



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

MEJORAS POR BLOQUES DEL SISTEMA DE AVIACIÓN – PRIORIZACIÓN Y CATEGORIZACIÓN

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

En esta nota se determina que en la finalización del establecimiento de prioridades en relación con los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) deberían participar la Comisión de Aeronavegación y representantes de una amplia muestra regional de Estados, en estrecha consulta con la Secretaría de la OACI.

Al establecer las prioridades de los módulos ASBU, toda propuesta debe ser compatible con el enfoque basado en la actuación respecto a la planificación, que se describe en el Doc 9882 y el Doc 9883.

En esta nota se determina que al establecerse las prioridades ASBU debe tenerse en cuenta la diversidad regional y además, que la fijación de fechas límites para la implantación de los diferentes componentes de los módulos y todos los componentes de los bloques sólo deberían finalizarse después de que los Estados hayan examinado las repercusiones respecto a las prioridades para la navegación aérea del nuevo Plan global para la seguridad operacional de la aviación, cuando el mismo esté finalizado.

La nota determina que para gran número de regiones y Estados, las prioridades de seguridad operacional de la navegación aérea, dimanantes del futuro Plan global para la seguridad operacional de la aviación, tendrán precedencia con respecto a las ASBU, que se centran más bien en la capacidad y la eficacia.

En la nota se respalda un sistema simple de dos categorías (esencial y deseable) que permite alinear los módulos con el uso establecido e internacionalmente reconocido de las normas y métodos recomendados de la OACI.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en las recomendaciones contenidas en el párrafo 3.3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Después de la adopción del *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854) por la 11ª Conferencia de navegación aérea, en 2003, la OACI elaboró y publicó dos documentos complementarios, 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).

1.2 Esos tres documentos están concebidos para ser utilizados en conjunto: el Doc 9854 explica la visión, mientras que los otros dos se centran en solucionar los problemas de actuación identificados durante la planificación y las etapas de evolución hacia la visión.

1.3 La Resolución A35-15 de la Asamblea de la OACI – *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)* es igualmente pertinente ya que la misma:

- a) exhorta a los Estados, a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y a la industria a utilizar el Doc 9854 como marco común para guiar la planificación, elaboración e implantación de los sistemas CNS/ATM;
- b) insta al Consejo a adoptar las medidas necesarias para asegurar que el futuro sistema ATM mundial esté basado en la performance y que los objetivos y las metas de performance para el sistema futuro se elaboren de manera oportuna; e
- c) insta al Consejo a asegurar la elaboración de las normas y métodos recomendados (SARPS) necesarios para apoyar la implantación de un sistema ATM mundial.

1.4 La Resolución A37-15 de la Asamblea de la OACI – *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea* – preveía igualmente:

- a) que las actividades de los grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación apoyaran el enfoque basado en la actuación para la elaboración de SARPS, en la medida de lo posible; y
- b) que los SARPS tuvieran un alto grado de estabilidad, con objeto de que los Estados contratantes puedan dar la necesaria estabilidad a sus reglamentos nacionales.

1.5 Además, el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI recomendó que se requiriera una evaluación de los impactos respecto a cada nuevo SARP propuesto (A37-WP/394, Corrigendo Núm. 2), y ha quedado entendido que la Comisión de Aeronavegación está encargada de efectuar los estudios de factibilidad y ensayos pertinentes, lo cual ha estado llevando a cabo.

1.6 En el proyecto del Plan mundial de navegación aérea (Plan mundial) y en las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) que se presentan en la AN-Conf/12 se prevé una metodología de planificación. Al reconocer que el Doc 9882 y el Doc 9883 constituyen el fundamento y son documentos complementarios, el proyecto del Plan mundial:

- a) tiene la intención de que los encargados de la planificación de la navegación aérea en el mundo entero efectúen un análisis apropiado de los problemas de actuación y de las lagunas en sus áreas geográficas, consideren el conjunto de los módulos ASBU como un “menú de soluciones posibles”, hagan una selección mediante un proceso

posiblemente iterativo, y actualicen en consecuencia sus planes de navegación aérea a escala nacional y a escala regional (Apéndice WP/3: p.22 (plan de modernización del espacio aéreo), p.96-7 -Apéndice 1); y

- b) toma nota de la posibilidad de maximizar las ventajas acumulativas explorando y determinando los medios aceptables de mitigación de los inconvenientes de una implantación no sincronizada, la cual puede obedecer a cierto número de causas razonables (Apéndice WP/3: p.36-37, p.39, p.46).

2. ANÁLISIS

Prioridades de las ASBU

2.1 La nota WP/25 es valiosa como punto de partida para discutir las cuestiones de priorización y categorización.

2.2 Sin embargo, el carácter fundamental de las modificaciones aportadas por las ASBU y del estrecho mecanismo de elaboración utilizado para redactar las ASBU, hace que ahora sea necesario efectuar un examen detenido, por la ANC y por representantes de una amplia muestra regional de Estados, junto con la Secretaría de la OACI, a fin de establecer las prioridades ASBU finales.

2.3 Este trabajo no debería precipitarse y sería mejor completarlo una vez que las regiones y los Estados hayan tenido tiempo para evaluar el nuevo proyecto del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), en vista de que la seguridad debe ser la más alta prioridad en la definición de los futuros planes de navegación aérea de las regiones y los Estados.

