



NOTA DE ESTUDIO

DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

Cuestión 3 del orden del día: Interoperabilidad y datos mediante la gestión de la información de todo el sistema (SWIM) con interoperabilidad mundial

3.2: Mejoramiento de la eficiencia operacional mediante información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE)

NECESIDAD DE ACTUALIZACIÓN PROVISIONAL DEL PLAN DE VUELO EN APOYO DE LA IMPLANTACIÓN OPORTUNA DEL CONCEPTO DE PBN

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

RESUMEN

En esta nota se aborda el asunto de los nuevos códigos para las especificaciones de navegación que figuran en el *Manual de navegación basada en la performance (PBN)* (Doc 9613). Estos nuevos códigos no se incluyen en el FPL 2012 y se propone elaborar una enmienda de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) a fin de incorporarlos, lo cual sería beneficioso y mejoraría las operaciones de vuelo.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 22 de noviembre de 2010, el Grupo de expertos sobre requisitos y eficiencia de la gestión del tránsito aéreo (ATMRPP) aprobó la Versión 1.0 del documento sobre el concepto de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE). La implantación final de la FF-ICE está prevista en el Bloque 3 de las ASBU (implantación en 2023 y después), y es altamente improbable que se implanten tempranamente partes de la FF-ICE antes de 2018. Entre tanto, se ha puesto a disposición antes de esta Conferencia una versión preliminar no editada de la nueva edición del *Manual de navegación basada en la performance (PBN)* (Doc 9613).

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. Todos estos 27 Estados miembros también son 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.

1.2 Para maximizar los beneficios de la introducción del concepto de PBN, es muy importante garantizar que la información proporcionada en el plan de vuelo refleje la capacidad de operar en rutas ATS con designación PBN. La selección de las especificaciones PBN para un área determinada o un tipo específico de operación debe decidirse basándose en el diseño del espacio aéreo y en consulta con los usuarios de dicho espacio.

2. ANÁLISIS

2.1 La necesidad de armonización a escala mundial para los requisitos, normas, procedimientos y prácticas PBN constituye la base del Concepto de PBN de la OACI. Esta interoperabilidad internacional exige que una funcionalidad del sistema de gestión de vuelo (FMS) común esté asociada a una performance de navegación en particular. Entre los ejemplos de estas funcionalidades FMS, que garantizan procedimientos PBN predecibles y reproducibles, están las transiciones de radio fijo (FRT), terminación de trayectoria del radio al punto de referencia (RF), hora de llegada requerida (RTA), desplazamiento paralelo táctico, capacidad mejorada de navegación vertical y control del tiempo.

2.2 El propósito de la PBN es garantizar la interoperabilidad mundial y poner fin a la proliferación de especificaciones de navegación mediante la publicación de un conjunto de especificaciones de navegación internacionalmente normalizadas, en el Manual de la PBN. A tal fin, en 2008, se publicó el Manual de la PBN (Doc 9613) con ocho especificaciones de navegación. En 2012 se publicará una nueva edición de este documento. El Manual actualizado contendrá, entre otras cosas, tres nuevas especificaciones de navegación, a saber, RNP avanzada, RNP 2 y RNP 0.3.

2.3 Actualmente, el plan de vuelo 2012 contiene sólo los códigos para las especificaciones de navegación que se publicaron en la edición de 2008 de Manual de la PBN, es decir, no se incluyen los códigos de las tres nuevas especificaciones de navegación. Tomando nota de que las especificaciones de navegación están incluidas en el FPL 2012 bajo la casilla 18 después del prefijo PBN/, y que en el FPL 2012 para PBN/, se especifica que “Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservadas”, sin enmienda del FPL 2012, sólo sería posible incluir estos códigos después del prefijo NAV/, “según lo requiere la autoridad competente”.

2.4 Los problemas que puede generar esta solución incluyen, entre otros, los siguientes:

- a) falta de armonización mundial o incluso regional con respecto a la codificación del plan de vuelo, lo que contrastaría marcadamente con el Concepto de PBN que ha procurado con éxito dicha armonización de las especificaciones de navegación (en el peor de los casos, la misma especificación de navegación podría identificarse mediante diferente codificación de texto libre en distintas Regiones de la OACI);
- b) la extracción de datos de los campos de texto libre no es fiable, puede experimentar errores y, por consiguiente, introduce riesgos de seguridad operacional; y
- c) posible truncamiento.

2.5 En consecuencia, es posible que los vuelos no reciban un servicio de la calidad que su capacidad real permite o, al contrario, puede producirse una carga/volumen de trabajo adicional para el ATC cuando la capacidad de performance de las aeronaves no cumple con el nivel previsto. En el peor de los casos, el plan de vuelo puede ser rechazado y los explotadores pueden sufrir demoras.

2.6 Podría afirmarse también que a largo plazo resultaría más costoso implantar el uso del designador NAV/ para las nuevas especificaciones de navegación que la inclusión de códigos bajo PBN/.

debido a que las extracciones desde el texto libre son más difíciles y, además, más susceptibles de error. En contexto, los “errores” podrían dar como resultado la emisión de una autorización incorrecta por el ATC.

2.7 Las especificaciones de navegación han de utilizarse de manera normalizada a escala mundial y, por ende, cada una de las especificaciones de navegación publicadas en el Manual de la PBN debe tener un código en el plan de vuelo ATS. Esto podría, obviamente, llevarse a cabo mediante los *Procedimientos suplementarios regionales* (SUPPS, Doc 7030), pero considerando el carácter mundial de los códigos, conjuntamente con la necesidad de acabar con la proliferación regional de especificaciones de navegación, esto no sería óptimo.

2.8 Para introducir estas nuevas especificaciones de navegación en el plan de vuelo, es necesario crear, a mediano plazo, códigos PBN nuevos en la casilla 18 y, a plazo más largo, nuevos códigos para la casilla 10. En consecuencia, se propone elaborar una enmienda de los PANS-ATM para incluir todos los códigos PBN correspondientes a todas las especificaciones de navegación que figuran en la nueva edición (2012) del Manual de la PBN (Doc 9613) con fecha de aplicación para 2014.

3. RECOMENDACIÓN

3.1 Se invita a la Conferencia a pedir a la OACI que elabore propuestas para la implantación de todos los códigos de navegación basada en la performance en el plan de vuelo para el año 2014, lo cual sería beneficioso y mejoraría las operaciones de vuelo.

— FIN —