

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)

2.2: Certificación de la seguridad operacional de los sistemas ATM

COOPERACIÓN ENTRE REGLAMENTADORES DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

Esta nota describe brevemente los retos de las autoridades de reglamentación de la seguridad operacional en el mundo ante los actuales cambios en la integración tecnológica, la distribución funcional, la separación de funciones y la competencia en la provisión de servicios.

Estos retos requieren una mayor cooperación organizada entre las autoridades de reglamentación de la seguridad operacional.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 A lo largo de los años, al ejercer su función de árbitros independientes de la seguridad operacional, los Estados han establecido diversos tipos de procesos de aprobación para los distintos aspectos de la industria de la aviación.

1.2 Dependiendo de su alcance y del país, esos procesos de aprobación se conocen por diversos nombres, más o menos estables, tales como certificación (de aeronavegabilidad u otros), aprobación (operacional u otros), control de entrada (líneas aéreas, ATM u otros), puesta en servicio (instalaciones ATM), etc.

2. ANÁLISIS

2.1 En el mundo de la aviación se están produciendo los siguientes cambios importantes:

2.2 Las piezas individuales de equipo (equipo y programas) con mayor frecuencia incorporan varias funciones que en el pasado eran independientes, es decir, físicamente separadas y tecnológicamente diferentes. Por ejemplo, una sola caja puede en la actualidad incluir funciones de determinación de la posición, navegación e información cartográfica.

2.3 Por otra parte, las funciones se están distribuyendo más, es decir, trabajos completos se están haciendo por partes funcionales que están en alguna parte de una red mundial. Por ejemplo, al obtener un informe meteorológico hoy, puede no saberse de cuál de varias computadoras proviene, quién lo recopiló y qué otras computadoras produjeron el material original, por no hablar de en dónde están localizadas físicamente.

2.4 Organizaciones de aviación completas que estaban anteriormente bajo el control directo de los Estados, por ejemplo en el campo general de ATM, se están ahora subdividiendo en dos funciones: reglamentación y provisión de servicios¹.

2.5 Se observa una tendencia a introducir competencia en varios aspectos de la función de provisión de servicios (por ejemplo, ATM, AIS, MET, etc.), que tradicionalmente estaban a cargo de los Estados. Es probable que a raíz de esta competencia haya un mayor número de organizaciones que presten el servicio y que entren y salgan del mercado.

2.6 Los cambios anteriores son estructurales. Algo que no ha cambiado es que la viabilidad a largo plazo de la industria de la aviación en el mundo depende en gran medida de la legitimidad de su seguridad operacional, que a su vez depende de la capacidad del Estado de ser árbitro independiente entre los intereses privados y públicos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Dado que estos cambios son estructurales y que su efecto trasciende fronteras nacionales, es evidente que los Estados tienen que actualizar su enfoque conjunto ante la reglamentación para conservar su función de árbitros independientes.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a solicitar a la OACI que establezca mecanismos para asegurar que las autoridades de reglamentación de la seguridad operacional en los Estados miembros tengan vínculos permanentes y oficiales de cooperación para:

- a) compartir información relacionada con la seguridad operacional;
- b) facilitar los diversos procesos de aprobación en la aviación (por ejemplo, certificación, aprobación, control de entrada, puesta en servicio, etc.); y
- c) cooperar, dentro de un marco de seguridad normalizado y unificado lógicamente a nivel mundial².

— FIN —

¹ Por ejemplo en Australia, la mayoría de los Estados miembros de EUROCONTROL, Canadá y Sudáfrica.

² Véase la nota australiana AN-Conf/11-WP/48 “Un marco mundial más coherente para la seguridad operacional y el rendimiento” de la cuestión 2.1 del orden del día.