



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

EL PLAN MAESTRO ATM EUROPEO Y LAS MEJORAS POR BLOQUES DEL SISTEMA DE AVIACIÓN

(Nota presentada por la Presidencia de la Unión Europea en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹; por los demás miembros de la Conferencia europea de aviación civil²; y por los Estados miembros de EUROCONTROL)

RESUMEN

En esta nota se presenta un resumen de alto nivel del Plan maestro ATM europeo que concuerda con las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP), de la OACI. Para facilitar y mantener la interoperabilidad a escala mundial, se necesita un proceso de mantenimiento global del GANP y las ASBU, en interfaz con los procesos de planificación ATM nacionales y regionales, como el proceso de mantenimiento en Europa del Plan maestro ATM europeo.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Plan maestro ATM europeo es la única referencia europea para el Pilar técnico del Programa de Cielo Único Europeo (SES).

1.2 Los órganos de gobernanza europeos aprobaron recientemente la Edición 2 del Plan maestro. Este plan, que consta de tres niveles de agregación, está disponible mediante el portal www.atmmasterplan.eu.

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, Rumania y Suecia. Estos 27 Estados con además Estados miembros de la CEAC.

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

2. ANTECEDENTES

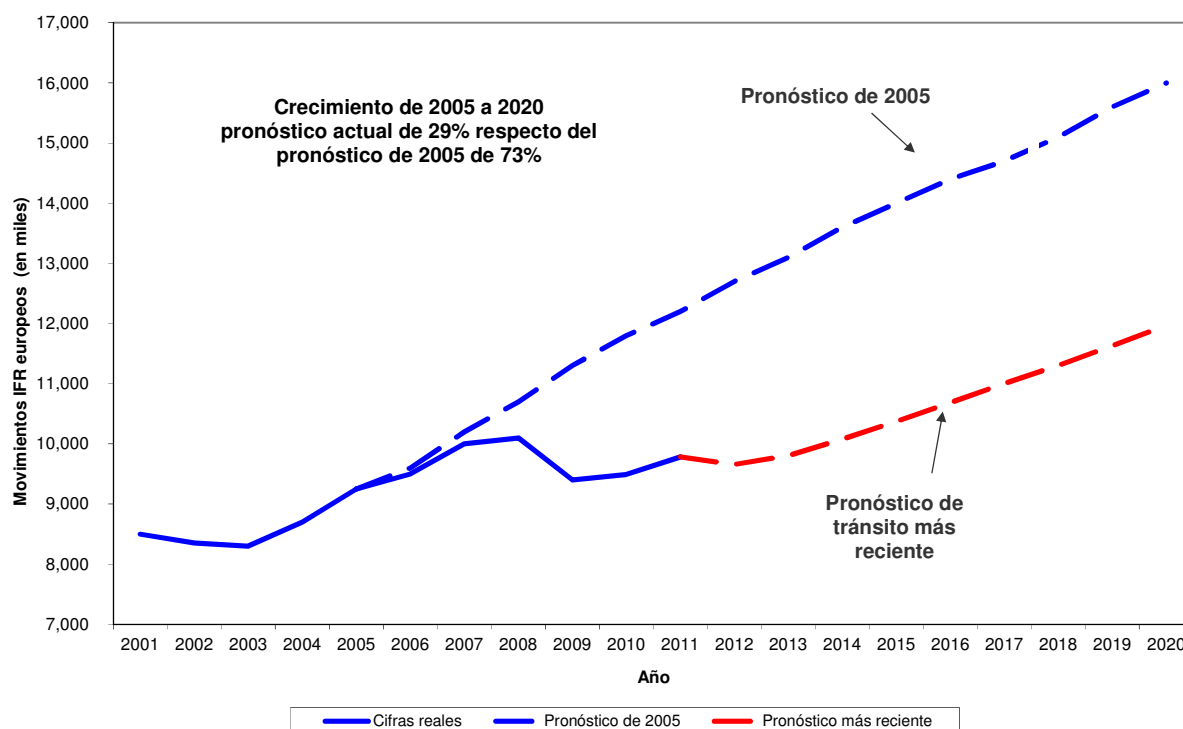
2.1 El Plan maestro describe los cambios operacionales y tecnológicos esenciales que se requieren para contribuir al logro de los objetivos de actuación del SES europeo. Este plan es la “hoja de ruta” convenida (pero no jurídicamente vinculante) de Europa, la cual conecta la investigación y desarrollo el despliegue.

