

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)

ACTIVIDADES DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presentan las actividades de la Comisión de Aeronavegación en la esfera de seguridad de la aviación y se describe la manera en que la Comisión integra la seguridad de la aviación con la seguridad operacional.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Con los años, la OACI ha elaborado numerosas normas y métodos recomendados (SARPS) en varios Anexos, salvo el Anexo 17 — *Seguridad — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*, juntamente con textos de orientación que tienen repercusiones para la seguridad. Aún antes de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, 10 de los 16 Anexos comprendidos en el ámbito de competencia de la Comisión de Aeronavegación contenían normas y métodos recomendados que repercutían en la seguridad.

1.2 Sin embargo, dichos acontecimientos condujeron a que el Consejo y la Comisión de Aeronavegación tuvieran que hacer un examen a fondo de los requisitos de seguridad en la esfera de la navegación aérea. En esta nota se presenta un panorama de las medidas que se han adoptado hasta ahora y de las que se prevé adoptar.

2. CREACIÓN DE UN MECANISMO PARA ASEGURAR LA COORDINACIÓN ENTRE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

2.1 Al principio del examen de los requisitos de seguridad, la Comisión de Aeronavegación llegó a la conclusión de que en la esfera de la navegación aérea era necesario asegurarse de que la elaboración de

disposiciones de seguridad operacional y de seguridad de la aviación estuviera plenamente coordinada. La Comisión consideró que esto era necesario dadas las repercusiones que los requisitos de seguridad podían tener sobre la seguridad de vuelo y viceversa. Por lo tanto, a fin de alcanzar el mejor equilibrio posible, la Comisión adoptó las medidas descritas seguidamente:

2.1.1 *Incorporación de un objetivo sobre la armonización de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en la lista de los principales objetivos de la ANC para el período 2002-2004.* El nuevo objetivo fue introducido en diciembre de 2001 y se revisó por última vez en enero de 2003. El objetivo actual de la Comisión con respecto a la seguridad de la aviación es el siguiente:

Alentar y vigilar la armonización de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación

- a) *vigilar la repercusión de las medidas de seguridad de la aviación en la seguridad operacional y preparar propuestas, de ser necesario; y*
- b) *asegurar que las consideraciones de seguridad de la aviación se tengan en cuenta al preparar disposiciones para los Anexos y PANS.*

2.1.2 *Coordinación entre la Comisión de Aeronavegación y el Grupo de expertos AVSEC:* Para lograr la armonización necesaria entre las actividades de seguridad operacional y de seguridad de la aviación en la OACI, la Comisión propuso examinar el informe de cada reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP). Al hacerlo, el Consejo se beneficiaría del asesoramiento de la Comisión y del Comité sobre Interferencia ilícita antes de adoptar una decisión sobre las recomendaciones del grupo de expertos. El Consejo aceptó la propuesta de la Comisión y el procedimiento, que se inició con este propósito para la reunión AVSECP/12, ahora está establecido con carácter permanente. A fin de asegurar las comunicaciones en ambos sentidos, la Comisión alentó a la Secretaría a que presentara para su examen, en cada reunión del grupo de expertos AVSEC, una nota sobre las actividades de la Comisión que tienen repercusiones en la seguridad de la aviación. Tanto la Comisión como el grupo de expertos AVSEC han señalado la utilidad de este mecanismo de coordinación, que existe desde noviembre de 2001.

3. ELEMENTOS DE NAVEGACIÓN AÉREA DEL PLAN DE ACCIÓN SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DE LA OACI

3.1 La Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, celebrada en Montreal del 19 al 20 de febrero de 2002, pidió a la OACI que elaborara un Plan de acción sobre seguridad de la aviación con el objetivo de reforzar dicha seguridad. El Plan, aprobado por el Consejo en junio de 2002, incluye un programa de navegación aérea que se compone de los siguientes elementos:

- a) un examen exhaustivo de los 16 Anexos bajo la responsabilidad de la ANB y los correspondientes *Procedimientos para los Servicios de Navegación aérea* (PANS) y textos de orientación para garantizar que las consideraciones sobre seguridad se tienen en cuenta de manera adecuada. Entre estas consideraciones se incluirían:
 - la implantación de medidas de seguridad y equipo a bordo de la aeronave, por ejemplo, seguridad en el puesto de pilotaje, registro y transmisión de imágenes, voz y datos a bordo;
 - protección reforzada del sistema de navegación aérea contra la interferencia ilícita y protección de información sensible. Esto incluye la limitación del acceso a instalaciones, la protección de las instalaciones y servicios y la eliminación o reducción de la posibilidad de intromisión en los sistemas y bases de datos aeronáuticos de índole crítica;

- medidas de contingencia y respuesta en tiempo real mejorada en relación con actos de interferencia ilícita; y
 - preparación de normas de competencia para personal AVSEC y normas de competencia en materia de seguridad para la tripulación de vuelo, la tripulación auxiliar de cabina y demás personal clave; y
- b) apoyo al programa AVSEC en las esferas de auditorías, factores humanos, instrucción, mercancías peligrosas y sistemas de notificación de incidentes relacionados con la seguridad.

3.2 Si bien únicamente una pequeña parte de los fondos necesarios para los elementos de navegación aérea del Plan de acción han estado disponibles hasta el momento, se ha adelantado algo en su implantación, principalmente:

- a) la enmienda del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*. La enmienda fue preparada y adoptada el 15 de marzo de 2002 mediante un procedimiento acelerado, e incluye más instrucción sobre seguridad para la tripulación y requisitos nuevos y revisados para la incorporación de elementos de seguridad en el diseño de la aeronave. El correspondiente texto de orientación [*Manual sobre la aplicación de las disposiciones de seguridad del Anexo 6* (Doc 9811) de distribución limitada] también se publicó en noviembre de 2002;
- b) se están tramitando nuevas enmiendas a los Anexos, tales como el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 4 — *Cartas aeronáuticas* y el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, que incluyen SARPS que tienen repercusiones en la seguridad; y
- c) se ha publicado el *Manual sobre factores humanos en las operaciones de seguridad de la aviación civil* (Doc 9808).

3.3 Durante su último período de sesiones de 2003, la Comisión de Aeronavegación llevará a cabo un examen de la parte de navegación aérea del Plan de acción sobre seguridad de la aviación de la OACI con el propósito de:

- a) evaluar el progreso realizado en la ejecución del plan;
- b) evaluar los cambios que la evolución ha hecho necesarios; y
- c) examinar la forma en que puede ejecutarse mejor el plan, teniendo en cuenta los recursos específicos muy limitados de que probablemente se disponga.

3.4 A pedido del Consejo, la Comisión preparó una lista de SARP que tienen repercusiones en la seguridad de la aviación y que figuran en los Anexos, salvo los Anexos 9 — *Facilitación* y 17. Esto obedece a que el principal objetivo fue establecer si estas disposiciones deberían ser auditadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) o en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Al preparar la lista, la Comisión tomó nota de que casi todas las disposiciones estaban relacionadas tanto con la seguridad de la aviación como con la seguridad operacional, y que sería mejor auditarlas en el marco del USOAP. La Comisión consideró que aquellas disposiciones que requieren una atención más inmediata o que se tratarían de una manera más adecuada en el marco del USAP constituirían la excepción. El Consejo estuvo de acuerdo con este proceder y pidió también que, como se hizo más tarde en marzo de 2003, la lista se distribuyera a todos los Estados.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de las actividades de navegación aérea en la esfera de la seguridad de la aviación.

— FIN —