



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 28: Política de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea

HERRAMIENTA DE ORIENTACIÓN Y ANÁLISIS GANP

(Nota presentada por Arabia Saudita)

RESUMEN

El *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) constituye una herramienta esencial para mejorar los sistemas de aviación con el fin de adaptarse al aumento del tránsito aéreo previsto y gestionarlo de manera operacionalmente segura. La implementación individual de cada uno de los módulos o elementos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) podría no cumplir con los objetivos globales del GANP si no cuenta con el respaldo de un estudio adecuado de las necesidades y un análisis costo/beneficios. Es necesario establecer un mecanismo que brinde una guía holística para asistir a las distintas partes interesadas en todos sus niveles a elegir los módulos o elementos apropiados para optimizar los beneficios en materia de seguridad operacional, operativos y financieros dentro de un marco temporal.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- recomendar que la OACI desarrolle una herramienta GANP que asista a los Estados, a las regiones y al mundo en su conjunto a implementar los módulos y elementos ASBU apropiados;
- alentar a los Estados y las partes interesadas a que tomen las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de la herramienta GANP y suministren los datos e información recomendados; y
- alentar a los Estados a que compartan su experiencia en la implementación de módulos y elementos ASBU, incluidos los métodos de análisis empleados para seleccionar aplicaciones específicas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular para 2019-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan mundial de navegación aérea</i> (Doc 9750, sexta edición, A40-WP/24) <i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial</i> (Doc 9854)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El GANP destaca la necesidad de la armonización e integración mundiales de los sistemas de navegación aérea tanto a nivel regional como nacional con miras a abordar el crecimiento futuro del tránsito aéreo. Las ASBU del GANP representan la forma de tecnología provista en bloques de series temporales. Las regiones y los Estados pueden emplear estas tecnologías para incrementar la eficacia de sus servicios de navegación aérea de acuerdo con sus prioridades y necesidades.

1.2 Al establecer las prioridades de las ASBU a nivel regional y nacional se considerarán distintos aspectos, entre ellos la seguridad operacional y las repercusiones financieras y en materia de eficiencia. Esta nota tiene como propósito recomendar que la OACI desarrolle una herramienta para asistir a las regiones y Estados a implantar el módulo más apropiado según los datos actualmente disponibles y datos de proyecciones.

1.3 Es necesaria una planificación de la aviación más integrada, tanto a nivel regional como nacional, que se centre en las soluciones requeridas mediante la introducción de una estrategia de modernización de la ingeniería de los sistemas ASBU basada en el consenso.

1.4 Al considerar la implantación de módulos y elementos ASBU que requieren una importante inversión en recursos, la selección del módulo apropiado es crucial para ayudar a que los encargados de tomar decisiones puedan determinar y justificar el rendimiento de la inversión.

2. ANÁLISIS

Visión y Objetivo

2.1 La OACI introdujo el GANP como una orientación para incrementar la armonización mundial de los servicios de navegación aérea. La armonización mundial comenzó a nivel de los Estados, las subregiones y luego las regiones. Si bien el GANP identificó a través de los bloques y módulos ASBU la implantación de un mejor sistema de navegación aérea con el fin de adaptarse al futuro crecimiento del tránsito, se recomienda enérgicamente contar con una orientación maestra para ayudar a los Estados y regiones a priorizar la implementación.

2.2 La herramienta de orientación y análisis recomendada puede servir de orientación maestra para ilustrar de la mejor manera cuáles son las prioridades para implementar los módulos preferidos tendientes a mejorar o resolver los requisitos operacionales específicos y sus correspondientes beneficios.

2.3 El Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS), la herramienta basada en la web que la OACI introdujo para asistir a los Estados y regiones, aportó información analítica significativa que ayudó a los Estados y regiones a vigilar y mejorar los sistemas de aviación civil en consecuencia. El iSTARS recolecta datos de múltiples recursos, tales como el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), la OAG, la Dirección de transporte aéreo (ATB) de la OACI, la Administración Federal de Aviación (FAA), las Oficinas regionales de la OACI y los Estados miembros.

2.4 Asimismo, mediante la utilización de los datos e información que la OACI recolecta a nivel mundial en una base de datos central, puede desarrollarse una herramienta empleando esta base de datos para brindar un análisis holístico acerca de los módulos y elementos ASBU preferidos que se recomienda implementar en un Estado o región.

2.5 Cuando se requieran datos e información adicionales para que la herramienta pueda cumplir con su función, los Estados deberían actuar y asistir a la OACI para que los suministre.

