



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 34: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas

ACTUALIZACIÓN DEL GANP

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

RESUMEN

El GANP y su proceso de mantenimiento son esenciales para facilitar la evolución oportuna y armonizada del funcionamiento de la ATM manteniendo el criterio de interoperabilidad. La edición 2016 del GANP contiene una serie de mejoras con las que se está en un todo de acuerdo. Las mejoras adicionales que se proponen aquí para la próxima edición se dirigen a que el GANP evolucione hacia la planificación estratégica coordinada con los programas regionales de desarrollo e implantación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a pedir a la OACI que para la próxima edición del GANP:

- postule objetivos generales de funcionamiento y una visión para la ATM mundial que sean consecuentes con el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854);
- siga profundizando la coherencia y complementariedad entre el GASP y el GANP, sin dejar por eso de reconocer las necesidades de cada uno en su condición de documentos independientes;
- siga perfeccionando la arquitectura de la ATM mundial para que se comprendan mejor las dependencias entre los módulos y elementos del GANP;
- individualice mejoras esenciales dentro del GANP siguiendo una serie de criterios acordados; y
- redoble los esfuerzos para estabilizar los ciclos de revisión de las disposiciones de la OACI y el GANP disponiendo actualizaciones menores cada tres años y mayores cada seis.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se emprenderán según se disponga de recursos del presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de la duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12)</i> (Doc 10007) <i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial</i> (Doc 9854) <i>Plan global de navegación aérea</i> (Doc 9750) (edición 2016 propuesta a la Asamblea)

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, 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.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854) señala el objetivo final de la evolución de la ATM. Una de las características clave del Concepto mundial es la colaboración, armonización e integración de los componentes de la ATM. El Plan global de navegación aérea (GANP) especifica las mejoras graduales en las operaciones, que se definen como pasos hacia la realización del concepto mundial para obtener mejoras de funcionamiento.

1.2 La edición 2016 del GANP significó una sensible mejora y tiene amplio apoyo. La edición 2019 debería profundizar más aún el enfoque de privilegiar el funcionamiento, a cuyo fin se proponen aquí una serie de mejoras concretas.

2. ANÁLISIS

2.1 *Funcionamiento y visión*

2.1.1 A modo de guía y encuadramiento para la gestión del funcionamiento nacional/regional y también como justificación de la orientación para la aplicación de las disposiciones de la OACI relativas a los módulos y elementos del GANP, se propone que se defina un número limitado (no más de tres o cuatro) de objetivos no obligatorios de funcionamiento que abarquen la evolución prevista del tráfico aéreo y los flujos mundiales de tráfico aéreo. Tales objetivos deberían ir acompañados de indicadores mensurables que promuevan los comportamientos de notificación adecuados.

2.1.2 A partir de estos objetivos, el GANP debería dar más especificidad al encuadramiento y dirección de la acción incorporando una visión general para 2040, con una o dos páginas donde se trace el sendero general de evolución. Los objetivos de funcionamiento y la visión general realzarán el valor estratégico del GANP y sus hojas de ruta para la normalización y el suministro, reforzando a la vez los planes de ejecución de las regiones y los Estados.

2.1.3 Las mejoras que se definen en los módulos/elementos del GANP se concretan con las inversiones de los interesados, que en la mayoría de los casos se deben justificar con beneficios medibles y monetizados en forma de mejoras de funcionamiento. Queda claro que el funcionamiento operacional es el principal motor y que es necesario seleccionar la mejora adecuada para responder a una necesidad o cubrir una carencia que se avizora. Por esto, como primer paso es necesario definir correctamente y en común las necesidades y la causa (o las causas) de las carencias en el funcionamiento. Las mejoras operacionales deberían incidir efectivamente en esas causas, y para facilitar el proceso y visualizar causas y efectos se pueden usar diagramas de influencia. Se propone formularlos e incluirlos en el GANP y usar estos modelos para definir la ubicación de los módulos/elementos.

2.2 *Alineación entre el GASP y el GANP*

2.2.1 El GASP y el GANP son documentos complementarios: mientras que el segundo tiene como propósito planificar la evolución de la ATM hacia la realización del concepto global para cumplir determinados objetivos de funcionamiento (incluido el de seguridad operacional), el primero en esencia establece el marco general de seguridad operacional y los métodos y principios que se deben aplicar. La complementariedad de los dos documentos se puede fortalecer buscando una mayor coherencia entre sus visiones y ambiciones, mejorando las referencias cruzadas y alineando mejor el componente de “seguridad operacional” en la ATM. Por ejemplo, los objetivos de funcionamiento del GANP deberían tener un objetivo de seguridad operacional de la gestión del tránsito aéreo que sea el área clave e indicador más importante.

2.2.2 En aquellos módulos y elementos que tengan una dimensión de seguridad operacional, se lograría mayor coherencia entre ambos documentos haciendo que el GASP se ocupe de los métodos, la cultura y las medidas que se relacionan con el objetivo de seguridad operacional de la ATM y que el GANP atienda al plan de mejoras para cumplir los objetivos de funcionamiento.

