

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

Cuestión 1 del orden del día: Introducción y evaluación de un concepto operacional global de gestión del tránsito aéreo (ATM)

1.3: Necesidad de un plan global de navegación aérea

EL PAPEL Y LA FUNCIÓN DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA PARA LOS SISTEMAS CNS/ATM

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El 13 de marzo de 1998, el Consejo de la OACI examinó y aceptó el *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM* (Plan mundial, Doc 9750). El Consejo convino asimismo en que las actualizaciones futuras del Plan mundial deberían ser realizadas por la Secretaría basándose en la labor en curso de la OACI a nivel mundial y a nivel regional. Habiéndose finalizado el concepto operacional ATM, es preciso determinar dónde debería residir dicho concepto y comprender de qué modo calzaría dentro de los procesos de planificación mundial y regional. Además, tal vez sería necesario reforzar el papel del Plan mundial a modo de orientación de alto nivel para la comunidad de la aviación civil internacional, a fin de que ésta estudie las distintas opciones cuando lleve a cabo la planificación relativa a la implantación de sus infraestructuras de navegación aérea. Este marco común serviría para armonizar la planificación a fin de facilitar la implantación de un sistema mundial ATM más integrado.

La decisión de la Conferencia figura en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Para poder avanzar la implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), era preciso contar con un plan de acción. El primer esfuerzo de este tipo, tendiente a la elaboración de un plan, fue el *Plan mundial coordinado para la transición a los sistemas CNS/ATM de la OACI* (Plan mundial coordinado) que se incluía como apéndice en el *Informe de la Cuarta Reunión del Comité especial para la supervisión y coordinación del desarrollo del sistema de navegación aérea del futuro y del planeamiento de la transición (FAN Fase II)* (Doc 9623). El objetivo del Plan mundial coordinado era proporcionar una implantación progresiva y coordinada a nivel mundial de los

elementos del sistema de navegación aérea del futuro de manera oportuna y ventajosa. A este respecto, el Plan cumplía dos funciones principales:

- a) proporcionaba orientaciones para uso de los órganos regionales de planificación, los Estados, los proveedores y usuarios de servicios para efectuar la transición a los sistemas CNS/ATM; y
- b) constituía un punto de referencia para evaluar los progresos de la implantación.

1.2 El Comité especial para la supervisión y coordinación del desarrollo del sistema de navegación aérea del futuro y del planeamiento de la transición (FANS Fase II) comprendía plenamente el hecho de que el Plan mundial coordinado debía ser un documento actual y que sería preciso ponerlo al día y modificarlo a medida que avanzara la transición. Por consiguiente se elaboró un mecanismo para cerciorarse de que el documento se mantuviera al día y para asegurar que se actualizaba periódicamente y se distribuía ulteriormente a los Estados contratantes, a los usuarios y a los proveedores de servicios y sistemas CNS/ATM.

1.3 En 1996, el Consejo de la OACI reconoció que ese Plan había cumplido bien con su objetivo y había hecho un aporte importante dirigido hacia la realización de la visión establecida por el Comité FANS, ilustrando a la vez a la comunidad internacional sobre los sistemas CNS/ATM y las correspondientes cuestiones de implantación. El Consejo llegó a la conclusión, sin embargo, de que los sistemas CNS/ATM ya había alcanzado el grado de evolución necesario; por lo tanto, era preciso contar con un plan más concreto que incluyera todos los adelantos, concentrándose a la vez en la implantación regional.

1.4 Teniendo en cuenta lo expuesto, el Consejo encargó a la Secretaría de la OACI que revisara el Plan mundial como un “documento viviente”, constituido por elementos técnicos, operacionales, económicos, financieros, jurídicos e institucionales, que ofreciera orientación práctica y asesoramiento a los grupos de planificación regionales y a los Estados en relación con estrategias de ejecución y financiamiento, incluidos los aspectos de cooperación técnica.

1.5 El 13 de marzo de 1998 el Consejo examinó y aceptó el Plan mundial coordinado, cuyo nombre pasó a ser *Plan mundial de navegación para los sistemas CNS/ATM* (Plan mundial) (Doc 9750). En esa oportunidad, el Consejo convino asimismo en que las actualizaciones futuras del Plan mundial deberían ser llevadas a cabo por la Secretaría de la OACI basándose en la labor en curso de la OACI tanto a nivel mundial como a nivel regional.

