



A35-WP/157<sup>1</sup>  
TE/21  
17/9/04

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

## **ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**

### **COMISIÓN TÉCNICA**

#### **Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)**

#### **UN MODELO MUNDIAL PARA LA PUESTA EN PRÁCTICA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD EN LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (ATM)**

[Nota presentada por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)]<sup>2</sup>

#### **RESUMEN**

Al tratar las cuestiones relativas a la seguridad, la 11ª Conferencia de navegación aérea de la OACI (septiembre de 2003) subrayó especialmente (en repetidas ocasiones) la necesidad de lograr un enfoque más estructurado con respecto a la puesta en práctica de la gestión de la seguridad (véanse las Recomendaciones 2/1 y 2/2 de la AN-Conf/11).

Este documento se ocupa de los distintos enfoques aplicables a la puesta en práctica de la gestión de la seguridad ATM. En él se propone que la OACI establezca un modelo mundial normalizado para la implantación de sistemas de gestión de la seguridad ATM. Asimismo, propone la constitución de un grupo especial de carácter informal, bajo los auspicios de la OACI, que formule recomendaciones encaminadas a lograr la armonización de la puesta en práctica de las disposiciones de la OACI a nivel mundial por lo que respecta a la gestión de la seguridad ATM. El documento ha sido elaborado y coordinado por EUROCONTROL.

El apartado 4 recoge la decisión que se propone a la Asamblea.

<sup>1</sup> Las versiones en español, francés, inglés y ruso fueron suministradas por la CEAC.

<sup>2</sup> Albania, Alemania\*, Armenia, Austria\*, Azerbaiyán, Bélgica\*, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre\*, Croacia, Dinamarca\*, Eslovaquia\*, Eslovenia\*, España\*, Estonia\*, Finlandia\*, Francia\*, Grecia\*, Hungría\*, Irlanda\*, Islandia, Italia\*, La ex República Yugoslava de Macedonia, Letonia\*, Lituania\*, Luxemburgo\*, Malta\*, Moldova, Mónaco, Noruega, Países Bajos\*, Polonia\*, Portugal\*, Reino Unido\*, República Checa\*, Rumania, Serbia y Montenegro, Suecia\*, Suiza, Turquía y Ucrania.

\* En la lista precedente, se indican con asterisco los Estados miembros de la Unión Europea.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La 11ª Conferencia de navegación aérea de la OACI (AN-Conf/11) formuló una serie de recomendaciones relativas a la gestión de la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (ATM) (véanse las Recomendaciones 2/1 y 2/2). En ellas se instaba a que la OACI analizara los posibles mecanismos apropiados para el desarrollo y la implantación de un marco que permitiera un enfoque uniforme de la seguridad a escala del sistema, así como la aplicación de dicho marco a:

- a) la armonización de las disposiciones relativas a la evaluación y a la gestión de la seguridad en los anexos y correspondientes procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS); y
- b) la armonización de los enfoques de la evaluación de la seguridad a la hora de desarrollar normas y métodos recomendados relativos a la seguridad (SARPS).

1.2 La AN-Conf/11 recomendó asimismo que se instara a los Estados a intercambiar información sobre accidentes e incidentes ATM.

1.3 Se prevé que el número de vuelos aumente en Europa hasta prácticamente duplicarse en 2020, lo que significa que la tasa de accidentes deberá reducirse a la mitad para garantizar que el número actual de accidentes no se vea incrementado. El objetivo de la Estrategia de gestión del tráfico aéreo aplicable a partir del año 2000 de EUROCONTROL en materia de seguridad es *“mejorar los niveles de seguridad garantizando que el número de accidentes, así como de incidentes graves o que conlleven riesgos, provocados por la gestión del tráfico aéreo no aumente y, en la medida de lo posible, disminuya.”* Ello significa que deben tomarse medidas preventivas que aseguren la mejora de la seguridad ATM en Europa. Las actividades correspondientes se centran en el fortalecimiento de los sistemas de gestión de la seguridad.

1.4 El objetivo del presente documento es proponer a la OACI que considere el desarrollo y la adopción de un modelo mundial normalizado del que hagan uso los Estados a la hora de poner en práctica la gestión de la seguridad ATM.

## 2. ENFOQUE DE LA SEGURIDAD ATM

2.1 Desde principios de la década de los noventa, la seguridad ATM en Europa se ha desarrollado con objeto de garantizar una intensa vigilancia de la ejecución de la reglamentación por medio de la separación de las tareas de gestión de la seguridad y de las labores de reglamentación de la misma. Asimismo, la seguridad ha entrado a formar parte del concepto de “gestión integrada de los vuelos” (*gate to gate*). Este marco de seguridad ATM ha sentado las bases sobre las que los países europeos pueden desarrollar sus propios sistemas de seguridad ATM conforme a un modelo común acordado. EUROCONTROL ha elaborado disposiciones reglamentarias en materia de seguridad (ESARR), que exigen que los Estados tomen determinadas medidas para garantizar que los sistemas de seguridad se desarrollen de forma controlada, conforme a un modelo, y supongan la base de la supervisión del sistema de gestión del tráfico aéreo. Las ESARR complementan, y a menudo superan, las normas de la OACI; sirven de apoyo para el desarrollo del marco europeo de seguridad ATM y están siendo utilizadas por la Comisión Europea como base para elaborar legislación comunitaria. En un documento aparte (A35 WP/xx), y bajo la cuestión 16, se expone más detenidamente la supervisión de la seguridad ATM.

