



NOTA DE ESTUDIO

DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

Cuestión 1 del orden del día: Asuntos estratégicos que giran en torno al reto de la integración, interoperabilidad y armonización de los sistemas en apoyo del concepto de “Cielo único” para la aviación civil internacional

1.1: Plan mundial de navegación aérea (GANP) – Marco de planificación mundial

- a) Metodología y contenido de las ASBU
- b) Hoja de ruta para las comunicaciones
- c) Hoja de ruta para la navegación
- d) Hoja de ruta para la vigilancia
- e) Hoja de ruta de aviónica
- f) Hoja de ruta para la gestión de la información aeronáutica (AIM)

DESARROLLO ULTERIOR DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

En esta nota se recomienda que la Comisión de Aeronavegación y los representantes de los Estados de un amplio sector regional preparen, en estrecha consulta con la Secretaría de la OACI, la forma y el contenido finales del Plan mundial de navegación aérea para que lo apruebe el Consejo de la OACI.

En esta nota se proponen mejoras para ayudar en la redacción final del Plan mundial de navegación aérea (Plan mundial), cuyo proyecto se distribuyó como adjunto en la nota AN-Conf/12-WP/3. Mediante estas mejoras se propone que en el Plan, que se centra en la capacidad y la eficiencia, se indique claramente de qué manera se relaciona dicho plan con el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación y con otros objetivos estratégicos y políticas de la OACI en el campo de la navegación aérea.

En la presente nota se propone que las ASBU se integren al Plan mundial como un valioso adjunto de apoyo, pero que no deberían representar en el Plan una “política mundial de navegación aérea”, como se da a entender en el Capítulo 1 del proyecto de plan que figura en la nota WP/3.

En la presente nota se recomienda adoptar un enfoque de planificación de varios niveles para evitar un enfoque de “soluciones impuestas” a los problemas de navegación aérea que puedan ser o no ser pertinentes para regiones o Estados específicos, es decir, que los planes mundiales de la OACI independientes para la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea ayuden a proporcionar la información que se requiere para establecer planes de navegación aérea regionales y estatales hechos a la medida.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a acordar la recomendación del párrafo 3.2.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El actual *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750) se considera un documento estratégico en el que se esboza la metodología de armonización mundial de la navegación aérea. El GANP no es un plan de ejecución que detalle proyectos o compromisos en nombre de las partes interesadas de la aviación mundial.

1.2 La tercera edición del GANP aprovecha del *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854) la visión de evaluación del sistema mundial de navegación aérea y de los sistemas de apoyo para la gestión del tránsito aéreo. En la tercera edición del GANP se introduce la planificación basada en la performance que incluye orientación sobre cómo elegir los objetivos de performance, se establecen metas y se mide la performance general del sistema, lo que lleva al establecimiento de programas de trabajo mundiales y regionales seguros y rentables.

1.3 El Plan mundial de navegación aérea (Plan mundial) que se presenta ante esta Conferencia se concibe como una evolución respecto de la tercera edición del GANP y se basa en la orientación del Doc 9750, el *Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo* (Doc 9882) y el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883).

1.4 No obstante, el proyecto de Plan mundial adjunto a la nota WP/3 es, como el título lo sugiere, un Plan mundial que se centra en la capacidad y la eficiencia. Ahí se propone que se vincule al Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), una vez finalizado éste, como documento que lo acompaña, ya que juntos describen la base de referencia y la evaluación futura de la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia del sistema de navegación aérea.

1.5 La principal característica del proyecto de Plan mundial es la adopción propuesta de la metodología de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y de las hojas de ruta tecnológicas de apoyo. Los módulos ASBU fueron desarrollados en su mayoría por un equipo técnico selecto habida cuenta de los proyectos de navegación aérea europeos y estadounidenses que se centran en dificultades importantes que se enfrentan a nivel regional en cuanto a la capacidad y la eficiencia.

1.6 Al apoyar el establecimiento de un marco ASBU y sus hojas de ruta tecnológicas de apoyo para implantar una mejor performance de navegación aérea, los módulos ASBU deberían integrarse al Plan mundial como adjunto de apoyo de importancia fundamental. Las ASBUS no deberían constituir una política o el plan en sí mismo, como se presenta en el proyecto actual distribuido por medio de la nota WP/3.