2.2 El concepto operacional en el que se basan los cambios operacionales esenciales concuerda con el concepto operacional mundial de la OACI para la interoperabilidad mundial [*Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854 de la OACI)].

2.3 El proceso de planificación maestra es estratégico y se centra en la actuación (el Plan maestro actual abarca hasta 2030), ajustándose a los principios especificados en el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883) de la OACI. Las necesidades en materia de actuación se derivan de metas políticas de alto nivel y de la evolución prevista del tránsito.

3. OBJETIVOS DE ACTUACIÓN ESTRATÉGICA

3.1 Como se aprecia en el gráfico que sigue, el tránsito aéreo no ha evolucionado en concordancia con el pronóstico en el que se basaba la edición anterior del Plan maestro. Aun cuando persiste una incertidumbre considerable con respecto al futuro inmediato, el consenso de los pronósticos económicos todavía respalda un crecimiento cercano a la tendencia a plazo medio y, basándose en esto, se ha elaborado y seguidamente actualizado el Plan maestro. Más aún, los conceptos operacionales y la evolución tecnológica en materia de ATM no sólo contribuyen al mejoramiento de la capacidad que se requiere para manejar volúmenes de tránsito significativamente mayores, sino que ayudan en relación con otras expectativas operacionales y sociales, como las de un servicio más puntual, adaptable y ecológico.

