



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 1 del

orden del día:

Estrategia mundial de navegación aérea

1.1:

Visión y panorama general de la sexta edición del GANP

ESTRUCTURA DE VARIOS NIVELES PROPUESTA PARA LA SEXTA EDICIÓN DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (GANP) Y SU NIVEL ESTRATÉGICO MUNDIAL

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta la estructura de varios niveles propuesta para la sexta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP) mediante la cual se destaca la importancia de que se armonice la planificación a escalas mundial, regional y nacional. En la nota se explica el nivel estratégico mundial de la estructura de varios niveles, nivel cuyo objetivo es impulsar la evolución del sistema de navegación aérea proporcionando directrices mundiales estratégicas. Con este propósito, el nivel estratégico mundial debería incluir una visión, ambiciones de eficiencia y una hoja de ruta conceptual.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a acordar la Recomendación 1.1/x — Visión y panorama general de la sexta edición del GANP, que figura en el párrafo 3.2.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	<i>Repercusiones para la comunidad de la aviación:</i> Ninguna. <i>Repercusiones para la OACI (en relación con los niveles actuales de los recursos del Presupuesto del Programa regular):</i> Como la elaboración e implantación progresiva de las actuales normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI continuará durante los próximos trienios, se requieren recursos adicionales, financieros y humanos, para apoyar las iniciativas de la OACI en materia de planificación mundial de la navegación aérea.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan mundial de navegación aérea</i> (Doc 9750) <i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial</i> (Doc 9854) <i>Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo</i> (Doc 9882) <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 10004) Resolución A39-12 de la Asamblea: <i>Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea</i> AN-Conf/13-WP/11 AN-Conf/13-WP/19 AN-Conf/13-WP/24 AN-Conf/13-WP/25

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) es el documento de mayor nivel para la estrategia de navegación aérea. Éste es el plan que impulsa la evolución del sistema mundial de navegación aérea y en él se tienen en cuenta el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (GATMOC, Doc 9854) y el *Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo* (Doc 9882). El GANP también ayuda en la planificación de las actividades locales y regionales de implantación.

1.2 El 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI respaldó la quinta edición del GANP, que abarca la actualización del marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) e información adicional y mantiene, al mismo tiempo, una estructura estable, como lo pidió la comunidad de la aviación. No obstante, durante la Asamblea también se destacó la necesidad de llevar a cabo una actualización más completa de la sexta edición para incluir mejoras adicionales como parte de la evolución hacia un entorno de planificación estratégica basada en la eficiencia que interactúe con los programas regionales y nacionales de investigación y desarrollo y de implantación.

2. ANÁLISIS

2.1 Estructura de varios niveles

2.1.1 Durante el 39° período de sesiones, la Asamblea encargó a la Secretaria General que promoviera, proporcionara y divulgara en forma efectiva el GANP (véase la Resolución A39-12 de la Asamblea: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea). Por lo tanto, para comunicarse mejor con los administradores de alto nivel y técnicos y no dejar a ningún Estado ni a ninguna parte interesada rezagados, se propone que la sexta edición del GANP tenga una estructura de varios niveles concebida para distintos destinatarios de la información. Esta estructura de cuatro niveles está conformada, como se ilustra en el Apéndice de la presente nota, por el nivel mundial (que comprende el estratégico y el técnico), el nivel regional y el nivel nacional. Esta estructura ofrecerá un marco que permitirá armonizar los planes regionales, subregionales y nacionales.

2.1.2 El nivel estratégico mundial es el que marcará la dirección estratégica de alto nivel para guiar a quienes toman las decisiones, con el objeto de hacer evolucionar el sistema mundial de navegación aérea. Con este propósito, el nivel estratégico mundial incluirá una visión común, ambiciones de eficiencia a escala mundial y una hoja de ruta conceptual. La OACI, con el apoyo de los Estados, las organizaciones internacionales y las partes interesadas de la industria, está preparando y mantendrá actualizado este nivel del GANP.