Beneficios y mejoras previstos

2.6 Si bien el GANP es un plan mundial, el punto de partida se da en cada Estado. Las inversiones de los Estados que deben estar justificadas a través de beneficios de rendimiento mensurables y monetizados pueden ser consideradas el umbral para la implantación de los módulos y elementos del GANP.

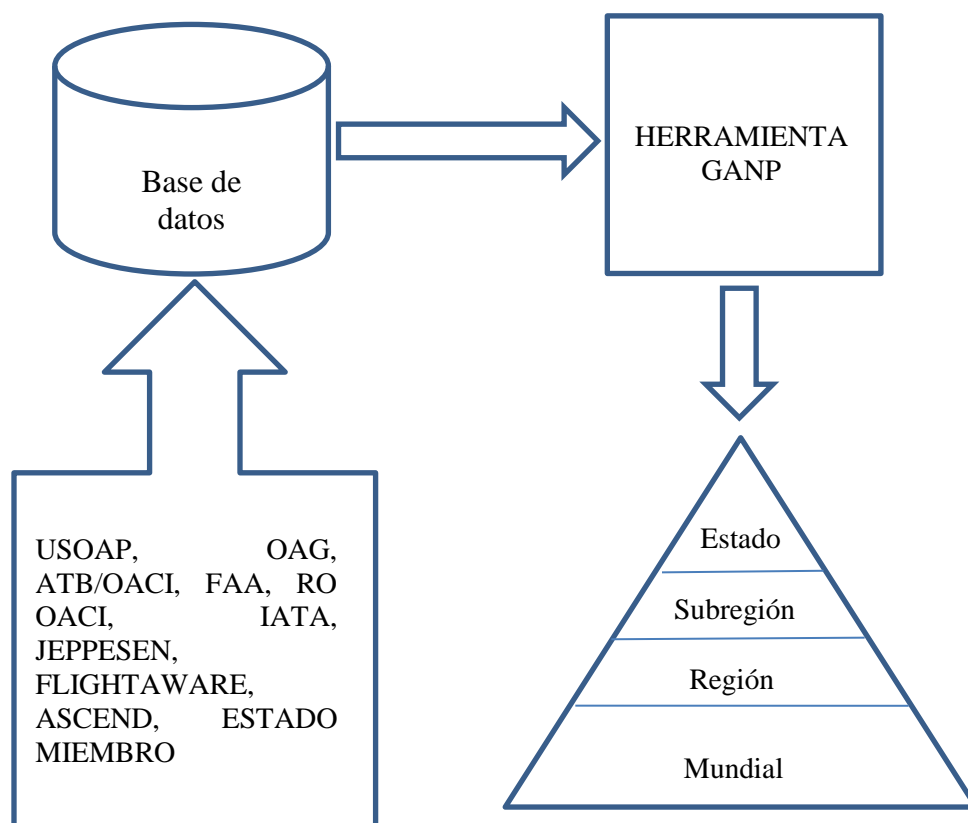
2.7 La herramienta puede ayudar a crear un entorno de planificación estratégica basado en el rendimiento que interactúe con los programas de desarrollo y ejecución a nivel nacional, regional y mundial.

2.8 La herramienta puede brindar orientación y un marco para la gestión del rendimiento nacional y regional, y a la vez justificar la orientación para la implantación de las disposiciones de la OACI en relación con los módulos y elementos del GANP.

2.9 Los beneficios de la herramienta no se limitarán a la implantación del GANP, sino que también se extenderán al *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) como plan complementario al GANP. Al mejorar la operación general del sistema de aviación, se logrará una mejora consecuente en términos de seguridad operacional.

2.10 Tanto las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), como los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) tendrán una mejor planificación y nivel de implantación, dado que la herramienta de orientación y análisis brindará una visión clara sobre las formas de avanzar en la introducción de los módulos y elementos adecuados con consecuentes mejoras en materia de seguridad operacional.

2.11 La herramienta servirá para fomentar la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB) al ayudar a los Estados a elegir los módulos más aconsejables para mejorar sus necesidades de seguridad operacional y de operación.



4. CONCLUSIÓN

4.1 La herramienta de orientación y análisis GANP permitirá a los Estados y a todas las partes interesadas tener una visión holística acerca de los módulos y los elementos ASBU más necesarios a ser implementados para mejorar la eficiencia de la operación y seguridad operacional en la aviación civil. Al utilizar los datos e información existentes que la OACI ya recolecta de distintas fuentes, y con la colaboración de los Estados, la herramienta ayudará a mejorar la implantación del GANP en distintos niveles (nacional, regional y mundial); asimismo, brindará una visión clara para las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y lograr así una mejor planificación.

— FIN —