## 2.2 **Progresos en materia de seguridad ATM**

### ***EUROPA***

2.2.1 Un estudio a escala de la CEAC elaborado en 2003 ha mostrado que el nivel de madurez de los marcos de seguridad es desigual, y que es preciso mejorar el liderazgo y el compromiso con respecto a la puesta en práctica de los sistemas de seguridad. EUROCONTROL ha aprobado un Plan de acción estratégico para la seguridad (SSAP) que establece las medidas de mayor prioridad (a saber, las relativas a los recursos, la notificación, las pistas, la reglamentación, la I+D y las cuestiones técnicas) que deben adoptarse para mejorar la seguridad ATM. Dicho plan fija las prioridades, proporciona un calendario de realización e indica los cometidos y la responsabilidad correspondientes a cada una de las partes intervinientes. Uno de los principales, y bien conocidos, requisitos es la generalización del principio de no punición.

2.2.2 Se ha lanzado un programa específico de puesta en práctica encaminado a elevar el nivel global de la madurez del marco de la seguridad ATM, estableciendo un nivel mínimo común a principios de 2006. Al mismo tiempo, EUROCONTROL trabaja en colaboración con la Comisión Europea y con los Estados para abordar cuestiones de mayor amplitud, tales como la notificación de incidentes y la difusión de información sobre riesgos ligados a la seguridad ATM.

### ***OACI***

2.2.3 Además de las normas incluidas en el Anexo 11, la OACI está elaborando texto de orientación en la forma de un manual de gestión de la seguridad aplicable a los servicios de tránsito aéreo. Se ha puesto en marcha un programa de seminarios regionales para fomentar la toma de conciencia sobre la cuestión.

2.2.4 Medidas similares se han tomado en ámbitos aeroportuarios en los que se están creando directrices para la gestión de la seguridad en las pistas y también se encuentra en vías de elaboración un manual de gestión de la seguridad aeroportuaria.

2.2.5 EUROCONTROL colabora con la OACI en estas actividades.

## 3. **MEDIDAS FUTURAS**

3.1 Se está promoviendo un enfoque formal de la seguridad ATM en el seno de Europa, tanto en el ámbito de la reglamentación como de la gestión de la seguridad. No obstante, se ha hecho uso de grupos informales para desarrollar ideas y se ha constatado que este *modus operandi* ha llevado eficazmente a la formulación de propuestas formales. Se han establecido modalidades específicas para la armonización de los principios y prácticas de gestión de la seguridad que han de ponerse en práctica en los Estados.

3.2 El enfoque adoptado ha permitido formular nuevas ideas y llevarlas a la práctica. En particular, el Plan de acción estratégico para la seguridad se elaboró de este modo y está produciendo ya mejoras en materia de seguridad ATM. Se cree que este enfoque aportará beneficios en un contexto mundial. De hecho, ya los ha producido en el ámbito de la seguridad de las pistas, en el que un enfoque informal similar ha resultado muy positivo.

3.3 Como complemento de los trabajos que ha emprendido la OACI, se propone que dicha organización elabore y adopte un modelo normalizado de seguridad para que lo utilicen los Estados a la hora de implantar sistemas de gestión de la seguridad ATM. Tal modelo supondría la base de la armonización mundial de los sistemas de gestión de la seguridad.

3.4 Se propone que el desarrollo de recomendaciones para la consecución de la armonización mundial de la gestión de la seguridad ATM se favorezca mediante el establecimiento de un grupo especial informal de organizaciones internacionales y Estados interesados. Ello permitiría a los participantes exponer ideas de manera informal y formular luego recomendaciones concretas a la OACI sobre cómo lograr la mundialización de los sistemas de gestión de la seguridad ATM del mejor modo posible. La OACI podría evaluar con posterioridad, en su caso, la necesidad de formalizar tales modalidades.

#### 4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se insta a la Asamblea a que:

- a) pida a la OACI que elabore y adopte un modelo mundial normalizado para ser utilizado por los Estados a la hora de implantar sistemas de gestión de la seguridad, que venga a complementar los trabajos en curso; y
- b) inste a la OACI a que establezca un grupo especial informal de organizaciones internacionales y Estados interesados que formule recomendaciones para la consecución de una armonización mundial a la hora de ejecutar las disposiciones de la OACI en materia de gestión de la seguridad ATM.