2.1.3 La OACI también preparará y mantendrá actualizado el nivel técnico mundial, en colaboración con todas las partes interesadas. Este nivel servirá para apoyar a los administradores técnicos en la planificación de la implantación de servicios básicos y de nuevas mejoras operacionales, de manera rentable, de acuerdo con necesidades específicas y garantizando, a la vez, la interoperabilidad de los sistemas y la armonización de los procedimientos. Dicho nivel contendrá:

a) dos marcos mundiales:

- en el marco de elementos constitutivos básicos (BBB) se describirán los elementos fundamentales que todo sistema robusto de navegación aérea debe incluir definiendo los servicios básicos que deberán proporcionarse a la aviación civil internacional; y

— en el marco ASBU se describirán los beneficios en materia de eficiencia que se espera obtener de mejoras operacionales específicas de navegación aérea en determinadas condiciones operacionales.

b) un método basado en la eficiencia para planificar la implantación de mejoras operacionales de navegación aérea, lo que incluye un catálogo con los objetivos e indicadores de eficiencia.

2.1.4 El nivel regional servirá para atender las necesidades regionales y subregionales en armonía con los objetivos mundiales. Por lo tanto, contendrá los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI a escala regional y la consideración de otras iniciativas regionales. El cuarto nivel, responsabilidad de los Estados, se centrará en la planificación nacional. Para lograr la visión común reflejada en el GANP, resulta crucial que los Estados, en coordinación con las partes interesadas pertinentes, elaboren planes de navegación aérea que constituyan un elemento estratégico de sus planes nacionales de desarrollo (véase AN-Conf/13-WP/24) y estén armonizados con los planes regionales y mundiales. Estos planes de navegación aérea servirán de documentos de referencia para la inversión nacional en infraestructura de navegación aérea.

2.1.5 Para que todas las partes interesadas cuenten con acceso fácil a la vasta cantidad de información que contiene la estructura de varios niveles del GANP, la OACI está creando el Portal GANP (<https://www4.icao.int/ganpportal/>), donde los diferentes usuarios podrán encontrar la información más importante que se ajuste a su contexto específico. Esta plataforma basada en la web garantizará la congruencia del contenido del GANP para los diferentes niveles y ofrecerá información más completa a través de una sola interfaz.

2.1.6 Si bien en la sección que sigue se describe el nivel estratégico mundial, en la AN-Conf/13-WP/19 pueden encontrarse más detalles sobre la elaboración del nivel técnico mundial. Asimismo, en las notas AN-Conf/13-WP/11 y AN-Conf/13-WP/25 figuran más detalles sobre la planificación de la implantación correspondiente al nivel técnico mundial.

2.2 Nivel estratégico mundial

2.2.1 El nivel estratégico mundial descrito en el párrafo 2.1.2 contendrá la visión del GANP, las ambiciones de eficiencia y la hoja de ruta conceptual que marcarán las direcciones estratégicas de alto nivel para guiar a quienes toman las decisiones, con el objeto de hacer que evolucione el sistema mundial de navegación aérea. Este nivel sentará las bases para los otros niveles del GANP.

La visión del GANP

2.2.2 La visión del GANP contendrá los objetivos últimos del sistema de navegación aérea, así como las nuevas dificultades y oportunidades que puedan derivarse de las tendencias tecnológicas y de la aviación. La evolución impulsada por esta visión dará como resultado un sistema mundial de navegación aérea altamente eficiente y capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad, en general, y de la comunidad de gestión del tránsito aéreo (ATM)¹, en particular.

¹ La comunidad ATM abarca la comunidad de aeródromo, los proveedores del espacio aéreo, los usuarios del espacio aéreo, los proveedores de servicio ATM, las empresas de apoyo a la ATM, la OACI, las autoridades normativas y los Estados, de acuerdo con lo descrito en el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854).

Ambiciones de eficiencia

2.2.3 Apoyar el transporte aéreo exige, en ocasiones, tomar decisiones difíciles y el decidido compromiso de las partes interesadas del sistema de navegación aérea. Además de los tres principios fundamentales de seguridad operacional, seguridad de la aviación y sostenibilidad ambiental y económica necesarios para lograr la eficiencia de la aviación, existen varios requisitos de eficiencia que debe cumplir el sistema de navegación aérea para cubrir las necesidades de la sociedad. La eficiencia debería ser el motor que impulse la evolución del sistema y es por este motivo que en la sexta edición del GANP se propondrán ambiciones de eficiencia.

