



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea

3.2: Retiro gradual de los sistemas tradicionales

APOYAR A LAS REGIONES, LOS ESTADOS Y LAS PARTES INTERESADAS EN LA ATM PROPORCIONÁNDOLES EL APOYO Y LAS ORIENTACIONES ADECUADAS PARA UNA PLANIFICACIÓN EFICIENTE Y UNA IMPLEMENTACIÓN FLUIDA DE LA TRANSICIÓN A LOS SERVICIOS FF-ICE

[Nota presentada por el Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA) en nombre de sus 18 Estados miembros africanos]²

RESUMEN

En esta nota, si bien se reconocen la importancia y los desafíos de una transición fluida hacia la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) y el cese del plan de vuelo de 2012, tiene por objeto llamar la atención de la Conferencia hacia la necesidad de que la OACI brinde el apoyo necesario para garantizar que se haya llevado a cabo una preparación suficiente, integral y adecuada de los Estados y las partes interesadas en la gestión del tránsito aéreo (ATM) de todas las regiones de la OACI con el fin de fomentar una transición segura, armonizada y universal.

En este sentido, se invita a la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea a convenir en las medidas recomendadas en la sección 3 y que se detallan a continuación.

Se invita a la Conferencia a:

- a) alentar a los Estados de las regiones a que mancomunen sus recursos cuando sea posible y a que colaboren cuando sea necesario para determinar sus necesidades y oportunidades con vistas a una transición segura y eficiente a la FF-ICE;

pedir a la OACI que:

- b) elabore orientaciones y documentos apropiados para ayudar a las regiones, los Estados y las partes interesadas de la industria a elaborar e implementar una planificación coherente para la transición a la FF-ICE de manera armonizada y eficiente, a fin de garantizar la seguridad, la continuidad y la eficiencia del tránsito aéreo en todo el mundo tras el cese del plan de vuelo presentado FPL 2012;
- c) proporcionar a los Estados, a los proveedores de servicios ATM y a las partes interesadas el apoyo necesario en términos de sensibilización y creación de capacidad, según proceda, a través de talleres y seminarios, con miras a facilitar la participación efectiva de estas partes interesadas en la transición a la FF-ICE; y
- d) llevar a cabo una evaluación periódica de la implementación de la transición a los servicios FF-ICE para permitir que la comunidad de aviación civil determine el nivel de preparación del sistema de navegación aérea para un cese efectivo del FPL 2012, en la fecha límite sugerida.

¹ Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por el ASECNA.

² Benin, Burkina Faso, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Guinea Ecuatorial, República Centroafricana, Guinea-Bissau, Madagascar, Malí, Mauritania, Níger, Rwanda, Senegal, Togo.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Se sabe que la implementación de la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) es uno de los fundamentos de la evolución del sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM), en consonancia con la metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

1.2 Con la adopción de nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para la implementación progresiva de los servicios FF-ICE, se ha dado un paso crucial en la evolución hacia un mecanismo de planificación de los vuelos capaz de sustentar la evolución de los sistemas ATM, como se prevé en el GANP.

1.3 Dado que la FF-ICE está destinada a convertirse en el único mecanismo utilizado por la aviación mundial para la planificación de los vuelos y las funciones conexas en el futuro, es esencial que las etapas que conduzcan a su plena aplicación, incluidas las de la fase de transición prevista, se lleven a cabo de tal manera que se garantice que ninguna región o parte interesada de la ATM se quede atrás.

2. ANÁLISIS

2.1 Los sistemas ATM de todo el mundo tienen perfiles diferentes en cuanto a volumen y limitaciones de tráfico, condiciones organizativas e institucionales, recursos y nivel de equipamiento, aunque todos contribuyen al funcionamiento del sistema mundial de navegación aérea para satisfacción de la comunidad humana. En consecuencia, las transiciones importantes en la ATM, como la introducción de la FF-ICE para la planificación de los vuelos, requieren un enfoque gradual, controlado, armonizado e inclusivo que tenga en cuenta el ritmo de adaptación de cada parte interesada.