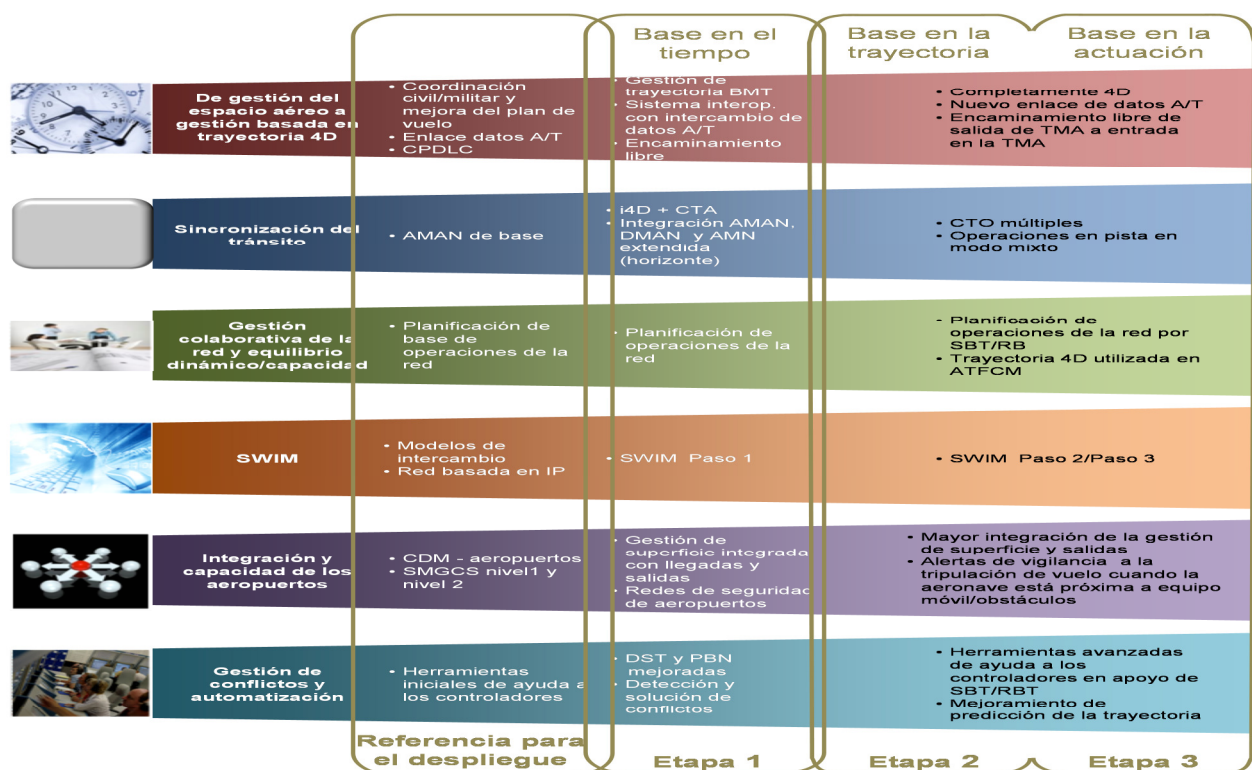


3.2 Las necesidades con respecto a la actuación se basan en las cuatro KPA principales: seguridad operacional, capacidad, rentabilidad y medio ambiente/rendimiento del combustible, ya sea en función de la calidad o bien de la cantidad dependiendo de la disponibilidad de información pertinente. Estas necesidades en materia de actuación permiten estimar la actuación que se requiere en una parte específica de la red ATM en un punto determinado en el tiempo basándose en los pronósticos del tránsito y en los requisitos de funcionamiento. Seguidamente, se utilizan como base para definir las perspectivas del despliegue y contar con la confianza de que será posible alcanzar las metas establecidas en el marco de actuación descrito en la nota AN-Conf/12-WP/30, cuando llegue el momento de ejecutar los cambios.

4. CAMBIOS OPERACIONALES ESENCIALES

4.1 La transición hacia el concepto operacional de metas se considera en tres pasos complementarios. Paso 1: las operaciones basadas en el tiempo son el centro de Plan maestro actual y avanzan hacia el Paso 2: operaciones basadas en la trayectoria y, seguidamente, hacia el Paso 3: operaciones basadas en la actuación. El Paso 1 empieza con una base para el despliegue que consta de soluciones operacionales y técnicas respecto de las cuales se ha completado con éxito la fase de investigación y desarrollo, y que se han implantado o se tiene prevista su implantación.

4.2 Como se ilustra en la figura que sigue, el Plan maestro identifica 11 cambios operacionales esenciales para el Paso 1. Estos cambios establecerán la base para los pasos siguientes y responderán, al mismo tiempo, a las necesidades relativas a actuación. Los cambios operacionales esenciales se agrupan en seis elementos clave que describen las principales orientaciones estratégicas.



4.3 Los cambios operacionales se pueden realizar mediante modificaciones en los sistemas técnicos, los procedimientos, los factores humanos y mediante cambios institucionales, comprendidas la normalización y la reglamentación. El Plan maestro mantiene las hojas de ruta de todos estos cambios para cada grupo de participantes garantizando que su despliegue se planifique centrándose en la actuación

y de manera plenamente sincronizada (p. ej., entre el despliegue en tierra y el espacio aéreo) a fin de maximizar para todo el sistema los beneficios de las inversiones de las partes interesadas.

5. VÍNCULO CON LAS ASBU

5.1 La interoperabilidad mundial es esencial para los usuarios del espacio aéreo. Maximiza la rentabilidad de sus inversiones, lo cual representa un beneficio para el sistema ATM mundial.

5.2 El Plan maestro contribuye de tres maneras a la interoperabilidad mundial. Todos los cambios operacionales están vinculados con la estructura ASBU. Las hojas de ruta, especialmente las de comunicaciones, navegación y vigilancia concuerdan con las hojas de ruta del GANP. Más aún, el Plan maestro incluye una hoja de ruta de normalización (véase la nota pertinente) que refleja las necesidades de la normalización europea para las cuales se requiere un enfoque de normalización mundial.

5.3 La interoperabilidad mundial estará garantizada únicamente si todos los programas nacionales, multinacionales y regionales de investigación/desarrollo y despliegue de la ATM sustentan y mantienen la concordancia con la referencia mundial especificada en el GANP y las ASBU.

5.4 Un proceso concreto de la OACI debería garantizar que los cambios propuestos para la referencia mundial se capten, analicen y finalicen de manera oportuna y se traduzcan en actualizaciones ajustándose a un ciclo de actualización claramente definido.

6. RECOMENDACIÓN

6.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota del Plan maestro ATM europeo como la perspectiva europea consolidada y respaldada con respecto a la evolución basada en la actuación del sistema ATM europeo;
- b) tomar nota de la concordancia del Plan maestro ATM europeo con las ASBU de la OACI;
- c) invitar a los Estados y regiones a utilizar el GANP y las ASBU como referencia mundial para los programas de investigación/desarrollo y despliegue de la ATM;
- d) pedir a la OACI que elabore e implante un proceso concreto para mantener la referencia mundial basándose en el aporte de los programas de investigación/desarrollo y despliegue de la ATM; y
- e) pedir a la OACI que establezca prioridades para la elaboración oportuna de normas y procedimientos sobre los cambios operacionales esenciales y para apoyar los cambios tecnológicos en materia de ATM.