

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre – 3 de octubre de 2003

Cuestión 2 del

orden del día: Seguridad y protección en la gestión del tránsito aéreo (ATM)

2.1: Sistemas y programas de gestión de la seguridad operacional

PERSPECTIVA EUROPEA DE LAS FUNCIONES DE SEGURIDAD EN LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

[Nota presentada por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) en nombre de sus Estados miembros y de los Estados miembros de la CEAC]¹

RESUMEN

Los cambios estructurales introducidos en la gestión del tránsito aéreo (ATM) han resultado en la separación de las funciones relativas a la seguridad, a saber, la gestión de la seguridad por un lado y la reglamentación de la misma, por otro. En este documento se mencionan brevemente los principios en los que se apoyan tales funciones.

A nivel europeo, EUROCONTROL ha organizado sus actividades y sus contribuciones en el ámbito de la seguridad en función de estas dos áreas diferenciadas para satisfacer mejor las necesidades de sus socios nacionales. Esta estructura permite abordar la cuestión de la seguridad aeronáutica en su conjunto, utilizando un enfoque sistémico global.

* Versiones en español, francés y ruso proporcionadas por EUROCONTROL.

¹ Los Estados miembros de la CEAC son: **Albania, Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Moldova, Rumania, Serbia y Montenegro, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania.**

Los 31 Estados miembros de EUROCONTROL se indican en **negrita**.

1. CONTEXTO INSTITUCIONAL

1.1 Durante los últimos años, los cambios estructurales acontecidos en la gestión del tránsito aéreo en Europa se han multiplicado. La separación gradual entre la provisión de servicios y otras actividades del sector público ha llevado a la creación de agencias, corporaciones y empresas públicas y privadas, que funcionan cada vez más en función del mercado.

1.2 Recientemente, la Unión Europea está fomentando también la separación entre las actividades de reglamentación y la provisión de servicios, al menos a nivel funcional, mediante la reglamentación relativa al Cielo Único Europeo.

1.3 En consecuencia, este hecho ha dado lugar a la aparición de organismos nacionales necesarios para reglamentar este nuevo ámbito de la gestión del tráfico aéreo desde el punto de vista de la seguridad. En muchos sectores de la aviación, como la aeronavegabilidad y las operaciones de las compañías aéreas, tales actividades están bien establecidas y entendidas, pero la reglamentación de la seguridad generalmente representa un concepto nuevo en la gestión del tránsito aéreo.

1.4 La aparición de estos modelos institucionales ha producido una clarificación y separación graduales de las funciones de seguridad, a saber:

1.4.1 **Gestión de la seguridad** – procesos esenciales utilizados por organizaciones que ofrecen servicios o productos relacionados con la seguridad.

1.4.2 **Reglamentación de la seguridad** – proceso aplicado por los Estados para fijar, supervisar y hacer cumplir niveles mínimos de seguridad en interés del público general.

La reglamentación de la seguridad y la gestión de la seguridad son dos funciones distintas aunque complementarias y, como tales, deben llevarse a cabo de forma interactiva y cooperativa.

2. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

2.1 La gestión de la seguridad es el proceso utilizado por las organizaciones reglamentadas desde el punto de vista de la seguridad, que ofrecen servicios o productos relacionados con la misma, para garantizar que todas las cuestiones de seguridad pertinentes se hayan abordado de forma adecuada.

2.2 El proceso consiste en:

- a) la elaboración y aplicación de políticas en materia de seguridad;
- b) el desarrollo y la puesta en práctica de planes de seguridad;
- c) la realización de evaluaciones de la seguridad;
- d) la demostración de la observancia de las normas de seguridad;
- e) la medición y el seguimiento de los avances en materia de seguridad; y
- f) la verificación de que las deficiencias detectadas se han subsanado.

3. REGLAMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD

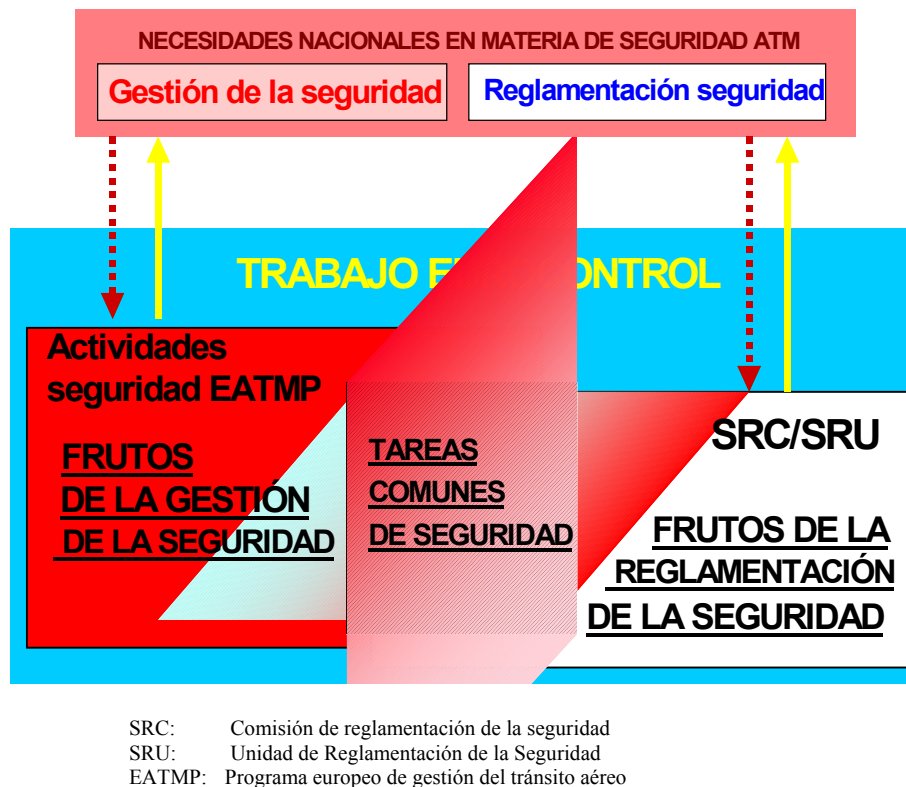
3.1 Los gobiernos nacionales tienen el deber de garantizar la seguridad de sus ciudadanos. En el ámbito aeronáutico, esto se logra mediante un sistema de reglamentación de la seguridad con base legislativa. Para ser eficaz, la reglamentación de la seguridad debe funcionar con independencia de otras funciones de la gestión del tráfico aéreo. En particular, debe estar separada de la provisión de servicios. Se tiene así la seguridad de que no se producen conflictos de intereses y de que la seguridad no se compromete por otras consideraciones. Es importante demostrar, asimismo, que éste es efectivamente el caso.

