



DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea

3.3: Octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

AVANCES EN LA IMPLEMENTACIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN

(Presentada por Estado de Uruguay y 19 Estados miembros de la CLAC¹)

RESUMEN

En esta nota se presenta la necesidad de avanzar en la implementación de sistemas para la futura coordinación entre los Planes Mundiales de la OACI.

En el 41º período de sesiones de la Asamblea respaldó la estrategia para la seguridad operacional y la navegación aérea a través del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

Se consideró que en conjunto 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.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- reforzar e impulsar la implementación efectiva tanto de los BBB como de los SMS en los ATSP,
- intensificando recursos y acciones para el seguimiento de la implementación efectiva por parte de los Estados que todavía no lo han cumplido; y
- intensificar el entrenamiento y la capacitación del personal ATCO en seguridad operacional como en navegación aérea.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se respaldó la estrategia de la OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea a través del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), que incorporan un enfoque para mantener a la Organización centrada en los riesgos y prioridades basados en análisis de datos.

1.2 Dado que se recordó a la Asamblea la importancia de celebrar reuniones departamentales, tales como conferencias de navegación aérea o de alto nivel sobre seguridad operacional, antes de los períodos de sesiones de la Asamblea, como medio para la inclusión de trabajo técnico adicional en las consideraciones presupuestarias para el siguiente trienio, la región SAM en la 31 Reunión del Grupo de

¹ Argentina, Aruba, Belice, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Méjico, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de).

Implementación SAMIG/31, evaluó la necesidad de acordar aspectos estratégicos de navegación aérea y de seguridad operacional, de modo de priorizar las actividades técnicas existentes a efectos de contribuir al logro del objetivo mundial ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional.

2. ANÁLISIS

2.1 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.

2.2 Con el tema “Mejorar el rendimiento para impulsar la sostenibilidad”, el objetivo es lograr un consenso mundial con respecto a las iniciativas de mejora del rendimiento que más pueden ayudar a la OACI a alcanzar Cielos seguros y obtener un futuro sostenible.

2.3 Para mejorar el rendimiento, manteniendo un nivel aceptable de seguridad operacional deberíamos analizar técnicamente cuales son las iniciativas de mejora, para lo se debería dar un paso atrás, estrategia efectiva esta para avanzar. Al reflexionar sobre nuestras acciones y decisiones pasadas, podemos aprender valiosas lecciones y ajustar nuestro rumbo hacia adelante, por lo que sugerimos analizar implementaciones que han quedado pendientes y/o incompletas para avanzar e impulsar la sustentabilidad.

2.4 Los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) ayudan a las organizaciones a ofrecer servicios con el máximo nivel de seguridad y a mantener operaciones seguras. Desde noviembre del año 2006 se establecieron los requisitos para la implementación del SMS en los servicios de tránsito aéreo (ATS) incorporándolos a las reglamentaciones nacionales. Sin embargo, la Región SAM aun enfrenta desafíos para la implantación del SMS en los servicios de tránsito aéreo, considerando que, a la fecha, pocos Estados han podido aprobar sus sistemas ante la respectiva autoridad aeronáutica.

2.5 Del mismo modo para poder avanzar, la implementación de los Basic Building Blocks (BBB) o Bloques Básicos de Construcción, son fundamentales para cualquier sistema de navegación aérea sólido. Estos bloques son esenciales para proporcionar servicios de aviación civil internacional de acuerdo con las normas OACI.

2.6 Los BBB son los cimientos sobre los cuales se construye un sistema de navegación aérea eficiente y los sistemas de gestión de la seguridad (SMS) son la base para que el sistema sea seguro. Entre ambos se podría lograr un sistema seguro, ágil y eficiente. Así como en conjunto ambos planes 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.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Así como en conjunto ambos planes 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, será necesario:

- a) reforzar e impulsar la implementación efectiva tanto de los BBB como de los SMS en los ATSP;

- b) intensificar recursos y acciones para el seguimiento de la implementación por parte de los Estados que todavía no lo han logrado; y
- c) acrecentar el entrenamiento y la capacitación del personal ATCO en seguridad operacional como en navegación aérea.

— FIN —