2.2 Por lo tanto, es importante que los actores y entidades que componen los sistemas ATM, y los grupos de planificación e implementación de los Estados y las regiones, estén debidamente informados y preparados, y tengan pleno control de los cambios que deben introducirse en el marco de esta transición a la FF-ICE. De este modo, podrán proporcionar los servicios y funciones ATM correspondientes en condiciones y con resultados que satisfagan los requisitos de rendimiento. Todo ello exigirá la ejecución de actividades de fomento de la capacidad y la redefinición o adaptación de los procedimientos y las herramientas de trabajo, según proceda.

2.3 Las disposiciones de la OACI y las orientaciones y textos de orientación conexos son recursos importantes e indispensables para la implementación satisfactoria de la FF-ICE por parte de las partes interesadas pertinentes. Estos recursos deberían ponerse a disposición de los Estados y de las partes interesadas en la ATM al mismo tiempo que la entrada en vigor de los requisitos de la OACI, a fin de responder a las necesidades de las partes interesadas concernidas y facilitarles la tarea de definir, elaborar y realizar sus actividades para implementar nuevos servicios en las condiciones requeridas.

2.4 Las diversas hipótesis posibles analizadas para la transición operacional a la FF-ICE, así como las enumeradas en el *Manual sobre información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE)* (Doc 9965) de la OACI, revelan varios grados de complejidad que podrían constituir niveles de dificultad que las partes interesadas y los asociados de la ATM deberán ser capaces de identificar y superar a tiempo para garantizar la implementación segura y protegida de los servicios y funciones ATM de procesamiento de la información de planificación de los vuelos, tanto durante la fase de transición como después de la misma.

2.5 Una transición fluida y segura a la FF-ICE solo puede garantizarse mejor si los proveedores de servicios ATM, los explotadores de aeronaves y aeropuertos, otros usuarios y partes interesadas, así como los entes de reglamentación de los Estados en todas las regiones, son suficientemente conscientes y conocedores de las necesidades y los cambios que deben introducirse en términos de procedimientos operacionales, configuración de sistemas y equipos para el procesamiento y encaminamiento de los datos del plan de vuelo. Es muy probable que una participación a gran escala en esta transición requiera que los Estados y todas las demás partes interesadas destinen recursos sustanciales a la realización de los ajustes necesarios en sus sistemas ATM.

2.6 La transición a la FF-ICE, seguida del cese del plan de vuelo 2012, representa un cambio operacional significativo a escala global, al igual que lo fue en su momento la implementación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) y del plan de vuelo 2012. El éxito de esta transformación requerirá la participación de todas las organizaciones ATM, que para tal fin deberán hacer frente a desafíos de diversos niveles y magnitudes, dependiendo de su perfil y de su región. Por lo tanto, es importante velar por que en todas las regiones de la OACI esta operación cuente con todo el apoyo necesario de la OACI en términos de orientaciones, instrucción, sensibilización, evaluación, movilización de recursos y diversas formas de apoyo, para que ningún actor se quede atrás. Además, es importante que la OACI defina y establezca un marco para la evaluación periódica del nivel de implementación de la FF-ICE durante la fase de transición, con miras a determinar si se ha alcanzado el nivel de preparación adecuado para permitir que el plan de vuelo presentado (FPL) 2012 cese en el plazo sugerido.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) alentar a los Estados de la región a que, en la medida de lo posible, mancomunen sus recursos y colaboren para determinar las necesidades a escala regional y las oportunidades para una transición segura y eficaz a la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE);
- b) solicitar a la OACI que elabore orientaciones y documentos apropiados para ayudar a los grupos de planificación regional, los Estados, los proveedores ATM, los explotadores y todas las partes interesadas de la industria a elaborar e implementar una planificación coherente, armonizada y eficaz de la transición a la FF-ICE, a fin de garantizar la seguridad operacional, la continuidad y la eficacia de las operaciones de tránsito aéreo en todo el mundo tras el cese del FPL 2012;
- c) solicitar a la OACI que movilice recursos para garantizar el apoyo a los Estados y a los proveedores ATM en las regiones en términos de sensibilización y creación de capacidad a través de talleres y seminarios, con miras a facilitar la participación de las partes interesadas en la transición a la FF-ICE; y
- d) solicitar a la OACI que lleve a cabo una evaluación periódica de los progresos realizados en la implementación de la transición a los servicios FF-ICE para permitir que la comunidad de la aviación civil determine si el sistema mundial de navegación aérea está listo para el cese del FPL 2012 en 2034.