

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)
2.3 : Reglamentación de la seguridad operacional**

REQUISITOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

En esta nota se explica la necesidad de determinar con criterios uniformes los requisitos mínimos que deben cumplir los Estados en materia de seguridad operacional.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI acertadamente definió la fecha del 27 de noviembre de 2003 como límite para que los Estados implanten en sus organizaciones programas de gestión de seguridad operacional y establezcan el nivel de seguridad aceptable.

2. ANÁLISIS

2.1 En el Anexo 11 de la OACI, se establece que puede especificarse el nivel aceptable de seguridad en términos cualitativos o cuantitativos. Adicionalmente, se especifican las medidas que podrían aplicarse para expresar el grado de seguridad aceptable:

- a) una probabilidad máxima de un suceso indeseable, como colisión, pérdida de la separación o incursión en la pista;
- b) un número máximo de accidentes por hora de vuelo;
- c) un número máximo de incidentes por movimiento de aeronaves; y
- d) un número máximo de alertas de conflicto a corto plazo (STCA) válidas por movimiento de aeronaves.

2.2 Además de tener distintas referencias, esos criterios permiten que cada Estado determine, a su juicio, un nivel de seguridad a su elección. En determinados casos, dicho nivel podría no satisfacer las necesidades o expectativas de los usuarios y variar significativamente entre un Estado y otro.

2.3 Lo expuesto anteriormente podría constituir un impedimento para lograr la interoperabilidad del ATM y, sobre todo, el concepto “sin costuras” esbozado por la OACI.

2.4 Asimismo, la implantación de la RVSM y de la RNP requiere que se realicen evaluaciones de seguridad para determinar el cumplimiento con el nivel de seguridad deseado (TLS), lo cual sugiere que tarde o temprano los Estados deben aprender a realizar dichas evaluaciones.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Sería por lo tanto deseable que, como lo sugiere la OACI, se establezcan los niveles de seguridad basándose en acuerdos regionales de navegación aérea de manera prioritaria, y se evalúe la posibilidad de ampliar el plazo para dicha tarea. El desconocimiento de los Estados acerca de cómo realizar las evaluaciones de seguridad afecta directamente la seguridad operacional.

4. **MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a aprobar las siguientes recomendaciones:

- a) Que la OACI estudie la posibilidad de recomendar a los PIRG el establecimiento de niveles aceptables de seguridad para su región de manera prioritaria, para garantizar la interoperabilidad e implantación del concepto “sin costuras” del ATM global.
- b) Que la OACI estudie la posibilidad de apoyar, a través de los programas de cooperación técnica relativos a la transición a los sistemas CNS /ATM, la capacitación de personal de los Estados en materia de evaluación de la seguridad para garantizar la seguridad y protección en la gestión del tránsito aéreo.

— FIN —