI o manifestar sus diferencias a los mismos.

1.2 La OACI ha establecido un Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP) con el fin de reducir los accidentes e incidentes, no como una actividad independiente, sino como un mecanismo que presenta y permite la notificación consolidada de todas esas actividades en un solo documento. La versión del GASP figura en el sitio web de la OACI (www.icao.int/icao/en/anb).

1.3 En el marco del GASP, la OACI fomenta las numerosas actividades de seguridad operacional que se emprenden en todo el mundo como son facilitar la comunicación de información y experiencia entre los gobiernos y las empresas del sector aeronáutico sobre la seguridad operacional y la coordinación de todos esos esfuerzos para asegurar que los diversos programas que en ese sentido se emprenden a escala mundial sean complementarios en lugar de competir entre sí y que aborden las preocupaciones que existen a escala regional y mundial en el campo de la seguridad operacional de la aviación de forma completa, integral y sistemática.

1.4 En el Anexo 11 se señala a la seguridad como el objetivo primario de los servicios de tránsito aéreo (ATS), buscando garantizar una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo; y que se establecerán los niveles y objetivos de seguridad por acuerdos regionales de navegación aérea, cuando corresponda.

1.5 De igual manera, en el Doc. 4444, PANS-ATM, se exponen los objetivos de la gestión de la seguridad para cumplir el nivel de seguridad correspondiente al suministro ATS dentro de un espacio aéreo o en un aeródromo y se expresa que se implantaran mejoras relacionadas con la seguridad siempre que sea necesario. Las disposiciones sobre la implantación de gestión de la seguridad operacional y de programas sistemáticos con niveles y objetivos del Anexo 11 y de los PANS-ATM entraron en vigor desde el 27 de noviembre de 2003.

1.6 Asimismo, la Undécima Conferencia de Navegación Aérea recomendó la publicación del Manual del Concepto Operacional ATM, para ayudar a la planificación regional transparente y armonizada en consonancia al Plan Mundial de Navegación Aérea para los sistemas CNS/ATM. Durante esta conferencia, también se presentó el *Manual sobre Gestión de la Seguridad para Aeródromos y Servicios de Tránsito Aéreo*, en el cual cada elemento del sistema debe ser objeto de un análisis de seguridad como elemento individual y como un componente que interactúa con otros como parte de un sistema mayor, como se indica en la siguiente definición:

Enfoque sistémico de la seguridad operacional. Enfoque sistemático y explícito que define todas las actividades y recursos (personas, organizaciones, políticas, procedimientos, cronogramas, puntos fundamentales, etc.) dirigido a la gestión de la seguridad operacional. Este enfoque antes del hecho está documentado, planificado y explícitamente apoyado por políticas y procedimientos de organización avalados por los más altos niveles ejecutivos. El enfoque sistémico de la seguridad operacional aplica la actividad de sistemas, la ingeniería de sistemas y mecanismos de gestión para manejar formalmente los riesgos, en forma integrada a través de todos los niveles de organización, todas las disciplinas y todas las etapas del ciclo de vida útil del sistema.

1.7 El objetivo de ese Manual es asistir a los Estados en la implementación de las disposiciones previstas en la Sección 2.26 del Anexo 11 y el Capítulo 2 de los PANS-ATM, proporcionando una guía para la implementación de un sistema de gestión de la seguridad y una introducción de las funciones y los requisitos de apoyo organizacional asociados, enfatizando en la aplicación de técnicas de gestión de la seguridad ATS.

1.8 La Reunión GREPECAS/12 aprobó la Conclusión 12/29 sobre “Implantación de Programas de Gestión de la Seguridad Operacional ATS”.

2. Análisis

2.1 DÍA a día la gestión de la seguridad la llevan a cabo los proveedores ATS, ya sean de corporaciones publicas o bien privadas, que no están bajo la administración directa del Estado. Sin embargo, es el mismo Estado, como signatario del Convenio de Chicago, el responsable de la implementación de los SARPS de la OACI dentro del espacio aéreo y los aeródromos bajo su responsabilidad.

2.2 Para delegar esta responsabilidad relacionada con el suministro de la gestión de la seguridad ATS, primero se requiere que el Estado legisle las disposiciones requeridas para que el proveedor ATS implemente prácticas y procedimientos sistemáticos para la gestión de seguridad y que establezcan los mecanismos de vigilancia apropiados para asegurar que los proveedores ATS cumplirán con estos requisitos de regulaciones aeronáuticas y mantengan un nivel aceptable de seguridad en las operaciones.

2.3 El sistema formal y las practicas de la seguridad normalmente están referidas de manera colectiva a un sistema de gestión de la seguridad operacional. Por lo tanto, todo programa de gestión de seguridad de un Estado tiene dos componentes; el componente de responsabilidad directa del Estado para normar y vigilar los aspectos de seguridad y un componente activo de gestión de la seguridad ATS implementado a través de los proveedores ATS.

2.4 Aunque la función normativa y el suministro ATS estén ambos bajo la administración directa de un organismo (departamento de servicio civil o una autoridad controlada por el Estado), es importante que se mantenga una clara distinción entre estas dos funciones.

