



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 3 del

orden del día: **Mejoramiento del sistema mundial de navegación aérea**

**3.5: Otras cuestiones relacionadas con la ATM**

**MARCO DE CONTINUIDAD DEL NEGOCIO DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

**RESUMEN**

En esta nota se presenta la importancia de establecer un marco de continuidad del negocio (operativa) de los servicios de navegación aérea para aplicar paralelamente con la orientación actualmente disponible en los planes de contingencia que figuran en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) que los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) tienen que introducir.

Existen diferentes normas y mejores prácticas de gestión de la continuidad del negocio (BCM) dentro de los diferentes dominios de la comunidad de aviación, que deberían examinarse para aumentar la resiliencia, especialmente durante interrupciones de larga duración.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a convenir en las recomendaciones que figuran en el párrafo 3.1.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Varios Estados, organizaciones y entidades de dentro y fuera del dominio de la aviación han identificado la gestión de la continuidad del negocio (operativa) (BCM) como herramienta para aumentar la resiliencia y proteger las actividades mediante un marco bien definido que constituya un sistema completo e independiente que no solo identifique sino también aplique las medidas correctas para todo tipo de riesgo considerando, al mismo tiempo, la inclinación al riesgo de la Organización dentro del Estado.

1.2 Existe una norma ISO relativa a la BCM, ISO 22301 con el título de Gestión de la continuidad de negocio. Además algunos Estados han publicado normas nacionales, a saber:

- a) la norma británica BS 25999, que fue retirada en 2012 cuando fue efectivamente sustituida por la ISO 22301;
- b) Standards Australia introdujo su norma AS/NZS 5050 que se relaciona mucho más estrechamente con las prácticas tradicionales de gestión de riesgos. Esta interpretación se dirige a su uso conjunto con la AS/NZS 31000, que abarca la gestión de riesgos; y
- c) dentro de los Emiratos Árabes Unidos (UAE) existe una norma de gestión de la continuidad operativa tendiente a crear capacidad en una organización para continuar su funcionamiento y realizar sus actividades prioritarias cuando sus operaciones se ven interrumpidas por emergencias o crisis, y que es obligatoria para los sectores gubernamental y privado concentrándose en el aumento de la resiliencia de los Emiratos Árabes Unidos en cuanto Estado.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El sistema de gestión de la continuidad del negocio (BCMS) es parte del sistema general de gestión de riesgos que establece, implanta, opera, vigila, examina, mantiene y mejora la continuidad del negocio dentro de la organización. El proceso de establecer la BCM comienza con la identificación de las necesidades operativas, sigue con una evaluación de la situación presente para determinar riesgos, elabora estrategias de recuperación y crea planes de continuidad operativa para mitigar tales riesgos y reanudar servicios críticos.

2.2 La planificación de continuidad y contingencia entraña la preparación para todo tipo de interrupción, p. ej., fallas de equipo, emergencias de seguridad operacional, desastres naturales, crisis nuclear, crisis de seguridad, huelgas o pérdida de proveedores, así como capacidad de rápida recuperación. Un plan de continuidad operativa (BCP) apoya las partes más importantes de los procesos principales, identifica posibles riesgos para estas partes críticas y asegura la continuación de la operación. La planificación para contingencias constituye solo una parte de la planificación de la continuidad, y significa contar con una reserva y apoyo si el plan original deja de funcionar.

2.3 EUROCONTROL ha publicado las “Directrices de EUROCONTROL para la planificación de contingencia de los servicios de navegación aérea (incluyendo continuidad del servicio)”. En ellas no hay un requisito específico para la BCM. No obstante, la orientación para la continuidad del servicio parece ser similar a la de BCM.

2.4 El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) ha publicado el “Manual de políticas de ACI” 9ª edición de 2018, que contiene la declaración de que los aeropuertos deberían implantar un enfoque BCM que comprenda medidas preventivas, medidas de contingencia y medidas de recuperación de las actividades.

2.5 Con arreglos a requisitos nacionales y a efectos de aumentar la resiliencia, la Administración General de Aviación Civil de los Emiratos Árabes Unidos ha iniciado un proyecto global para establecer e implantar un sistema de gestión de la continuidad operativa que incluye a los ANSP.

2.6 Para lograr la armonización relativa a la BCM en el dominio de los ANSP, puede considerarse la necesidad de un marco genérico BCMS para ANSP que encare un marco completo de la aviación civil y la función específica de los ANSP, teniendo en cuenta lo siguiente:

- a) la BCM constituye el enfoque más completo sobre todas las repercusiones, a saber: repercusiones del proceso de seguridad operacional, repercusiones operacionales, repercusiones jurídicas, repercusiones financieras, repercusiones sobre la reputación y repercusiones de seguridad de la aviación;
- b) no es posible prever todos los tipos concebibles de emergencias en los ANSP, no solo las emergencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) sino también emergencias de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), emergencias del servicio de información aeronáutica (AIS) o emergencias que puedan afectar al mismo tiempo a más de dos proveedores de servicios;
- c) por consiguiente, nuestra planificación debería concentrarse en las posibles repercusiones en los procesos, sistemas y personal de los ANSP, de diferentes sucesos, dado que estas podrían tener consecuencias similares en las operaciones de los ANSP. Es importante que los planes BCM se diseñen en colaboración con los aeropuertos y usuarios del espacio aéreo.

### 3. CONCLUSIÓN

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

Que la Conferencia:

- a) pida a la OACI que considere la necesidad de introducir textos de orientación apropiados para la gestión de la continuidad del negocio (BCM) de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) a efectos de definir un enfoque armonizado mundialmente; y
- b) aliente a los Estados y ANSP que continúen elaborando planes BCM para los ANSP en colaboración con los clientes y partes interesadas pertinentes.

— FIN —