2.2.3 Para la evolución futura de estos planes, se recomienda que se aplique un método sistemático para atender a los aspectos de seguridad operacional de cada módulo y que se ponga más énfasis en la seguridad operacional. Esto permitirá a los Estados y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) planificar mejor y adaptar sus propios planes nacionales y/o regionales.

2.3 *Arquitectura lógica mundial*

2.3.1 La edición 2016 del GANP ofrece por primera vez una descripción de las interacciones entre los componentes del concepto mundial que se recibe con gran beneplácito. Puesto que el sistema de ATM actual es a su vez un complejo “sistema hecho de sistemas” donde los participantes dependen unos de otros e interactúan, en la transición hacia la aplicación del concepto se requiere para los aspectos técnicos una orientación específica y desarrollada en colaboración que brinde una imagen arquitectónica detallada y fácil de entender del concepto mundial.

2.3.2 Es frecuente que las mejoras en la ATM tengan efectos que repercuten en numerosas áreas y es preciso comprenderlos bien durante el proceso de desarrollo y validación. También es sabido que esta complejidad se repite, como imagen de espejo, en la reglamentación y la normalización actuales. Para resolver esta situación y que a la vez sea posible controlar la calidad y congruencia de todas las normas y reglamentos es necesario establecer una arquitectura bien entendida de la visión y las ambiciones.

2.3.3 Manejar activamente la armonización y la colaboración supone controlar la creciente complejidad que es propia del tránsito hacia el sistema de ATM mundial como sistema de sistemas. La incorporación de una arquitectura de sistema de (muy) alto nivel en la edición 2016 del GANP es el primer paso para articular la visión del concepto mundial. La arquitectura del sistema no es un objetivo en sí pero se la necesita para poder manejar la complejidad del cambio, ya que para eso hay que entender y manejar las dependencias entre los distintos módulos/elementos del GANP, el GASP y los campos/áreas del sistema de aviación. Se propone que la próxima versión de la arquitectura de ATM mundial se construya con este objetivo en la mira.

2.4 *Definición de las mejoras esenciales*

2.4.1 La edición 2016 del GANP incluye especificaciones de módulos y elementos que se refieren, sin excepción, a la ejecución de mejoras locales, regionales o mundiales. Algunos de estos módulos/elementos exigen una coordinación mundial por cuestiones de armonización, interoperabilidad mundial y/o economías de escala. Son ejemplos de estas mejoras esenciales los módulos FICE, TBO, SWIM y ACAS. Como alternativa a la noción de “trayectoria mínima” que se postula en la edición 2016, se propone que en la próxima edición del GANP se incluyan criterios claros de desarrollo y ejecución basados en los objetivos de funcionamiento. Así, deberían señalarse los módulos/elementos del GANP que conforman la espina dorsal de la ATM mundial que satisface las necesidades regionales y mundiales.

2.5 *El ciclo total del GANP*

2.5.1 El GANP y sus actualizaciones dan dirección a los procesos y programas nacionales y regionales que deben atender a todo el ciclo de las mejoras operacionales de ATM: desde su definición, pasando por su desarrollo/validación hasta su ejecución. Los programas regionales de gran tamaño, como el SESAR, NextGen y otros semejantes, definen planes generales y planes de ejecución; organizan las actividades de despliegue y se aseguran de que se informen y se controlen correctamente los resultados. Las oficinas regionales de la OACI elaboran y mantienen planes regionales de navegación aérea. Los organismos de normalización elaboran normas para la industria. Los Estados y las RSOO deben actualizar sus requisitos de vigilancia y certificación a fin de permitir su ejecución oportuna y en condiciones de seguridad. Las industrias de aviónica, células de aeronaves y ATM terrestre participan en esos procesos y a su vez generan planes de desarrollo y nuevos requisitos para sus respectivos productos. Se trata de actividades de gran envergadura cuya eficacia y eficiencia dependen de que no sean objeto de frecuente modificación a causa de las actualizaciones del GANP. Por tal motivo, es importante que el ciclo del GANP se desarrolle de forma tal que estas iniciativas, procesos y programas de modernización en curso puedan mantenerse prácticamente alineados.

2.5.2 Se propone que se establezca una planificación que prevea actualizaciones integrales/mayores con un intervalo mínimo de seis años entre sí y actualizaciones menores cada tres años. Además, como forma de contribuir a la gestión del cambio y la estabilidad se propone que el GANP tenga distintos niveles de detalle, empezando por el nivel más alto que sería un documento ejecutivo donde se definan los objetivos de funcionamiento, la visión y los planes de alto nivel. El grado de detalle iría aumentando en los niveles inferiores, que podrían actualizarse con más frecuencia y deberían complementarse con herramientas de gestión de la información.

2.5.3 La frecuencia de actualización de las disposiciones de la OACI también debería ser tal que permita su correcta aplicación en los Estados/regiones y en la industria. El número de disposiciones de la OACI no deja de crecer, provocando inquietud sobre la sostenibilidad en el largo plazo del marco que integran. Ya en la 12ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12) se señaló que se necesita estabilidad [Recomendación 1/1 e)], y otro tanto hizo la Asamblea en distintas resoluciones a lo largo de los años (la más reciente es la Resolución A38-11). Se pide a la OACI que redoble los esfuerzos para estabilizar su corpus de disposiciones.