

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

DISPOSICIONES Y TEXTOS DE ORIENTACIÓN DE LA OACI PARA LA GESTIÓN DE SEGURIDAD ATS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta un resumen de las disposiciones del Anexo 11 y los PANS-ATM en relación con la gestión de la seguridad, y se introduce un nuevo *Manual sobre gestión de la seguridad para aeródromos y servicios de tránsito aéreo*.

En el párrafo 3 figuran las medidas recomendadas a la Conferencia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La seguridad ha constituido siempre el objetivo principal de los servicios de tránsito aéreo (ATS), tal como se indica en el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, párrafo 2.2. Este objetivo puede resumirse como la garantía de una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo. Con la significación creciente del transporte aéreo para la economía mundial, y los costos cada vez mayores de la explotación de aeronaves, es necesario también asegurar que el sistema ATS sea lo más eficiente posible. Sin embargo, la seguridad debe constituir siempre el objetivo principal.

1.2 Las disposiciones de la OACI sobre la gestión de la seguridad en los ATS figuran en el Anexo 11, Sección 2.26, en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444), Capítulo 2, y en el *Manual sobre gestión de la seguridad para aeródromos y servicios de tránsito aéreo* (véase la nota AN-Conf/11-IP/9). Estas disposiciones exigen que los Estados pongan en práctica programas sistemáticos y adecuados de gestión de la seguridad a fin de garantizar que sus sistemas ATS obtengan un nivel de seguridad apropiado. En este contexto, la expresión “Sistema ATS” puede 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.

1.3 Aunque las enmiendas que introdujeron estas disposiciones eran aplicables a partir del 28 de noviembre de 2002, no se exigió a los Estados que establecieran niveles y objetivos de seguridad

aceptables para sus servicios de tránsito aéreo hasta el 27 de noviembre de 2003. Hasta esa fecha, el establecimiento de niveles y objetivos aceptables en materia de seguridad tenía la categoría de una recomendación.

1.4 En la Sección 2.26 del Anexo 11 se estipula también que, cuando corresponda, se establecerán los niveles y objetivos en materia de seguridad con arreglo a los acuerdos regionales de navegación aérea.

2. ANÁLISIS

2.1 En el contexto aeronáutico, el público concibe generalmente la seguridad como la ausencia de accidentes de aeronaves. Aunque sería deseable eliminar completamente los accidentes, cabe reconocer que “una seguridad perfecta” de ese tipo es un objetivo inalcanzable; eventualmente ocurrirán fallas y errores, a pesar de que se haga todo lo posible para evitarlo. Esto se aplica a toda actividad humana. La mayor parte de las actividades que llevamos a cabo en nuestras vidas cotidianas implican algún grado de riesgo. Consideramos que una determinada actividad es “segura” cuando estimamos que el riesgo es menor y aceptable.

2.2 El objetivo de los programas de seguridad aeronáutica consiste en controlar los procesos que puedan conducir a eventos peligrosos, a fin de reducir al mínimo la probabilidad de que se produzcan accidentes.

2.2.1 Un programa de gestión de seguridad ATS puede hacer frente exclusivamente a los riesgos en el sistema aeronáutico general en los cuales los ATS pueden constituir un factor contribuyente.

2.3 La implantación de un programa oficial de gestión de la seguridad requiere más que una declaración general en el sentido que la seguridad es crítica. Un programa de ese tipo exige que se definan objetivos de performance en relación con la seguridad, y que se instalen mecanismos que permitan a la Organización demostrar que esos objetivos en materia de seguridad se están cumpliendo.

2.4 En el Capítulo 2 de los PANS-ATM se expresa que los objetivos de la gestión de la seguridad ATS garantizan que:

- a) se cumpla el nivel de seguridad establecido correspondiente al suministro del ATS dentro de un espacio aéreo o un aeródromo; y
- b) se pongan en práctica las mejoras relacionadas con la seguridad siempre que sea necesario.

2.4.1 Reconociendo que seguirán ocurriendo algunas fallas y errores, el logro de estos objetivos exige que se implanten procedimientos para:

- a) reducir, en la mayor medida posible, el número de fallas y errores que ocurren en el sistema; y
- b) permitir que se detecten los errores y las fallas, y se tomen medidas rectificadoras, antes que produzcan un accidente.

2.5 Las disposiciones de los PANS-ATM exigen que el programa de gestión de la seguridad incluya, como mínimo:

- a) la supervisión de los niveles de seguridad generales y la detección de toda tendencia adversa;
- b) exámenes de la seguridad de las dependencias ATS;
- c) evaluaciones de seguridad respecto a la implantación prevista de las reorganizaciones del espacio aéreo, la introducción de nuevos equipos de sistemas o instalaciones, y procedimientos ATS nuevos o modificados; y
- d) un mecanismo para identificar la necesidad de contar con medidas destinadas a mejorar la seguridad.

2.6 Los PANS-ATM no especifican en mayor detalle los asuntos que deben tenerse en cuenta al establecer el programa de gestión de la seguridad y los tipos de cambios a un sistema que exigirían que se lleve a cabo una evaluación de la seguridad. Sin embargo, se reconoció que muchos Estados necesitarían mayor orientación, especialmente respecto a cuestiones tales como el establecimiento de niveles de seguridad aceptables y la ejecución de evaluaciones de la seguridad. Debido a que también se habían introducido disposiciones relacionadas con la gestión de la seguridad para los aeródromos se decidió producir un documento conjunto: el *Manual sobre gestión de la seguridad para aeródromos y servicios de tránsito aéreo*, a fin de proporcionar esta orientación.

2.6.1 La publicación de este manual como un documento conjunto también representa la primera etapa en el proceso de adopción de un enfoque armonizado respecto a la gestión de la seguridad, tal como se propone en el enfoque sobre la seguridad basado en sistemas (véase la nota AN-Conf/11-WP/5) y descrito en el concepto operacional ATM presentado en la nota AN-Conf/11-WP/4.

2.6.2 El manual está organizado de modo que se traten primero los principios básicos de gestión de la seguridad comunes tanto a los aeródromos como a los ATS. Éstos incluyen entre otras cosas:

- a) los factores que afectan la seguridad en el sistema, otorgando una importancia especial a los errores humanos;
- b) la importancia de los asuntos relativos a la organización, incluyendo la responsabilidad y la fiscalización en relación con el rendimiento en materia de seguridad, así como la necesidad de contar con una cultura positiva en el campo de la seguridad;
- c) procedimientos de evaluación de la seguridad; y
- d) garantizar la seguridad presente del sistema mediante auditorías y supervisión.

2.8 A continuación, figuran secciones separadas específicas para la implantación de estos principios generales en los aeródromos y en los ATS. En el manual también se tratan los requisitos separados del Estado que formula normas, el explotador del aeródromo y el proveedor de ATS, reconociendo que diferentes Estados pueden tener diferentes combinaciones de autoridades estatales, así como de órganos privados o corporativos, que proporcionan estas funciones.

3. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a aprobar la siguiente recomendación:

Recomendación 2/ — Implantación de programas de gestión de la seguridad ATS y establecimiento de niveles de seguridad aceptables

Que los Estados que aún no lo han hecho, tomen medidas con arreglo al Anexo 11, 2.26 para:

- a) implantar programas de gestión de la seguridad ATS sistemáticos y adecuados a fin de garantizar que se mantenga la seguridad en el suministro de ATS dentro de los espacios aéreos y los aeródromos; y
- b) establecer los niveles y objetivos aceptables en materia de seguridad, correspondientes al suministro de ATS dentro de los espacios aéreos y los aeródromos.

— FIN —