



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

ANI/WG/4 — NE/31
13/08/18

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones
NAM/CAR (ANI/WG/4)**

Miami, Estados Unidos, 21 – 24 de agosto de 2018

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Desarrollos Mundiales/Regionales de Navegación Aérea

3.4 Otros desarrollos de navegación aérea mundial/regional

ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DE SMS PARA LOS SNA EN LAS REGIONES NAM/CAR

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio presenta los pasos iniciales para desarrollar una estrategia regional para apoyar la implementación de SMS en los ANSP, a fin de incrementar el cumplimiento con los requisitos del Anexo 19 y mejorar los niveles de desempeño de seguridad para la provisión de los SNA.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 11 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — Servicios de tránsito aéreo• Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — Gestión de la seguridad operacional• Sumario de Discusiones del Taller de Implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para Proveedores de Servicio de Navegación Aérea (ANSP) (Ciudad de México, México, 17 – 19 de julio de 2018) https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2018-smsansp.aspx

1. Introducción

1.1 La gestión de la seguridad operacional busca mitigar proactivamente los riesgos de seguridad operacional antes de que resulten en accidentes e incidentes de aviación. Mediante la implementación de la gestión de la seguridad operacional, los Estados pueden gestionar sus actividades de seguridad operacional de una manera más disciplinada, integradora y enfocada. Poseer una comprensión clara de su función y contribución a las operaciones seguras permite a un Estado, y a su industria de la aviación, priorizar los riesgos de y gestionar sus recursos de manera más eficaz para el beneficio óptimo de la seguridad operacional.

1.2 Un Estado deberá exigir que los proveedores de servicios bajo su autoridad desarrollen y mantengan un SMS, para mejorar continuamente el desempeño de seguridad operacional mediante la identificación de peligros, la recopilación y el análisis de datos, y la evaluación y gestión continua de los riesgos de seguridad operacional. Como se identifica en el Anexo 19 - Gestión de la seguridad operacional, como parte de su SSP, los Estados deberán exigir que los proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS) bajo su autoridad implementen un SMS. Los Estados deben garantizar que los indicadores y metas de desempeño de la seguridad operacional establecidos por los proveedores y operadores de servicios sean aceptables para el Estado.

2. Antecedentes

2.1 La implementación de la gestión de la seguridad operacional de no es nada nuevo.

- El requisito inicial para que los Estados implementen programas de gestión de seguridad operacional en los ATS, sistemáticos y apropiados, para garantizar que se mantenga la seguridad operacional en el suministro de servicios dentro de los espacios aéreos y en los aeródromos se hizo aplicable en noviembre de 2001.
- Al 27 de noviembre de 2003, los Estados estaban obligados a establecer el nivel aceptable de desempeño y los objetivos de seguridad operacional aplicables al suministro de los ATS en los espacios aéreos y en los aeródromos. En esa misma enmienda al Anexo 11, se esperaba que los niveles de seguridad operacional y los objetivos de seguridad operacional se establecieran sobre la base de los acuerdos regionales de navegación aérea.
- Con la enmienda 44 al Anexo 11, aplicable en noviembre de 2006, vino el requisito de la implementación del SMS en el proveedor de servicios de tránsito aéreo.

2.2 Es importante señalar que, si bien estas normas han evolucionado con la adopción en 2013 del Anexo 19 - Gestión de la seguridad operacional y la posterior Enmienda 1 que entra en vigencia el 7 de noviembre de 2019, la fecha de aplicación original sigue siendo aplicable.

2.3 Casi 12 años después, muy pocos Estados han establecido un programa estatal de seguridad operacional (SSP) o los requisitos establecidos del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para los proveedores de servicios que se incluyen en la aplicación del Anexo 19.

2.4 Aunque algunos ANSP en las Regiones NAM y CAR han implementado (o implementado parcialmente) SMS, la aceptación y monitoreo de los SMS por parte del regulador sigue siendo un desafío.

3. Reciente experiencia NACC

3.1 En julio de 2018, la Oficina Regional NACC de la OACI organizó un Taller de Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS) para Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP).

3.2 El propósito de este evento era determinar las acciones necesarias para promover la implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) por parte de Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) y apoyar el desarrollo de programas de aceptación y supervisión de los citados sistemas de gestión por parte de las Autoridades de Aviación Civil como parte de su SSP.

3.3 Asistieron al evento 22 participantes de 10 Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones NAM/CAR.

3.4 Los objetivos de este evento fueron:

- Establecer las acciones necesarias para promover la implementación del SMS entre los ANSP en las Regiones NAM / CAR.
- Apoyar el desarrollo de programas de aceptación y supervisión del SMS para ANSP por parte de las Autoridades de Aviación Civil, como parte de su SSP.
- Identificar desafíos comunes para la implementación y aceptación de los SMS de los ANSP y proponer soluciones regionales.
- Compartir información de seguridad y mejores prácticas para la implementación y supervisión de los SMS.

3.5 Los resultados y recomendaciones de este taller, están en las siguientes líneas:

- La mayoría de los Estados y ANSP en la Región CAR están dando los pasos iniciales para la implementación. En consecuencia, las iniciativas NACC de la OACI deberían centrarse en proporcionar apoyo para la implementación del SMS en el ANSP y la aceptación por parte del regulador.
- Un desafío común en la Región es la integración de múltiples tipos de operaciones bajo el mismo certificado de SMS. Algunos ANSP de la Región brindan servicios ATS y de aeródromo. Existe dudas sobre si la AAC debe solicitar un SMS para cada tipo de servicio. Lo mismo ocurrirá con la implementación de los Sistemas de Gestión del Riesgo de Fatiga (FRMS), tal como exige la Enmienda 50 b del Anexo 11. Dado que la implementación del SMS y el FRMS son dos requisitos diferentes de la OACI, algunos Estados piden sistemas de gestión individuales para abordar cada requisito.
- Los participantes plantearon preguntas sobre los requisitos para los ANSP que prestan servicios en nombre de varios Estados. Se señaló la importancia de contar con requisitos armonizados para el cumplimiento, incluidos los indicadores de rendimiento de seguridad operacional (SPI) y los objetivos.
- Como respuesta al punto anterior, los participantes sugirieron la creación de una red de seguridad para promover la colaboración entre las oficinas de seguridad. Esta red podría servir para promover el trabajo para la implementación de SMS, pero también para desarrollar indicadores regionales comunes, trabajar en la planificación regional de respuesta a emergencias y posiblemente para el intercambio de datos ANS.

- Los participantes consideraron el Grupo de Escrutinio del GREPECAS como una plataforma inicial para el establecimiento de este tipo de grupo. Esto podría mejorar, también, el intercambio oportuno de información de seguridad operacional entre las FIR vecinas.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Recomendar a la Oficina Regional NACC de la OACI que continúe trabajando para apoyar la implementación inicial de los SMS en los ANSP de las Regiones NAM/CAR y la aceptación en nombre de los reguladores;
- b) recomendar a los Estados y Territorios de la Región NAM / CAR trabajar para armonizar los requisitos de los SMS para los ANSP, incluidos los Indicadores de Desempeño de Seguridad; y
- c) sugerir al GTE de GREPECAS que considere expandir su alcance para incluir entre sus actividades el establecimiento de una red de intercambio de información de seguridad relacionada con la medición del desempeño de seguridad operacional de los servicios de navegación aérea.