



Cuestión 2 del

Orden del día: Seguimiento al estado de los planes de implantación de los sistemas de navegación basados en la performance para las Regiones CAR y SAM y de las últimas enmiendas a los SARPS afines a las aéreas ATM y CNS

SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA — NOVEDADES EN LA IMPLANTACIÓN

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota tiene por objeto dar a conocer a los Estados y organizaciones internacionales las novedades relativas a la implantación de un sistema mundial de navegación aérea basado en la performance.

La OACI, orientada por dos resoluciones de su Asamblea (A35-15 y A36-7), continúa avanzando hacia la implantación de un sistema mundial de navegación aérea. El desarrollo de un marco de performance para su implantación se efectúa para apoyar el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial. La realización de la visión para una ATM futura exige un entorno de colaboración con un considerable contenido de información según se describe en el concepto de información sobre vuelos y afluencia para un entorno de colaboración (FF-ICE), el cual está en proceso de desarrollo.

Referencias:

- Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750);
- Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854);
- Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo (Doc 9882);
- Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc 9883);
- Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902).

Objetivos estratégicos de la OACI:

A: Seguridad operacional
D: Eficiencia

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde la adopción de la Resolución A36-7 (*Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia*) por la Asamblea de la OACI, han tenido lugar varias novedades relativas a la implantación de un sistema mundial de navegación aérea. Para facilitar la realización de un sistema de navegación aérea global basado en la performance, la OACI completó en el 2008 el desarrollo de material guía relevante. Los documentos incluyen: Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo

mundial (Doc 9854); Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo (Doc 9882); Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc 9883); y Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750).

2. **IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA BASADO EN LA PERFORMANCE**

2.1 *Marco regional y nacional:* En 2009, todos los grupos regionales de implantación y ejecución (PIRGs), mientras adoptaron el marco de performance regional, invitaron a los Estados a implantar marcos nacionales de performance para los sistemas de navegación aérea sobre la base de material guía de la OACI y alineado con los objetivos regionales de performance, el plan regional de navegación aérea y el concepto operacional global ATM. El marco de performance debería incluir la identificación de los objetivos nacionales de performance, tomando en consideración las expectativas de los usuarios y el llenado de los formularios sobre marcos de performance nacionales.

2.2 *Talleres regionales:* En adición a la adopción del marco de performance por parte de todos los PIRGs, se efectuaron una serie de talleres regionales con el fin de proporcionar guías a los estados sobre el desarrollo de marcos nacionales de performance para los sistemas de navegación aérea. Talleres para las Regiones Asia/Pacífico, Oriente Medio, Sudamérica y Caribe fueron efectuados en el 2009. La OACI llevará a cabo talleres similares para las regiones restantes durante el 2010 (Europa Oriental y Africa).

2.3 *Supervisión y medición de la performance:* Luego de la adopción por parte de las Regiones/Estados de enfoques basados en la performance para la planificación e implantación de la navegación aérea, el siguiente paso conlleva a una supervisión de la performance a través de una estrategia establecida para su medición. Esta estrategia debería proporcionar una cantidad de medidas en términos de indicadores y métricas de performance. Mientras que los PIRGs están progresivamente identificando un número de indicadores y métricas regionales de la performance, los Estados han reconocido que la recolección, procesamiento, almacenamiento y reporte de datos para las métricas regionales de performance identificadas, es fundamental para el éxito del enfoque basado en la performance. Al revisar los informes de los PIRGs, la Comisión de Aeronavegación recientemente notó que sería útil contar con indicadores y métricas de performance armonizadas entre las regiones de la OACI, con el fin de facilitar la comparación y acciones coordinadas para efectuar mejoras, pero sin embargo reconoció que los diferentes niveles de desarrollo en las regiones puede conducir a diferentes indicadores y métricas.