1.6 Desde la aceptación por el Consejo, en 1998, de la primera edición del recién revisado Plan mundial, la Secretaría, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), varios grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación, y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) han reconocido la creciente utilidad del Plan mundial en relación con su labor, y la pertinencia del mismo en cuanto a la estructura de la documentación CNS/ATM de la OACI en general. Ulteriormente se reconoció la necesidad de actualizar el documento. Basándose en lo antedicho, la Secretaría llevó a cabo un examen del Plan mundial y elaboró una extensa propuesta para la enmienda de varias partes del documento. En junio de 2001, el Consejo aceptó la primera enmienda del Plan mundial y, ulteriormente, se publicó la segunda edición en 2002.

2. EL CONCEPTO OPERACIONAL ATM

2.1 Al mismo tiempo que la OACI estaba avanzando sus tareas relativas a los sistemas CNS/ATM desde el año 1991, varios Estados y todos los PIRG de la OACI también habían emprendido los programas para la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM destinados a mejorar las operaciones aeronáuticas mediante la utilización de tecnologías CNS/ATM. Sin embargo, se reconoció que la tecnología no era un fin en sí misma, y que era preciso contar con un concepto global de sistema ATM integrado. Dicho concepto constituiría, a su vez, la base para la implantación coordinada de las tecnologías CNS/ATM basándose en requisitos claramente establecidos.

2.2 Para elaborar un concepto operacional ATM mundial, el 12 de marzo de 1998 la Comisión de Aeronavegación convino en la creación del Grupo de expertos sobre el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATMCP). Al crearse el ATMCP, el principal elemento de su programa de trabajo era elaborar y describir con suficiente claridad y grado de detalle un concepto operacional ATM de ‘puerta a puerta’ que facilitaría la implantación progresiva sin interrupciones del sistema mundial ATM. El concepto operacional ATM contenido en la nota AN-Conf/11-WP/4 versa sobre este elemento crítico del programa de trabajo del ATMCP.

2.3 Si bien el concepto operacional es visionario, muchas de las prácticas y procesos actuales continuarán existiendo a lo largo de todo el horizonte de planificación. En este sentido, la implantación de un sistema ATM basado en el concepto operacional debería considerarse como evolutivo y nada impide que los Estados y los PIRG comiencen a utilizar el concepto operacional como base para la planificación de la implantación de sus sistemas ATM del futuro.

3. PLANIFICACIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS ATM DEL FUTURO

3.1 Al reconocer el hecho de que no todos los Estados o regiones pueden pasar inmediatamente al sistema ATM descrito en el concepto operacional, dicho concepto contiene detalles sobre el proceso de planificación y evolución previsto en el marco de la OACI. En este sentido, cabe tomar nota de que la implantación de un sistema ATM basado en el concepto operacional se prevé en los planes estratégicos, entre ellos, en el Plan mundial, los planes regionales y los planes de implantación de los Estados, en los cuales también se describen las etapas intermedias en progresión hacia esa meta. Por consiguiente, es preciso alinear los planes de todos los Estados y regiones para asegurar, en la mayor medida posible, que las soluciones estén armonizadas e integradas internacionalmente y que no impongan innecesariamente múltiples requisitos relativos al transporte de equipo a bordo o una proliferación de requisitos en cuanto al equipo de tierra.

3.2 Basándose en lo antedicho se considera que la porción central del concepto operacional ATM tal como fue elaborado por el ATMCP y presentado en la nota AN-Conf/11-WP/4, debería colocarse en el Capítulo 4 del Plan mundial en sustitución del texto allí contenido actualmente. De esta manera, el concepto operacional ofrecería una visión mundial que permitiría a los Estados y regiones alinear sus procesos de planificación y, basándose en requisitos ATM claramente establecidos, permitiría que la técnica de solución de los sistemas se dirija hacia un resultado armonizado e interfuncional para lograr unos resultados mutuos óptimos y mejorar los niveles de seguridad operacional, economía y eficiencia. La implantación de las diversas tecnologías CNS/ATM se basaría por consiguiente en planes bien elaborados en los que se tendrán en cuenta los objetivos de alto nivel que se definen en el concepto operacional ATM.

