



RLA/99/901 - Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional SRVSOP) – Novena Reunión del Panel de Expertos en Servicios de Navegación Aérea – ANS (RPEANS/9) - (18 al 29 de mayo de 2020 en forma VIRTUAL)

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

PANEL ATM

Esta nota de estudio presenta para conocimiento y análisis del Panel ATM la actualización que la Secretaría está realizando del MATERIAL DE ORIENTACIÓN REGIONAL CAR/SAM PARA PROGRAMAS DE GARANTÍA DE CALIDAD DE SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO que será presentado al GREPECAS para su aprobación.

El objetivo de esta Nota es que el Panel ATM tenga conocimiento de la actualización del Material de orientación, y de los beneficios que la implantación del aseguramiento de la calidad (QA) proporciona a los ATS para consideración del Panel la incorporación en el LAR 211 de los requisitos de QA en los ATS.

Referencias:

- MATERIAL DE ORIENTACIÓN REGIONAL CAR/SAM PARA PROGRAMAS DE GARANTÍA DE CALIDAD DE SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO
- Anexo 19
- Doc. 9859
- Anexo 11
- LAR 211

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Material de Orientación Regional CAR/SAM para programas de garantía de calidad de los servicios de tránsito aéreo se desarrolló con el objetivo principal de reducir incidentes ATS y su relación con la seguridad operacional.

1.2 Considerando lo anterior y en seguimiento a las recomendaciones de la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica (RAN CAR/SAM/2, Santiago de Chile, 1989) y la octava reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución de Navegación Aérea CAR/SAM (GREPECAS/8), y los reportes recibidos en las oficinas regionales sobre incidentes ATS, las Oficinas NACC y SAM iniciaron un programa de trabajo que se convirtió en la base del programa de garantía de calidad ATS para las regiones CAR/SAM.

1.3 Como parte del análisis sobre los programas de garantía de calidad en el ATS, se reconoció que la notificación e investigación de incidentes de tránsito aéreo son esenciales para asegurar altas normas de seguridad en el control de tránsito aéreo, al identificar acciones a tomar para impedir las recurrencias.

1.4 Durante la Reunión GREPECAS/8 (República Dominicana, noviembre de 1998), se tomó nota que el aumento de incidentes ATS en las Regiones CAR/SAM era causa de preocupación para la comunidad de aviación, que requería que se tomaran medidas concretas para reducir estos incidentes tanto a corto como a largo plazo. El GREPECAS analizó los aspectos más importantes de los incidentes ATS y las medidas correctivas/preventivas correspondientes que podrían ser tomadas. Esto tuvo como resultado las siguientes conclusiones:

- Conclusión 8/7 — Medidas que deben adoptar los Estados para reducir los incidentes ATS en las Regiones CAR/SAM.
- Conclusión 8/8 — Medidas que deben adoptar los usuarios para reducir los incidentes ATS en las Regiones CAR/SAM.
- Conclusión 8/9 — Medidas que deben adoptar las Oficinas Regionales de la OACI para reducir los incidentes ATS en las Regiones CAR/SAM.

1.5 En seguimiento a las conclusiones de la reunión del GREPECAS/8, se introdujo para las regiones CAR/SAM el programa de garantía de la calidad ATS que considerarían a la seguridad operacional como una prioridad. La primera edición del Material de Orientación Regional CAR/SAM para programas de garantía de calidad de servicios de tránsito aéreo fue publicado por las Oficinas NACC/SAM de la OACI en noviembre del 2001.

2. ANÁLISIS

2.1 La enmienda 43 del Anexo 11 del 24 de noviembre del año 2005 incorporó por primera vez como un estándar el requisito de implementación de los sistemas de gestión de la seguridad en los servicios de Tránsito aéreo (SMS ATS). Los estándares del Anexo 11 estuvieron acompañados por el Doc. 9859 como material guía para la implementación del SMS.

2.2 El objetivo principal del establecimiento del SMS en los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otros explotadores fue que los mismos tuvieran la capacidad de identificar los peligros y los riesgos asociados para mejorar la seguridad operacional de todo el sistema.

2.3 Desde un inicio de la implementación del SMS se manifestó por parte de los proveedores de servicios ATS la duda en cuanto a la coexistencia de ambos sistemas (QMS y SMS), considerando la similitud en ambos sistemas de gestión, una situación similar se manifestó en otras áreas de la aviación donde el establecimiento de ambos sistemas de gestión era reglamentario (i.e. Talleres de mantenimiento).

2.4 La falta de orientaciones puntuales en las primeras ediciones del material guía (Doc. 9859) permitió ambigüedad en cuanto a la necesidad de ambos sistemas dentro de los servicios de tránsito aéreo, creándose la noción equivocada de que el SMS sustituía por

completo al QMS, cuando la interpretación correcta es que ambos sistemas son complementarios como se ha demostrado en otras áreas de la aviación.

2.5 La experiencia ha demostrado que el SMS del ATS se puede beneficiar significativamente cuando el proveedor ATS ha implementado un QMS robusto y estructurado, los distintos “elementos” incluidos como parte del QMS señalados por el Material de Orientación permitirían que el proveedor ATS adicional a mejorar la calidad de los servicios, mejore la seguridad operacional de los mismos, entre estos “elementos” podemos señalar los siguientes:

- a) Verificación de la Competencia de los Controladores.
- b) Notificación, Investigación y Equipos de Investigaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo.
- c) Programas de Prevención de Incidentes de Tránsito Aéreo.
- d) Programa de Evaluación de Servicios de Tránsito Aéreo.
- e) Programas de Mejora de Servicios de Calidad.
- f) Programas de Capacitación para la Competencia.

2.6 La secretaría estima que un QMS robusto podría mejorar el enfoque proactivo del SMS, permitiendo que proveedor de servicios continuamente mejore la competencia de los controladores de tránsito aéreo, mejore la gestión de incidentes incluyendo la prevención de los mismos, mejore la calidad de los servicios entre otras actividades incluidas como parte de los QMS.

2.7 Desde la publicación del Material de Orientación Regional para el QMS en el 2001, el anexo 11 ha tenido nueve enmiendas, adicional se publicó el Anexo 19 y cuatro ediciones del Doc. 9859, lo que ha introducido cambios significativos en los SARPs y documentos de orientación, por lo que la secretaría considera conveniente actualizar el Material de Orientación Regional para presentarlo en la Vigésima Reunión de GREPECAS en el año 2020 para su aprobación.

2.8 Considerando que el Panel ATM es uno de los componentes de la estructura del SRVSOP que tiene bajo su responsabilidad el LAR 211, y considerado los beneficios que podría traer a los servicios de tránsito aéreo la implementación del QMS, la secretaría pone en conocimiento del Panel ATM la actualización que se está llevando a cabo del Material de Orientación para el QMS, y propone para análisis considerar en la próxima reunión del Panel ATM la incorporación en el LAR 211 del requisito para que los proveedores de servicios de tránsito aéreo implementen el aseguramiento de la calidad de acuerdo al Material de Orientación.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita al panel a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota;
- b) Analizar los beneficios que la implementación del aseguramiento de la calidad brindaría a los servicios de tránsito aéreo; y

- c) Considerar los beneficios de la incorporación en el LAR 211 del requisito para la implementación del QMS en el proveedor ATS
