



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Contexto global y regional. Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) séptima edición. Plan Regional (RANP) CAR/SAM. Programas del GREPECAS.

GANP Y EL GASP - AVANCES DE LA IMPLANTACIÓN DE LOS SMS EN LOS ATSP

(Preparado por Uruguay)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta relación entre los Planes Mundiales de la OACI que son esenciales como apoyo para un transporte aéreo seguro, protegido, eficiente, viable desde el punto de vista económico y responsable con respecto al medio ambiente.
Dichos planes representan el medio para avanzar en el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI y velar por que ningún país se quede atrás.

Referencias:

- LAR 211 - Gestión del tránsito aéreo. Primera Edición. Enmienda 2.
- Doc.9859 Manual de gestión de la Seguridad operacional, Cuarta edición
- Doc. 10004 Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2020-2022 GASP.

1. **Antecedentes**

1.1 Uno de los objetivos principales de la Organización es el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo; considerando que incumbe esa responsabilidad también a los Estados miembros, tanto en forma colectiva como individual.

1.2 El Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados miembros elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados miembros apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

1.2 Para cumplir con esa responsabilidad, el GASP complementa al GANP al facilitar a los Estados y proveedores de servicios las herramientas necesarias para aplicar un enfoque de gestión de la seguridad operacional por medio de SSP y SMS, siendo fundamental a la hora de planificar la introducción de mejoras operacionales de navegación aérea en consonancia con el GANP, para determinar si dichas mejoras pueden ejecutarse de una manera segura.

2. **Análisis**

2.1 Una evaluación de riesgo de la seguridad operacional aporta información para detectar peligros que pudieran surgir, por ejemplo:

- a) cualquier modificación prevista del uso del espacio aéreo;
- b) la introducción de tecnologías y procedimientos nuevos; o
- c) la desactivación de ayudas para la navegación más antiguas.

2.2 Las evaluaciones permiten examinar las posibles consecuencias (p. ej., una colisión en vuelo) y a partir de los resultados pueden ponerse en práctica estrategias de mitigación para mantener un nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP) con cualquier mejora operacional de la navegación aérea.

2.3 Desde noviembre del año 2006 se establecieron los requisitos para la implementación del SMS en los ATS, incorporándolos al LAR 211 y los Estados SAM han iniciado el proceso de armonización de sus reglamentos nacionales con el LAR, contando con tan sólo 3 Estados con el SMS aceptado por su autoridad, el resto estaría en desarrollo.

3. **Acciones sugeridas**

3.1 A efectos de velar por la adopción de un enfoque integrado para la gestión del rendimiento; proporcionar un vínculo entre el GANP y el GASP; y ofrecer un enfoque coordinado para la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, se invita a la reunión a:

- a) Impulsar la implementación efectiva del SMS en los ATSP en la región SAM, mediante una acción permanente para el seguimiento de la implementación efectiva por parte de los Estados SAM;
- b) reforzar el entrenamiento y la capacitación del personal ATCO y supervisores en el SMS de los ATS; y
- c) elaborar una Conclusión al respecto.