



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Contexto global y regional. Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) séptima edición. Plan Regional (RANP) CAR/SAM. Programas del GREPECAS

**SEGUIMIENTO DE LA IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DE LOS
ELEMENTOS CONSTITUTIVOS BÁSICOS (BBB)**

(Preparado por Uruguay)

RESUMEN

Esta nota de estudio tiene como objetivo apoyar la maduración del sistema de navegación aérea mediante la evolución segura, ordenada y eficiente a través de la implantación efectiva de los Elementos Constitutivos Básicos (BBB)

Referencias:

- Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) séptima edición
- ResoluciónA41/6: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

1. Antecedentes

1.1 El GANP y su visión

1.2 La visión del GANP tiene como objetivo apoyar la evolución del sistema de navegación aérea y garantizar que ningún país o parte interesada se quede atrás.

1.3 El GANP proporciona un camino hacia la evolución segura, ordenada y eficiente a través de los marcos **BBB** y ASBU. Las obligaciones en materia de prestación de servicios esenciales de navegación aérea se han reflejado en el marco BBB para garantizar una base de referencia sólida para la evolución.

1.4 Pese a que el GANP contiene soluciones que deben implementarse según sea necesario, de acuerdo con los requisitos operativos específicos y las necesidades de rendimiento siguiendo la filosofía subyacente de "pensar globalmente, actuar localmente", los BBB son obligatorios.

1.5 La OACI exhortó a especialistas en seguridad operacional a colaborar con el GANP-PEG y, siguiendo el Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc. 9883), actualizar el marco de rendimiento en materia de seguridad operacional para incluirlo en la séptima edición del GANP con miras a: velar por la adopción de un enfoque integrado para la gestión del rendimiento; proporcionar

un vínculo entre el GANP y el GASP; y ofrecer un enfoque coordinado para la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional.

1.6 En el marco de rendimiento propuesto, se identifica una ambición común muy general en cuanto al rendimiento de seguridad operacional, así como áreas primordiales, objetivos de rendimiento e indicadores clave de rendimiento (KPI) que cubren todos los aspectos del sistema de aviación, por lo cual el GANP puede considerar la seguridad operacional de manera integrada dentro de sus otras 10 KPA.

2. Análisis

2.1 Verificación BBB

2.1.1 A fin de establecer una base de referencia para el sistema previsto en el GANP y garantizar una base sólida para el sistema mundial de navegación aérea, debe establecerse un proceso eficaz para verificar, de conformidad con el artículo 37 del Convenio de Chicago, que se presten los servicios esenciales de navegación aérea identificados en el marco BBB.

2.2 Es importante destacar que este proceso debe centrarse en verificar la implementación de los servicios esenciales de navegación aérea descritos en el marco BBB, ya que la capacidad de los Estados para supervisar estos servicios está cubierta por el USOAP de la OACI.

2.3 A fin de evitar duplicaciones y armonizar la planificación regional, el proceso de verificación de la ejecución de estos servicios esenciales debe integrarse en la metodología para la identificación de deficiencias en relación con los planes regionales de navegación aérea.

3. Áreas de prioridad de seguridad

3.1 Las áreas de interés se describen en el nivel técnico global del GANP, donde se identifican y delimitan las áreas generales en las que hay intenciones de establecer una política de desempeño a través de la definición de objetivos de rendimiento.

3.2 Es necesario contar con un número mínimo de áreas de enfoque y sub enfoque para adjuntar los objetivos de desempeño dentro de la edición del GANP y los objetivos en el GASP, así como para cubrir las áreas en las que se recopilan y notifican datos de seguridad.

3.3 La sexta edición del GANP no definió las áreas de enfoque de seguridad. Por lo tanto, a fin de evitar la superposición de las políticas de rendimiento, se propuso incluir en la séptima edición del GANP las siguientes áreas de enfoque y sub-enfoque dentro del KPA de seguridad:

KPA: Safety

Operational safety outcomes

- **Flight operations safety**

- **Safety of traditional operations**

- **Safety of new entrants**

- Safety of remotely piloted aircraft systems (RPAS) operations**
- Safety of very low level operations (typically operating below 500ft AGL)**
- Safety of higher airspace operations**

Safety of advanced and urban air mobility

- Aerodrome operations safety**
- Air navigation service provision safety**
- Aircraft maintenance safety**
- Design and manufacturing safety**

Organizational safety processes

- State safety programme (including safety oversight)**
- Safety management system**
- Safety collaboration**

Provision of infrastructure and aviation services

Basic Building Blocks

- Operational safety improvements**

3.4 Dentro de los ámbitos cubiertos por el marco de los Elementos Constitutivos Básicos (BBB) (gestión del tránsito aéreo, aeródromos, búsqueda y salvamento, meteorología e información aeronáutica, y CNS), los elementos críticos (CE) 6 y 7 se centran en la vigilancia de que el Estado garantiza que el proveedor de servicios de navegación aérea está proporcionando el servicio de acuerdo con los SARP y PANS de la OACI. Por lo tanto, el vínculo entre la prestación de servicios esenciales de navegación aérea y su supervisión se realiza a través de estos elementos críticos.

3.5 Las preguntas de protocolo (PQ) son la principal herramienta utilizada en el Enfoque de Monitoreo Continuo (CMA) del Programa Universal de Auditoría de Supervisión de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI para evaluar la implementación efectiva de los ocho elementos críticos (CE) de un sistema estatal de supervisión de la seguridad.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) Utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y analizar su implantación;
- b) mantener una adecuada coordinación con los grupos de tarea de la navegación aérea del GESEA con los de seguridad operacional;
- c) actualizar las estrategias de implementación mediante una Acción permanente de seguimiento del estado de implementación de los BBB de los Estados SAM;
- d) reforzar la capacitación y el entrenamiento del personal ATS; y
- e) elaborar una CONCLUSIÓN al respecto.