2. ANÁLISIS

2.1 La OACI lleva ya varios años publicando una serie de documentos en los que se describen conceptos futuros y futuras metodologías de planificación para ayudar en la planificación de la navegación aérea del futuro.

2.2 Sin embargo, no todos estos planes se encuentran completamente integrados ni han tenido el debido resultado de facilitar la implantación regional y estatal y de apoyar el objetivo de alcanzar una navegación aérea internacional sin discontinuidades.

2.3 El Plan mundial debería facilitar la implantación de un sistema mundial de navegación aérea sin discontinuidades, pero permitir a todas las regiones y Estados trabajar para cumplir los objetivos y las políticas de navegación aérea de la OACI acordados, adaptando el Plan mundial a las circunstancias de cada uno de ellos.

2.4 Por lo tanto, las ASBU deberían convertirse en una valiosa herramienta que ayude a las regiones y a los Estados a desarrollar sus planes, a nivel mundial y en forma coherente, de acuerdo con las cuatro áreas de mejoramiento de la eficiencia.

2.5 Reconociendo que el proyecto de Plan mundial distribuido como adjunto en la nota WP/3 está específicamente dirigido al nuevo objetivo estratégico de la OACI que se propuso por separado para la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, se propone que el proyecto de Plan mundial se mejore incluyendo los requisitos siguientes:

- a) establecer de qué manera se relaciona el Plan mundial con el GASP y con los objetivos estratégicos de la OACI (seguridad operacional, seguridad de la aviación, protección del medio ambiente y desarrollo sostenible), teniendo en cuenta que sin una integración de los planes, los Estados no pueden incluir iniciativas vitales de seguridad operacional en sus planes de navegación aérea si éstos sólo se centran en los módulos de capacidad y eficiencia de la nota WP/3;
- b) reconocer que el Plan mundial se hará a la medida y adaptará, mediante los planes de las regiones y Estados, a las necesidades específicas de éstos (por ejemplo, dando preferencia a los planes y prioridades específicos de las regiones y Estados en materia de seguridad operacional de la navegación aérea, que se deriven del GASP, respecto de las prioridades en materia de capacidad y eficiencia establecidas en el proyecto de Plan mundial de la nota WP/3);
- c) establecer las ASBU, una vez finalizadas, como adjunto al Plan mundial; y
- d) garantizar que el enfoque de planificación basada en la performance que se establece en el Doc 9883 constituya una característica clave del Plan.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Reconociendo el trabajo invertido en la redacción actual del Plan mundial de navegación aérea y teniendo en cuenta las propuestas y deliberaciones de esta Conferencia relativas al proyecto de Plan, es necesario establecer un proceso riguroso después de la Conferencia para ayudar a finalizar este Plan para que lo apruebe el Consejo de la OACI.

3.2 Se invita a la Conferencia a acordar que:

- a) la Comisión de Aeronavegación y los representantes de los Estados de un amplio sector regional preparen, en estrecha consulta con la Secretaría de la OACI, un Plan mundial final para que lo apruebe el Consejo de la OACI, teniendo en cuenta el contenido del proyecto de *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750) que se distribuyó con la nota WP/3, así como las propuestas analizadas en la Conferencia;
- b) en el Plan mundial final:
 - 1) se indique de qué manera se relaciona este plan con el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (que se está preparando actualmente) y con los objetivos estratégicos de la OACI (seguridad operacional, seguridad de la aviación, protección del medio ambiente y desarrollo sostenible);

- 2) se reconozca que se dará preferencia a las prioridades específicas en materia de seguridad operacional de la navegación aérea que se deriven del próximo Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, respecto de las prioridades en materia de capacidad y eficiencia establecidas en el proyecto de Plan mundial de la nota WP/3);
 - 3) se establezcan las ASBU, una vez finalizadas, como adjunto al Plan mundial; y
 - 4) se garantice que el enfoque de planificación basada en la performance que se establece en el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883) constituya una característica clave del Plan; y
- c) se adopte un enfoque de planificación de varios niveles para evitar un enfoque de “soluciones impuestas” a los problemas de navegación aérea que puedan ser o no ser pertinentes para regiones o Estados específicos, es decir, que los planes mundiales de la OACI para la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea ayuden a proporcionar la información que se requiere para que las regiones y Estados establezcan planes de navegación aérea hechos a la medida que cubran las necesidades y prioridades específicas de esas regiones y Estados.

— FIN —