3.2 La reglamentación de la seguridad se lleva a cabo mediante el establecimiento de marcos nacionales de reglamentación de la seguridad en los que se realizan, al menos, las siguientes acciones:

- a) definición de responsabilidades nacionales en materia de reglamentación de la seguridad;
- b) fijación de niveles de seguridad mínimos aceptables,
- c) elaboración de reglamentación de la seguridad;
- d) definición de requisitos, normas y prácticas en materia de seguridad;
- e) supervisión de la seguridad; y
- f) aprobaciones reglamentarias de seguridad (certificación de la seguridad).

4. SEGURIDAD DE LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO A NIVEL EUROPEO

4.1 La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) tiene el cometido de armonizar la seguridad de la gestión del tránsito aéreo a nivel europeo. La estructura organizativa de EUROCONTROL con respecto a la seguridad refleja la necesidad de separar la provisión de servicios de la reglamentación, garantizando al mismo tiempo su complementariedad, y responde también a las necesidades de los socios en los grupos de interlocutores nacionales que se indican a continuación:



4.2 Gestión de la seguridad a nivel europeo

4.2.1 El Grupo Seguridad del Programa europeo de gestión del tránsito aéreo de EUROCONTROL (EATMP), constituido en 1995, se compone de altos representantes, provenientes en su mayoría de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y es el grupo responsable del desarrollo, la promoción y la puesta en práctica de un enfoque armonizado de la gestión de la seguridad de los servicios de navegación aérea.

4.2.2 El enfoque armonizado de la gestión de la seguridad de los servicios de navegación aérea desarrollado por el EATMP pretende cumplir, como mínimo, con lo estipulado en las disposiciones reglamentarias en materia de seguridad de EUROCONTROL (ESARR).

4.2.3 El grupo se ocupa de:

- a) elaborar la política de seguridad del EATMP y apoyar su desarrollo (EATMP, ANSP);
- b) apoyar la realización de estudios de seguridad (EATMP, ANSP);
- c) promover el intercambio de información en materia de seguridad;
- d) poner en práctica principios aplicables a la notificación de incidentes de seguridad;
- e) realizar a nivel europeo campañas de sensibilización sobre el tema, de prevención y de mejora de la seguridad; y
- f) realizar actividades de concienciación y de formación.

4.3 Reglamentación de la seguridad a nivel europeo

4.3.1 La Comisión de reglamentación de la seguridad de EUROCONTROL, establecida en 1998, ha venido desarrollando un marco que los Estados pueden utilizar para ejecutar, desarrollar y armonizar la reglamentación de la seguridad de la gestión del tránsito aéreo. Son elementos clave de dicho marco una serie de disposiciones reglamentarias en materia de seguridad.

4.3.2 Las disposiciones reglamentarias en materia de seguridad de EUROCONTROL (ESARR) son documentos prescriptivos de alto nivel que persiguen resultados concretos en materia de gestión del tránsito aéreo y que, siendo un complemento de las normas y métodos recomendados de la OACI (SARP) en las áreas correspondientes, sientan las bases de la seguridad de la gestión del tránsito aéreo a escala de la CEAC. Hasta la fecha, la Comisión de EUROCONTROL ha aprobado cuatro ESARR, a saber:

ESARR 2 – Notificación y evaluación de incidentes relativos a la seguridad en ATM

ESARR 3 – Utilización de sistemas de gestión de la seguridad por proveedores de servicios ATM

ESARR 4 – Determinación y reducción de riesgos en ATM

ESARR 5 – Personal de los servicios ATM

4.4 De conformidad con los compromisos contraídos en virtud del Convenio EUROCONTROL, los Estados miembros tienen la obligación de ejecutar las ESARR en sus marcos nacionales de reglamentación de la seguridad dentro de los plazos estipulados. Por otra parte, se necesita un amplio abanico de acciones de apoyo adicionales para garantizar una aplicación eficaz a nivel nacional.

5. CONCLUSIONES

5.1 Las funciones relativas a la seguridad en Europa han evolucionado para adaptarse a la estructura institucional del sector de la gestión del tránsito aéreo y reflejan hoy día de un modo más fiel las existentes en otros sectores de la aviación.

5.2 A nivel europeo, EUROCONTROL desempeña una gran variedad de actividades en materia de seguridad, con el objetivo de armonizar la seguridad de la gestión del tránsito aéreo tanto en la gestión como en la reglamentación de la misma, utilizando un enfoque sistémico global de la seguridad aeronáutica.