



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 35: Sistema mundial de Gestión del tránsito aéreo (ATM)

SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA — NOVEDADES EN LA IMPLANTACIÓN

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

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.

Este informe amplía otras actividades que comprenden: la elaboración de un *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883) y la implantación de un marco de performance que serviría de mecanismo para que los órganos de gestión y rectores implanten, vigilen y examinen las actividades detalladas y los cronogramas que deberían conducir a la realización del sistema mundial de navegación aérea, según se prevé en el concepto operacional.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a tomar nota de las novedades relativas a la implantación de un sistema mundial de navegación aérea basado en la performance.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A y D.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Los recursos para llevar a cabo las actividades indicadas en la presente nota se han incluido en el presupuesto propuesto para 2011 a 2013.
<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>Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea</i> (Doc 9883) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)

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. El *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) fue actualizado y se elaboraron principios y prácticas para ayudar a Estados y organizaciones internacionales a desarrollar un enfoque de la gestión de la performance adecuado a sus condiciones locales, incluyendo estrategias de transición, para apoyar el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854). Los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) adoptaron un marco de performance mundial.

2. ACTIVIDADES DE LA OACI PARA LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA

2.1 Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea

2.1.1 Es necesario modificar la forma en que se planifica la evolución de la ATM a los niveles nacional, regional y mundial y apoyar el GANP como documento de planificación de la transición. Los Estados y regiones deben trabajar en colaboración para elaborar arreglos de transición hacia el sistema mundial previsto en el concepto operacional. Cada vez más, las opciones de planificación se justifican por adelantado mediante el análisis de necesidades de performance previstas, ventajas esperadas y cronogramas para el logro de las metas. El *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883) se elaboró con miras a elevar la conciencia de la necesidad de una planificación armonizada mundialmente y proporciona orientación práctica sobre la integración de la planificación basada en el rendimiento, promoviendo así un enfoque armonizado y convenido mundialmente al tiempo que satisface las necesidades de la comunidad aeronáutica.

2.1.2 Este documento no debería considerarse en forma aislada, sino en el contexto del concepto operacional que proporciona la visión y dirección general: el *Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo* (Doc 9882), que transforma la visión general en un texto que especifica la evolución funcional de la ATM, y el GANP, que servirá de base para una planificación de la implantación armonizada y coordinada.

2.2 Elaboración de un marco de performance mundial para apoyar la implantación

2.2.1 El 20 de noviembre de 2006, el Consejo aprobó un conjunto de veintitrés iniciativas del Plan mundial (GPI) como parte del GANP. Los PIRG iniciaron la adopción de un marco de performance, objetivos de performance, cronogramas para la implantación y la elaboración de un plan y programa completo de actividades de planificación para lograr sus objetivos con arreglo al GANP.

2.2.2 Se celebraron varios seminarios prácticos para regiones de la OACI a efectos de proporcionar orientación detallada a los Estados sobre la elaboración de marcos de performance nacionales para los sistemas de navegación aérea. En 2009 se realizaron seminarios prácticos que abarcaron las Regiones Asia/Pacífico, Oriente Medio, Sudamérica y el Caribe. Seminarios similares tendrán lugar en las restantes regiones durante 2010-2011.

2.2.3 La próxima etapa entraña la vigilancia y medición de la actuación del sistema de navegación aérea. Dado que es necesario identificar métricas adecuadas y armonizadas para las regiones, se pedirá a los Estados que proporcionen los datos pertinentes.

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

2.3.1 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.

2.3.2 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.

2.3.3 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).

2.3.4 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.

2.3.5 La gestión de la performance es un proceso continuo con actividades estratégicas, tácticas y forenses que se desarrollan a lo largo de varios años. El FF-ICE proporciona información y mecanismos para apoyar estas actividades.

3. **CONCLUSIONES**

3.1 La noción de un sistema de navegación aérea basada en la performance surgió de las buenas prácticas de la industria que han evolucionado a lo largo de muchos años. Dado que la industria de la aviación ha pasado a ser un entorno menos reglamentado y más empresarial con mayores responsabilidades, las ventajas de implantar un sistema de navegación aérea basada en la performance se hace cada vez más evidente. 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. Considerando el objetivo general de establecer metas y medir logros, el esfuerzo 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.

3.2 En términos de los programas importantes que podrían concentrarse en regiones específicas o determinados requisitos operacionales, las actividades de la OACI continuarán dirigiéndose a garantizar el interfuncionamiento, la armonización y la uniformidad entre tales actividades y el resto de la comunidad de la aviación civil internacional. Dicho esfuerzo debería conducir a un mayor interfuncionamiento, procedimientos comunes y requisitos de equipamiento convenidos, con lo que se reducirían los costos y se aumentaría la eficiencia del sistema de navegación aérea con las ventajas correspondientes en materia de seguridad operacional, medio ambiente y otras importantes áreas clave de rendimiento, según se plantean en el concepto operacional.

— FIN —