



Organización de Aviación Civil Internacional
OFICINA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

3ª Reunión del Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos en Navegación Aérea (CA/ANE/WG/3)

Ciudad de Belice, Belice, 28 al 30 de junio de 2004

CA/ANE/WG/3 - NE/17

21/06/04

Cuestión 4

Orden del Día: **Actividades generales en las áreas de la navegación aérea**
 4.3 Actividades ATM

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL 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 el Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos de Navegación Aérea elabore un plan de acción para la implementación de los programas de seguridad ATS en el espacio aéreo y aeródromos de la FIR de Centroamérica.

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 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.

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.

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 coordinación de información y experiencia entre los gobiernos y las empresas del sector aeronáutico sobre la seguridad operacional y todos los esfuerzos para asegurar que los programas que 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 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 del GREPECAS 12 reconoció que la seguridad operacional es una actividad de alta prioridad para la aviación mundial, y por lo tanto acordó la *Conclusión 12/29 Implantación de programas de Gestión de la Seguridad Operacional ATS* en las Regiones CAR/SAM.

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 SARP 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 prácticas 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.

2.5 La Recomendación 7 del Proyecto de reorganización integral del espacio aéreo de la FIR Centroamericana establece la necesidad de elaborar un Programa de Gestión de la Seguridad Operacional ATS en coparticipación de ACSA. ACSA ya ha iniciado las actividades tendientes a establecerlo, sin embargo, se requiere de la participación de los representantes de todos los Estados Centroamericanos.

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 y seguro 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 la FIR Centroamericana es necesario que los Estados y COCESNA continúen participando 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. Para ello, es necesario que el Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos de Navegación Aérea participe en la elaboración de un Programa de Gestión de Seguridad Operacional, tomando en cuenta lo señalado en los párrafos anteriores.

4 Acción sugerida

4.1 Se propone que la Reunión apruebe el siguiente:

**PROYECTO DE
DECISIÓN 3/X**

**ELABORACIÓN DE UN PROGRAMA REGIONAL DE GESTIÓN DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL ATS CON OBJETIVOS Y NIVELES
MÍNIMOS DE ACEPTABLES PARA LA FIR CENTROAMERICANA**

Que el Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos de Navegación Aérea, a través de su Comité ATM:

- a) 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 a fin de garantizar la seguridad en el suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo dentro del espacio aéreo y aeródromos de la FIR de Centroamérica; y,
- b) presente a la próxima reunión de CAP/DCA/92 dicho programa.

- FIN -