Base de Datos ATS y Programas de Garantía de Calidad

2.5 La prevención de accidentes e incidentes ATS está considerada como la prioridad más alta para la Seguridad Operacional de los Servicios de Tránsito Aéreo. Para este fin, la Oficina Regional NACC de la OACI lleva a cabo un seguimiento de los Programas de Garantía de Calidad y ha desarrollado una base de datos sobre incidentes ATS ocurridos en las Regiones CAR/SAM basada en los reportes recibidos a fin de registrar las medidas de seguridad llevadas a cabo por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales. La Oficina NACC de la OACI enviará a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales periódicamente un registro de los incidentes ocurridos para contribuir a que se tomen las medidas adecuadas, como el que aparece en el **Apéndice** a esta Nota de Estudio, enviado recientemente.

3. Conclusión

3.1 En los actuales sistemas de gestión del tránsito aéreo ya existe un grado considerable de interdependencia entre los componentes terrestres y de a bordo del sistema total, y se prevé que en los futuros sistemas esta interdependencia será aún más importante.

3.2 Si se consideran las tasas de aumento del transporte aéreo, la economía mundial y los costos cada vez mayores de la explotación de aeronaves toma gran relevancia asegurar que todo el sistema ATS sea lo más eficiente posible. La expresión “Sistema ATS” debe considerarse como la totalidad del equipo, el soporte lógico y el personal requerido para operar el sistema, junto con las normas y procedimientos que rigen su funcionamiento.

3.3 Para mejorar la seguridad en el C/CAR, es necesario que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales continúen participando mas activamente en las actividades que lleva a cabo la OACI, dentro del GASP, para introducir mejoras a los sistemas de seguridad operacional a través de la implementación de programas de gestión de seguridad ATS en coordinación con la Oficina Regional NACC.

3.4 Debido a lo anterior, es necesario que la Reunión recomiende a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que incrementen sus esfuerzos para la implantación de programas de gestión de seguridad operacional. Para ello, la reunión deberá tomar en cuenta lo señalado en los párrafos anteriores.

4 Acción sugerida

4.1 Se propone que la Reunión apruebe el siguiente:

PROYECTO DE DECISIÓN 7/X

INCLUSIÓN EN EL PROGRAMA DE TRABAJO DE C/CAR WG DEL DESARROLLO DE PROGRAMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL ATS

Que el C/CAR WG desarrolle, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, un programa de gestión de la seguridad operacional ATS con objetivos y niveles mínimos aceptables para el Caribe Central a fin de garantizar la seguridad en la provisión de los Servicios de Transito Aéreo y de reducir incidentes ATS, y que los resultados se presenten a la próxima reunión de C/CAR DCA.

APPENDIX/APÉNDICE

CAR/SAM ATS INCIDENTS 2004-1 / INCIDENTES ATS CAR/SAM 2004-1

ID / IDENT	STATE / ESTADO	DATE / FECHA	ATS UNIT / DEP. ATS	ACF-IDENT	TCAS	* CLASS / CLASIFI	AIRPROX
03 /2004	Argentina	17/01/2004		AF417	N	PROC	Y
12 /2004	Bahamas	29/02/2004		BA253	Y	OE	Y
19 /2004	Barbados	03/04/2004		BA2153	N	OE	Y
05 /2004	Brasil	02/02/2004		AF442	N	FAC	N
06 /2004	Brasil	02/02/2004		AF442	N	OD	Y
15 /2004	Brazil	22/03/2004		AF441	N	PROC	Y
04 /2004	Colombia	18/01/2004		BA249	Y	PROC	Y
07 /2004	Colombia	02/02/2004		AA 923	Y	OE	N
11 /2004	Colombia	28/02/2004		AF422	Y	OE	Y
22 /2004	Colombia	07/04/2004		SAM 8474	Y	OD	Y
17 /2004	Cuba	03/04/2004		BA252		OE	N
01 /2004	Ecuador	11/01/2004		UPS 6133	N	OE	N
09 /2004	Guatemala	21/02/2004		TA-210	Y	PROC	N
10 /2004	Jamaica	27/02/2004		AA881	Y	OE	Y
13 /2004	Mexico	03/03/2004		MXA721	Y	PROC	N
16 /2004	Mexico	30/03/2004		MXA140	Y	OE	Y
21 /2004	Mexico	06/04/2004		AA1110	N	OD	N
23 /2004	Netherlands Antilles	11/04/2004		AF488	Y	PROC	N

ID / IDENT	STATE / ESTADO	DATE / FECHA	ATS UNIT / DEP. ATS	ACF-IDENT	TCAS	* CLASS / CLASIFI	AIRPROX
26 /2004	United States	26/04/2004		AF489	N	OE	Y
02 /2004	Venezuela	16/01/2004		AF460	N	PROC	N
08 /2004	Venezuela	03/02/2004		BA-249	N	FAC	N
14 /2004	Venezuela	18/03/2004		VH-120	N	FAC	N
18 /2004	Venezuela	03/04/2004		AA2133	N	PROC	UNK
20 /2004	Venezuela	04/04/2004		AF460	N	OE	N
24 /2004	Venezuela	15/04/2004		JJ8090	Y	OE	Y
25 /2004	Venezuela	23/04/2004		KLM776	N	OE	Y
27 /2004	Venezuela	27/04/2004		LR630	N	OD	Y

- * **AIRPROX** Aircraft Proximity/ Proximidad de aeronaves
- PROC /PROCEDURAL** Serious difficulty caused by faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures / Dificultades graves ocasionadas por procedimientos defectuosos o incumplimiento de los procedimientos aplicables.
- FAC /FACILITY** Serious difficulty caused by failure of ground facilities / Dificultades graves causadas por falla de las instalaciones en tierra
- OE** Operational error / Error operacional
- OD** Operational Desviation / Desviación operacional