



ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Mejoramiento de la seguridad operacional

**GESTIÓN DE LA SEGURIDAD ATM
EN LOS ESTADOS DE LA REGIÓN LATINOAMERICANA**

(Nota presentada por los 21² Estados miembros de la
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

En esta nota se hace un examen de los aspectos relacionados con la gestión de la seguridad ATM en relación con la implantación por los Estados de programas de seguridad ATS en el espacio aéreo y aeródromos bajo su responsabilidad.

REFERENCIAS

Anexo 11
Doc 4444, PANS — ATM
Manual sobre gestión de la seguridad para aeródromos y servicios de tránsito aéreo

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI ha establecido un Plan global para la seguridad aeronáutica (GASP) con el fin de reducir los accidentes e incidentes.

1.2 En el marco del GASP, la OACI fomenta las numerosas actividades de seguridad que se emprenden en el ámbito mundial, como son la transferencia de información y experiencia entre los gobiernos y las empresas del sector aeronáutico, sobre la seguridad operacional y coordina los esfuerzos para asegurar que los distintos programas que, en ese sentido, se llevan a cabo sean complementarios y que aborden las preocupaciones que existen a escala regional en el campo de la seguridad operacional de la aviación de forma completa, integral y sistemática.

¹ Las versiones en español e inglés fueron suministradas por la CLAC.

² Argentina, Aruba, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela

1.3 Las disposiciones del Anexo 11 (Servicios de tránsito aéreo) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional tienen como objetivo garantizar una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo y señala a la seguridad como el objetivo primario de los servicios de tránsito aéreo. En dicho Anexo se recomienda que los Estados establezcan el nivel apropiado de seguridad y los objetivos de la seguridad aplicables al suministro de ATS dentro de su espacio aéreo y en los aeródromos y de ser aplicables se establezcan también los niveles y los objetivos de seguridad mediante acuerdos regionales de navegación aérea.

1.4 Un Programa de gestión de la seguridad ATS debe contener, entre otros elementos, los siguientes:

- a) identificación de los peligros reales y posibles y determinación de la necesidad de aplicar medidas correctivas;
- b) verificación de que se aplican las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad; y
- c) supervisión permanente y evaluación periódica del nivel de seguridad logrado.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional son los responsables de la implantación de los SARPS de la OACI dentro del espacio aéreo y los aeródromos bajo su responsabilidad.

2.2 Todo Programa de gestión de la seguridad de un Estado tiene dos componentes básicos, 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 de servicio que, en ciertos casos, no está bajo la administración directa de los Estados.

2.3 Aunque la función normativa y suministro ATS estén ambos bajo la administración directa de un organismo controlado por el Estado, es importante que se mantenga una clara distinción entre estas dos funciones.

2.4 La mayor parte de las actividades que se llevan a cabo en la vida cotidiana implican algún grado de riesgo. Puede considerarse que una determinada actividad es “segura” cuando se estima que el riesgo es menor y aceptable. En el contexto aeronáutico, el público en general entiende la seguridad como la ausencia de accidentes; no obstante, debemos reconocer que, aunque sería deseable eliminar los mismos, una “seguridad total” es inalcanzable ya que, aún haciendo todos los esfuerzos posibles, eventualmente siempre ocurrirán fallas y errores.

2.5 Mientras no sea posible eliminar completamente el riesgo, el objetivo de los programas de seguridad debe consistir en controlar los procesos que puedan dar como resultado eventos peligrosos, a fin de reducir al mínimo la probabilidad de que se produzcan accidentes.

2.6 Los Programas de gestión de la calidad ATS han demostrado ser un instrumento eficaz que fomenta la implantación de diversos programas complementarios como son los programas de verificación y capacitación para la competencia ATC, de notificación e investigación de incidentes, de revisión de la fraseología y en general programas de mejora continua de los servicios de tránsito aéreo.

2.7 El material de orientación regional CAR/SAM para programas de garantía de calidad ATS aprobado por GREPECAS ha constituido una valiosa herramienta para llevar adelante el trabajo de implantación del Programa de gestión de calidad ATS.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Los Estados miembros de la CLAC reconocen los esfuerzos desplegados por la OACI y, en particular, por las Oficinas de las Regiones CAR/SAM, agradecen el apoyo y orientación recibida para la puesta en marcha de los programas de garantía de calidad, manifiestan su compromiso de continuar mejorando sus Programas nacionales de gestión de la calidad ATS y, al mismo tiempo, adoptando medidas para implementar un Programa global de gestión de la seguridad operacional ATS para beneficio de la comunidad aeronáutica internacional.

4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la presente, y
- b) apoyar los esfuerzos de la OACI en la implantación de programas sistémicos apropiados, con el fin de garantizar la seguridad en el suministro ATS.

— FIN —