Planes regionales de navegación aérea

3.3 De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante es responsable de proveer, en su territorio, las instalaciones y servicios y de la aplicación de los procedimientos apropiados. En los planes regionales de navegación aérea (ANP), se indica en detalle cuáles son las instalaciones, servicios y procedimientos requeridos para la navegación aérea internacional dentro de un área especificada. Dichos planes contienen recomendaciones que los gobiernos pueden seguir al programar la provisión de sus instalaciones y servicios de navegación aérea suministrados de conformidad con el Plan, con los de otros Estados, en un sistema integrado adecuado para el futuro previsible.

3.4 Si bien la concentración tradicional de los ANP regionales ha sido la cobertura de las instalaciones y servicios requeridos por un período de cinco años, se reconoce la introducción de los sistemas CNS/ATM cuyos horizontes de planificación son más prolongados y gradualmente se están introduciendo elementos de planificación e implantación CNS/ATM en los ANP regionales.

3.5 La introducción de los elementos de planificación CNS/ATM se ha hecho de acuerdo con el Plan mundial, que fue elaborado de modo que tenga una relación clara y funcional con los ANP regionales.

Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM

3.6 El concepto operacional se elaboró independientemente de la tecnología. Esto se hizo basándose en que, teniendo en cuenta el horizonte de planificación de más de 20 años, es probable que gran parte de la tecnología que ya existe o que está en desarrollo ha de cambiar o dejar de existir. No obstante, siempre existirá la necesidad de considerar cuáles de las tecnologías disponibles debería utilizarse como base para la planificación en un momento dado. Dada la amplia disponibilidad de diversas tecnologías y la necesidad de contar con cierto grado de convergencia, en el pasado la OACI intentó identificar, en coordinación con los Estados y las organizaciones internacionales, las tecnologías que se vislumbraban como las más prometedoras y que ofrecían las mayores ventajas a la comunidad de aviación civil internacional. Después de esto, la Comisión, con la ayuda de sus grupos de expertos, elabora normas técnicas y textos de orientación para estas tecnologías específicas.

3.7 Con la proliferación de las tecnologías y a medida que se cuenta con un número cada vez mayor de opciones, para los fines de planificación de la comunidad de aviación civil internacional tal vez sea de utilidad que el Plan mundial sirva de base para la planificación y para el examen de las opciones y la toma de otras decisiones. De este modo, los Estados y los PIRG consultarían el Plan mundial y, valiéndose del concepto operacional ATM como premisa básica para la planificación, fundamentarían la selección de tecnologías, modelos o sistemas en requisitos claramente establecidos y en la orientación adicional en él suministrada. Al mismo tiempo, el diseño de sistema ATM tomaría en consideración las restricciones externas que también se identifican en el Plan mundial (p. ej., cuestiones del medio ambiente, aspectos financieros, necesidades en materia de instrucción, cuestiones jurídicas y de organización).

3.8 En el contexto que antecede, los ANP regionales proporcionarían entonces los planes de transición para la implantación de las modificaciones de los sistemas que deben llevarse a la práctica en toda la región, y contendrían asimismo una lista de las instalaciones y servicios, los procedimientos y las tecnologías, comprendidas las consideraciones relativas a los factores humanos, con base en la orientación suministrada en el Plan mundial.

3.9 La Comisión, mediante la labor de sus grupos de expertos, elaboraría a continuación normas técnicas y textos de orientación destinados a esas tecnologías en particular, tal como se realiza actualmente. Como medida de seguimiento a esta Conferencia, dicha labor probablemente se basará, cada vez más, en un conjunto claramente definido de requisitos ATM.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a convenir en las siguientes recomendaciones:

Recomendación 1/ — Inclusión del concepto operacional ATM en el *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM* (Doc 9750)

Que la OACI incluya los componentes centrales del concepto operacional ATM en el Capítulo 4 del *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM*.

Recomendación 1/ — Categoría del *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM* (Doc 9750)

Que el *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM* se considere como la principal fuente de orientación de alto nivel para los Estados y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) cuando los mismos consideren las diversas opciones para la modernización de sus sistemas de navegación aérea.

— FIN —