

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 28: Política de seguridad operacional y de navegación aérea****ARTICULACIÓN ENTRE EL PLAN NACIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA, SISTEMA DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO Y SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

(Nota presentada por Colombia, apoyada por Estados miembros de la CLAC²)

RESUMEN

Esta nota de estudio se refiere a las interacciones de forma articulada del plan nacional de navegación aérea, el sistema de gestión del mantenimiento (SGM) y el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), del Proveedor de servicios a la navegación aérea y el Operador de Aeródromo, con el fin de lograr una toma de decisiones adecuadas, oportunas y costo-eficientes frente a los servicios mínimos del marco de Elementos constitutivos básicos (BBB), así como para las mejoras operacionales requeridas (capacidad, flexibilidad, interoperabilidad, seguridad operacional, predictibilidad, entre otros) del enfoque Mejoras por bloques del sistema de Aviación (ASBU).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que la OACI junto con los grupos de expertos de los Estados, elaboren guías para lograr la articulación entre los Planes Nacionales de Navegación Aérea, el Sistema de Gestión del Mantenimiento (SGM) y el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), para la toma de decisiones costo-efectivas tanto en el marco de Elementos Constitutivos Básicos (BBB) como del enfoque Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU).

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No se aplica. |
| <i>Referencias:</i> | <i>Plan mundial de navegación aérea</i> — (Doc. 9750) (GANP) edición 6, versión web AN-Conf/13-WP25 presentada por la Secretaria AN-Conf/13-WP137 13 sep 2018 presentada por Colombia (13 de septiembre de 2018) AN-Conf/13-WP/311 18 oct 2018 <i>Informe del Comité A a la conferencia sobre la cuestión 4</i> |

¹La versión en español fue proporcionada por Colombia.

²Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Venezuela (República Bolivariana de)

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Los Elementos constitutivos básicos (BBB), derivados de las normas y métodos recomendados (SARPS) para la prestación de los servicios a la navegación aérea y para la operación de aeródromos, constituyen los cimientos para avanzar hacia el marco de Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) del GANP (Doc. 9750).

1.2 Por lo tanto, los Estados deberían asegurar que los Planes Nacionales de Navegación Aérea incluyen el marco BBB, dado que soportan la seguridad operacional en la prestación y mantenimiento de los servicios ofrecidos a los usuarios del espacio aéreo.

1.3 Una de las fuentes para la toma de decisiones proviene del sistema de gestión del mantenimiento (SGM)³ tanto del Proveedor de servicios a la navegación aérea como del Operador de Aeródromo. Por ejemplo, el nivel de desempeño (disponibilidad, precisión, cobertura, integridad, continuidad, entre otros), el nivel de capacidad utilizado y el tiempo medio entre fallas (MTBF) pueden alimentar la priorización al Plan nacional de Navegación Aérea en busca de soluciones costo-efectivas.

1.4 De otro lado, el Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) del Proveedor de servicios a la navegación aérea y del Operador de Aeródromo se alimentan desde distintas fuentes para identificar peligros y eventos de seguridad operacional, siendo una de ellas el Sistema de Gestión del mantenimiento.

1.5 A su vez, el SMS puede identificar necesidades como insumos a los Planes Nacionales de Navegación Aérea derivadas de los análisis y evaluación de riesgos de seguridad operacional.

2 ANÁLISIS

2.1 Un sistema de gestión del (SGM) es una herramienta robusta en datos que permite conocer el estado real de los servicios ofrecidos y establecer de manera efectiva objetivos de mejora del desempeño.

2.2 Un SGM aporta mediciones (a partir de indicadores de desempeño) y define una línea base para identificar nuevas necesidades operacionales.

2.3 Las mejoras operacionales identificadas con base en el desempeño actual del sistema de navegación aseguran la transparencia en las inversiones sustanciales, pues estarán asociadas a los beneficios operacionales esperados por la comunidad formulados en los Planes Nacionales de navegación Aérea.

2.4 Los datos e información generada por el SGM podrían hacer parte de la evaluación del desempeño del sistema de navegación aérea (AN-SPA).

2.5 Los datos e información generada por el SGM son insumos valiosos para el SMS, tanto para análisis de riesgos como de eventos de seguridad operacional. El SMS a su vez, contribuye con insumos valiosos para tener en cuenta en la priorización en los Planes Nacionales de navegación Aérea.

³ El sistema de gestión de mantenimiento incluye políticas, objetivos, organización, asignación de niveles de responsabilidad, procedimientos de ejecución de mantenimiento, herramientas y registros, manuales, entre otros, de forma análoga a un operador de aeronaves, toda vez que el Proveedor de servicios a la navegación aérea y el Operador de Aeródromo contribuyen a asegurar los niveles de seguridad operacional.

2.6 Por lo anterior, estos tres instrumentos deben interactuar articuladamente para contribuir al logro de un sistema de navegación aérea integrado, escalable y de alto rendimiento.



3 CONCLUSIÓN

3.1 El sistema de navegación aérea provee y mantiene a través de la Gestión del Mantenimiento SGM los servicios a la navegación aérea y servicios de aeródromos, con fundamento en el Convenio de Chicago y sus anexos (BBB). El sistema debe ser mejorado con orientación al desempeño (11 KPA) de los servicios, al mismo tiempo que garantiza la seguridad operacional. Por lo tanto, el Plan Nacional de Navegación Aérea, el Sistema de seguridad Operacional (SMS) y el Sistema de gestión del mantenimiento (SGM) deben interactuar de manera articulada para lograr las mejoras costo-eficientes del sistema de navegación aérea.