2.4 *Informe sobre la revisión de performance:* En la práctica actual, todos los PIRGs revisan el estado de implantación de las diferentes conclusiones de reuniones anteriores con el fin de evaluar la performance regional en la mejora de la infraestructura de la navegación aérea. En adición a esto, y como parte del proceso para la supervisión y medida de la performance de los sistemas de navegación aérea, se propone introducir en cada reunión de PIRG un “reporte sobre la revisión de la performance regional (RPRR) de los sistemas de navegación aérea”. Con el fin de facilitar un enfoque normalizado, la sede de la OACI, en consulta con las Oficinas Regionales y los PIRGs, desarrollará un formato normalizado para este RPRR para el 2011.

2.5 **Información sobre vuelos y afluencia para un entorno de colaboración (FF-ICE)**

2.5.1 El concepto FF-ICE está en proceso de elaboración con el objeto de concretar la visión planteada en el concepto operacional y los requisitos de la ATM. La información para un entorno de colaboración (ICE) está compuesta de múltiples dominios incluyendo la información sobre vuelos y afluencia (FF). La intención del FF-ICE es definir los requisitos de información para la gestión de la afluencia, la planificación de vuelos y la gestión de trayectorias relacionadas con los componentes del concepto operacional. Se prevé completar la implantación del concepto FF-ICE para el año 2025.

2.5.2 Se ha previsto que, con el FF-ICE, el entorno operacional se basará en la performance y procurará satisfacer las once expectativas de la comunidad ATM definidas en el concepto operacional mediante sus siete componentes (equilibrio entre demanda y capacidad, gestión de conflictos, gestión de la provisión de servicios, organización y gestión del espacio aéreo, operaciones de aeródromo, sincronización del tránsito y operaciones de usuarios del espacio aéreo). El FF-ICE abarca la compartición de información sobre vuelos entre los miembros de la comunidad ATM y comienza con la rápida presentación de información de vuelos por los usuarios del espacio aéreo al sistema ATM y finaliza con el archivo de la información pertinente después del vuelo. Se concentra en necesidades mundiales de compartir información sobre vuelos pero también se adapta a las necesidades regionales y locales.

2.5.3 El nuevo plan de vuelo de la OACI se implantará en noviembre de 2012; sin embargo, el concepto operacional tiene requisitos de datos mayores que los que pueden apoyarse en el sistema de planes de vuelo actual. Estos comprenden compartir la información en todo el sistema, proporcionar datos tempranos sobre intención, gestión por trayectoria, toma de decisiones en colaboración y un apoyo automático de alto nivel que exige información de lectura mecánica y sin ambigüedades. El FF-ICE refina el concepto operacional en el sector de la gestión de información de vuelos. Constituye la base necesaria para los sistemas ATM más avanzados y la elaboración de la gestión de trayectorias en cuatro dimensiones (4D).

2.5.4 Si bien se reconoce que la transición al FF-ICE entrañará importantes consideraciones operacionales y financieras, también habrían consecuencias relacionadas con la inacción o demoras. Con el considerable crecimiento previsto del transporte aéreo, es necesario iniciar cuanto antes la transición hacia los beneficios del concepto operacional.

3. **CONCLUSION**

3.1 La implantación de un marco de performance exige compartir conocimientos, instrucción y alguna experiencia específica. Habría también requisitos de soportes físico y lógico así como de capacidades de análisis. Asimismo, se reconoce que un marco de performance dará como resultado un sistema más eficiente gracias a economías de costos, reducción de la dilapidación de recursos, prácticas de imposición de derechos más equitativas y una prestación de servicios más eficiente. Dado que la actividad plantea un desafío que exige un esfuerzo coordinado mundialmente, debería instarse a la comunidad de la aviación a que adopte un enfoque común hacia el desarrollo e implantación de un sistema mundial de navegación aérea basada en la performance.

4. **ACCION SUGERIDA**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota del desarrollo en la implantación de sistemas globales de navegación aérea basados en la performance;
- b) Solicitar a aquellos Estados que aun no lo hayan hecho, a establecer un mecanismo para la recolección, procesamiento y almacenamiento de datos, y proporcionar información a la Oficina Regional sobre las métricas regionales de performance identificadas.

- FIN -