2.4 Para gran número de regiones y Estados, las prioridades en materia de seguridad operacional de la navegación aérea, dimanantes del GASP de la OACI tendrán prioridad sobre los objetivos de capacidad y eficacia de las ASBU, tomando nota de que las iniciativas de seguridad operacional dimanantes del Plan global para la seguridad operacional de la aviación podrían integrarse a las ASBU con el tiempo.

2.5 Algunos aspectos que deben ser tomados en cuenta al examinar en detalle y debidamente las prioridades de las ASBU comprenderían lo siguiente:

- a) ¿Qué es lo que se entiende por “trayectoria mínima”?
- b) ¿Cómo se vinculan las prioridades y categorías con los términos existentes de las normas y métodos recomendados, los procedimientos suplementarios, etc.?
- c) ¿Cómo es que estas prioridades y categorías surgen de la aplicación efectiva, por los Estados contratantes, de la metodología de planificación basada en la actuación, de la OACI?
- d) ¿Cómo se relacionan estas prioridades y categorías con los diversos problemas de actuación identificados y priorizados por los Estados contratantes y los PIRG en todo el mundo?

2.6 Los Estados deben llevar a cabo más trabajos sobre la situación de las ASBU, teniendo en cuenta los calendarios específicos contenidos en el proyecto del Plan mundial que se distribuyó con la WP/3.

2.7 A título de ejemplo, en las páginas 26 y 27 del proyecto del Plan mundial se prevé que para las “diversas capacidades” del Bloque 0 la fecha límite es 2013. Resulta poco probable que estas diversas capacidades puedan ser logradas y aplicadas en el período de 2013 a 2018, al menos por lo que respecta a la mayor parte de los Estados.

2.8 La situación de las ASBU y su relación con la elaboración de normas y métodos recomendados, y de posibles mandatos de la OACI, deban establecerse claramente. El marco de las ASBU hasta la fecha se ha presentado generalmente como un conjunto de herramientas del cual las regiones y los Estados pueden escoger los medios que mejor respondan a sus necesidades individuales, pero el mismo debe ser aplicado de manera consecuente a fin de reforzar la interoperabilidad mundial.

2.9 No obstante, el proyecto del Plan mundial que se envió con la nota WP/3 y el sistema de categorización que figura en la nota WP/25 parecen indicar que las diversas capacidades deberían ser implantadas en fechas precisas y/o que son clasificadas como “esenciales”.

Categorías de las ASBU

2.10 En la nota WP/25 se propone a la AN-Conf/12 una categorización de las ASBU que se centre inicialmente en el Bloque 1, y algunos de sus módulos se clasifican como esenciales.

2.11 Si bien al apoyar el establecimiento de un sistema de categorización que dé orientación a las regiones y a los Estados acerca de la importancia que la OACI otorga a la adopción de los diversos componentes de los módulos, un sistema más simple de dos categorías (esencial y deseable) alinearía la categorización de los componentes de los módulos con el uso en vigor de las normas y métodos recomendados de la OACI, que está bien establecido y reconocido internacionalmente.

2.12 El sistema de cuatro categorías propuesto en la nota WP/25 parece ser demasiado complejo. En la nota WP/25 se propone la categoría “específico” que es un tanto imprecisa y no da indicación alguna de la importancia relativa, y la categoría “optativo” que no parece ser apropiada en vista de la función clave de las ASBU en cuanto al apoyo de la futura implantación de un sistema de navegación aérea sin discontinuidades a escala mundial.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Las ASBU ayudarán a las regiones y a los Estados a abordar los cuatro ámbitos de mejora de la actuación identificados y a promover la compatibilidad mundial mediante la aplicación coherente de las ASBU.

3.2 No obstante, se requiere aún más labor a fin de determinar las prioridades para las ASBU y se propone una categorización más simple para alinear mejor a los módulos y sus requisitos en materia de capacidad con el enfoque de las normas y métodos recomendados, establecido e internacionalmente reconocido, que emplea la OACI.

3.3 Se invita a la Conferencia a convenir en las siguientes recomendaciones:

- a) que se respalde en principio del establecimiento de prioridades para las ASBU y que una labor mayor en torno a estas prioridades sea confiada a la ANC y a los representantes de una amplia muestra regional de Estados, en estrecha consulta con la Secretaría de la OACI, para los efectos de su consideración por el Consejo de la OACI;

- b) que las prioridades en materia de seguridad operacional de la navegación aérea dimanantes del futuro GASP a nivel de las regiones y de los Estados, tengan precedencia con respecto a las prioridades ASBU centradas en la capacidad y la eficacia;
- c) que toda propuesta relativa a la priorización de los módulos ASBU sea compatible con el enfoque de planificación basada en la actuación que se describe en el Doc 9883 y en el Doc 9882;
- d) que la elaboración de las prioridades ASBU tenga en cuenta la diversidad regional y que el establecimiento de calendarios para la implantación de los diferentes módulos y de los componentes de los bloques ASBU sólo se finalicen una vez que los Estados hayan examinado las repercusiones del futuro GASP por lo que respecta a las prioridades de la navegación aérea; y
- e) que una clasificación más simple de dos categorías (basadas en los términos “esencial” y “deseable” sea adoptada para alinear la categorización de los módulos con el uso internacionalmente reconocido de las normas y métodos recomendados de la OACI.

— FIN —