



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

PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por la presidencia de la Unión Europea en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros¹; por los demás miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil², y por los Estados miembros de EUROCONTROL)

RESUMEN

Esta nota apoya el enfoque de planificación orientado a la performance de la OACI. Destaca que el GANP, como conjunto de productos, requiere, entre otras características, de un cuidadoso desarrollo de las funciones electrónicas para asegurar un fácil acceso a la información, así como actualizaciones regulares y rastreables.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en formular la recomendación del párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la nota AN-Conf 12 WP/3 se presenta una propuesta de enmienda del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750) para que lo apruebe la Conferencia. En la nota AN-Conf 12 WP/36, se presenta el Plan maestro europeo ATM, que es la transposición uniforme del Plan Mundial para el espacio aéreo de la Conferencia Europea de Aviación civil (CEAC) y de la Unión Europea, y que complementa el Plan Mundial con medidas adicionales necesarias para alcanzar los niveles de performance de la gestión del tránsito aéreo (ATM) requeridos en ese espacio aéreo.

1.2 El Plan mundial de navegación aérea (GANP) se refuerza con amplios conocimientos y textos en los que se describe la justificación y las características de los elementos del plan. Esos textos y, en particular, las mejoras por bloques del sistema de aviación y las hojas de ruta tecnológicas se elaboraron con la activa participación de los expertos. Su disponibilidad y exactitud son esenciales para

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia. Estos 27 Estados son Estados miembros de la CEAC.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

infundir entre quienes aprobarán el GANP la confianza en que el marco general se utilizará eficazmente para dirigir las actividades de desarrollo e implantación.

1.3 El GANP da una perspectiva que no se limita a las acciones de corto plazo. En la aviación internacional suele transcurrir mucho tiempo desde la etapa de investigación y desarrollo hasta la implementación efectiva, y la transición es compleja cuando requiere de una sincronización entre los diferentes actores para generar los beneficios operacionales esperados. Por consiguiente, es importante que el GANP, tal como se propone, adopte una perspectiva temporal lo suficientemente amplia, reconociendo que el largo plazo no puede definirse con la misma exactitud que el corto plazo.

2. ANÁLISIS Y PROBLEMAS POTENCIALES

2.1 Estado y actualización de la información del GANP

2.1.1 La versión impresa del GANP es un documento dirigido a un público ejecutivo. Hay material adicional disponible en formato electrónico en el que se proporcionan las fundamentaciones que no pueden incluirse en el documento ejecutivo. Esa orientación amplia cuenta con nuestro apoyo pero plantea varios interrogantes que necesitan abordarse desde el inicio cuando la Conferencia, y luego otros órganos de la OACI, analicen el GANP. Esos interrogantes se relacionan con el estado de la información para la planificación y su actualización.

2.1.2 ¿Quién aprueba qué, en particular dependiendo de si el formato es impreso o electrónico? ¿Qué forma de “aprobación”, “adopción”, “respaldo” implica? A título comparativo, el Plan Maestro europeo ATM en sí no es “vinculante” para los Estados europeos ni para la industria.

2.1.3 También debería determinarse el inventario completo del material electrónico de apoyo del plan de modo que cualquier usuario del GANP sepa qué puede encontrar y dónde. A este respecto, debería evitarse que el usuario se encontrara arbitrariamente frente a una enorme base de datos, y el GANP electrónico debería acompañarse de un tutorial.

2.1.4 ¿Quién puede modificar qué y cuándo en el GANP (impreso o electrónico), y en qué estado queda la información modificada? El proceso de actualización del plan debería contar con un mecanismo apropiado para comunicar a los interesados cualquier cambio estratégico importante que pudiera introducirse en el futuro.

2.1.5 No es conveniente que el plan se actualice en tiempo real en cuanto se modifique alguna información, puesto que ello generaría inestabilidad y lo convertiría en un blanco móvil perjudicial para la coordinación internacional. En todo momento, debería guardarse la uniformidad respecto de la información de base y del plan, una vez que se aprueba una actualización. Por consiguiente, en el momento mismo en el que se adopte el GANP, será preciso contar con un mecanismo claro para su actualización.

2.1.6 Apoyamos el ciclo de actualización propuesto, de 3 años, puesto que representa un período lo suficientemente breve para reaccionar frente a los cambios y lo suficientemente largo para asegurar la estabilidad y limitar los esfuerzos requeridos para su actualización, y permite que la Asamblea considere las actualizaciones poco tiempo después de su elaboración y evalúe su impacto en el trabajo de la OACI. En las actualizaciones, es particularmente crítico asegurar que se tengan en cuenta las interacciones entre módulos y elementos habilitadores, por ejemplo, y que se resuelvan los posibles casos de falta de uniformidad.

2.2 Presentación de informes

2.2.1 Los informes de navegación aérea propuestos son un elemento lógico del proceso de planificación y permiten completar el proceso con información sobre las necesidades reales, las operaciones y los progresos en la implementación. No obstante, en un contexto en el que ya se imponen a la comunidad de la aviación varios requisitos sobre la presentación de informes, y en el que sigue pendiente un trabajo importante para definir indicadores adecuados, se debería prestar debida atención para evitar duplicaciones y minimizar los esfuerzos requeridos en general para la presentación de informes. Sería conveniente establecer además una estrecha vinculación entre la presentación de informes y los beneficios que ello reportaría a la comunidad de la aviación.

2.3 GANP y GASP

2.3.1 Es positivo que el GANP se presente con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) en perspectiva. La seguridad operacional es una preocupación permanente en la navegación aérea. Asimismo, con la integración creciente de los sistemas (en tierra, en la aeronave, entre aire y tierra), la definición de nuevos procedimientos y los procesos de certificación y de aprobación también están cada vez más integrados. No obstante, ambos planes tienen distintos propósitos y mecanismos y no deberían confundirse.

2.3.2 El GASP es un plan estratégico para la gestión de la seguridad de la aviación, mientras que el GANP es un plan estratégico para la renovación de la ATM. Ambos planes comprenden acciones distintas y están dirigidos a un público diferente; ambos documentos difieren también en su ciclo de vida y estarán influidos por factores muy divergentes.

2.3.3 Con todo, en lo que respecta a la perspectiva “puerta a puerta” del “Cielo único” mundial, la armonización y coordinación entre diferentes documentos (como el GASP y el GANP) es esencial, y la OACI debería contar con mecanismos apropiados para ese fin.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a que:

- a) apoye el enfoque de planificación orientado a la performance de la OACI;
- b) tome nota de la intención de los Estados y de las organizaciones internacionales que presentan esta nota de cooperar activamente con la OACI a escala mundial y regional durante todas las fases de trabajo, incluida la actualización del Plan y su ejecución;
- c) pida a la OACI que se asegure de que los diversos componentes del GANP, en las versiones impresa y electrónica y en sus futuras versiones actualizadas, sean completos y uniformes; y
- d) pida a la OACI que defina urgentemente un proceso estable y eficiente para actualizar el plan, en el que se especifique en particular la naturaleza y el estado de la información de planificación en los medios electrónicos.