2.2.4 Estas ambiciones servirán de punto de referencia para llamar a la acción, serán catalizadoras del cambio y ayudarán a fijar prioridades mundiales. Por lo tanto, no deberían verse como metas que han de seguirse de cerca continuamente y respecto de las cuales se presentarían informes sobre los resultados. Expresadas de manera cualitativa, pero concreta, estas ambiciones de eficiencia se alcanzarán cuando se logren objetivos específicos de eficiencia en cada región sujeta a planificación, teniendo en cuenta las dificultades regionales pertinentes. Aunque los objetivos de eficiencia que se elijan servirán como motores regionales y locales para impulsar el mejoramiento de la eficiencia, seguirá siendo necesario analizar las necesidades operacionales locales (véase AN-Conf/13-WP/11).

2.2.5 La comunidad de servicio ATM debería comprometerse plenamente a alcanzar estas ambiciones de eficiencia. Como parte de este compromiso, la OACI cuenta con una estrategia, en el área de seguridad operacional, que se establece en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP). Con el objetivo del GASP de reducir continuamente los casos mortales y el riesgo de que sucedan casos mortales asociados a accidentes se contribuye a alcanzar la ambición de seguridad operacional contenida en el GANP, a saber, cero accidentes relacionados con los servicios de navegación aérea (ANS) y una reducción importante (del 50%) de incidentes graves asociados a los ANS. De esta manera, el GASP apoya la ejecución del GANP al promover la implementación efectiva de la vigilancia de la seguridad operacional y de un enfoque de supervisión en la gestión de la seguridad operacional, lo que incluye la gestión de riesgos de seguridad operacional para permitir que el sistema de navegación aérea evolucione de manera operacionalmente segura.

Hoja de ruta conceptual

2.2.6 La comunidad de servicio ATM debe emprender el cambio transformador que se requiere para alcanzar las ambiciones de eficiencia siguiendo una vía unificada trazada en una hoja de ruta conceptual.

2.2.7 La hoja de ruta conceptual propuesta consta de cuatro etapas evolutivas: operaciones de vuelo en un rico entorno digital; operaciones en función del tiempo, posibles gracias a revoluciones informáticas; operaciones basadas en las trayectorias, posibles gracias a una conectividad completa de la aviación por medio de la internet; y un sistema de gestión de la eficiencia total centrado en las necesidades que dictan las operaciones y las misiones. Los componentes fundamentales de esta hoja de ruta son una mejor calidad de los datos digitales, una mayor capacidad de procesamiento y un mejor intercambio de información para tomar mejores decisiones con base en niveles de eficiencia acordados. La hoja de ruta conceptual será la base sobre la cual se determinarán mejoras operaciones nuevas para el marco ASBU (véase AN-Conf/13-WP/19).

2.2.8 En <https://www4.icao.int/ganportal/ganpdocument> figura un proyecto de visión, ambiciones de eficiencia y hoja de ruta conceptual para el GANP.

3. CONCLUSIÓN

3.1 A fin de que la divulgación del GANP sea efectiva, es necesario contar con una estructura de varios niveles para su sexta edición. Para facilitar su acceso, la información del GANP estará disponible por medio de una interfaz de usuario única (el Portal GANP) que creará la OACI. Se trata de un portal web donde los diferentes usuarios podrán encontrar la información más importante que se ajuste a sus necesidades específicas. La implantación exitosa de mejoras de navegación aérea comienza por su concepción. Por lo tanto, es necesario contar con una visión común, ambiciones de eficiencia y una hoja de ruta conceptual para impulsar la evolución del sistema mundial de navegación aérea.

3.2 Por lo anteriormente expuesto, se invita a la Conferencia a acordar la siguiente recomendación:

Recomendación 1.1/x – Visión y panorama general de la sexta edición del GANP

Que la Conferencia:

- a) acuerde migrar el Plan mundial de navegación aérea (GANP, Doc 9750) a una plataforma basada en la web y hacer que el nivel estratégico mundial esté disponible en los seis idiomas de la OACI;
- b) acuerde la estructura de varios niveles propuesta para la sexta edición del GANP;
- c) acuerde, en principio, la visión, las ambiciones de eficiencia y la hoja de ruta conceptual propuestas para la sexta edición del GANP, con las modificaciones hechas por la Conferencia;
- d) pida a la OACI que desarrolle una plantilla de plan nacional de navegación aérea de acuerdo con los planes mundiales y regionales de navegación aérea; y
- e) pida a la OACI que siga trabajando con los Estados, las organizaciones internacionales y otras partes interesadas en la preparación de la sexta edición del GANP a fin de someterla ante el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para que la respalde.

— — — — —

APPENDIX

MULTILAYER STRUCTURE PROPOSED FOR THE SIXTH EDITION OF THE GANP

