

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)

PROBLEMAS DE LA EVALUACIÓN DEL NIVEL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL TRÁNSITO AÉREO A NIVEL MUNDIAL Y NACIONAL

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

Se propone incluir asuntos relativos a la elaboración de métodos para normalizar los enfoques que han de aplicarse a la implantación del concepto de nivel deseable de seguridad operacional tanto a nivel mundial como nacional, en el programa de actividades de la OACI en la esfera de la navegación aérea.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 De conformidad con la Enmienda 40 del Anexo 11, a partir del 27 de noviembre de 2003 todos los Estados establecerán niveles aceptables de seguridad del tránsito aéreo así como los correspondientes programas para alcanzar dichos niveles. En este sentido, surgen varios problemas relacionados con la necesidad de normalizar los enfoques que han de aplicarse al análisis y síntesis del nivel deseable de seguridad operacional, tanto en los Estados y regiones individuales como a nivel mundial.

2. ANÁLISIS

2.1 De la Enmienda 40 del Anexo 11 se desprende que los niveles deseables de seguridad operacional del tránsito aéreo y los métodos utilizados para la evaluación de los mismos pueden diferir de un Estado a otro. Sin duda ha de surgir el problema de establecer un indicador mundial del nivel de seguridad operacional, así como el de obtener evaluaciones del nivel de seguridad operacional en los distintos Estados y de relacionarlas con dicho indicador mundial.

2.2 También debería tenerse en cuenta el hecho de que la probabilidad de accidentes de aviación graves es sumamente baja y, la elaboración de programas nacionales para asegurar el nivel de seguridad operacional requerido, será imposible si no se recurre a las estadísticas mundiales sobre

accidentes de aviación (la identificación de patrones de las causas de los accidentes de aviación, la distribución de los mismos de acuerdo a etapas de vuelo y regiones, etc.).

2.3 Tomando en consideración lo antedicho, es preciso establecer un indicador único normalizado de la seguridad operacional del tránsito aéreo para toda la OACI, así como los métodos que han de emplearse para determinarlo y para utilizarlo ulteriormente en la práctica. La tarea de los Estados en este caso es lograr que sea posible pasar de los indicadores nacionales a un indicador mundial general, y viceversa.

2.4 Un asunto importante relativo a la implantación del concepto del nivel deseable de seguridad operacional es la determinación de la composición del sistema al que se aplicarán los niveles de seguridad operacional a los que se apunta. Queda claro que no se tratará del sistema ATM en su significado tradicional dado que el futuro sistema ATM mundial comprenderá un segmento de a bordo y espacial, así como varios otros sistemas para apoyar sus actividades. Sólo es posible comparar y unificar los niveles de seguridad operacional logrados en los distintos países cuando se relacionan con sistemas equivalentes. Será preciso definir con más exactitud la clasificación de los accidentes de aviación relacionados con el sistema ATM mundial y hacer que sea universal para los distintos Estados.

2.5 Si no se adopta una decisión coordinada en relación con los problemas mencionados anteriormente, los mismos podrán acarrear dificultades considerables por lo que respecta a la implantación del concepto del nivel de seguridad deseado a nivel mundial.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a recomendar la inclusión de asuntos relativos a la elaboración de métodos para la normalización de enfoques relativos a la implantación del concepto del nivel deseado de seguridad a nivel tanto mundial como nacional, en el programa de actividades futuras de la OACI en la esfera de la navegación aérea.

— FIN —