



**Cuestión 3 del
Orden del Día: Servicios de Navegación Aérea**

3.1 CNS/ATM

PERSPECTIVA GENERAL DE LAS ACTIVIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN SOBRE LA CONCIENTIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE

(Presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Esta nota proporciona una actualización de las recientes actividades de los Estados Unidos para la implementación de la Navegación basada en la Performance (Performance de Navegación Requerida y Navegación de Área)

References:

- Manual sobre la Performance de Navegación Requerida de la OACI, Doc. 9613
- *Declaración de la Reunión de Aviación Trilateral de Norteamérica sobre la Estrategia Conjunta para la Implementación de la Navegación basada en la Performance: Navegación de Área (RNAV) y la Performance de Navegación Requerida (RNP) en Norteamérica*

1. Introducción

1.1 La Administración Federal de Aviación (FAA) del Departamento de Transporte de los Estados Unidos ha trabajado conjuntamente por varios años con los interesados en aviación para implementar la Navegación basada en la Performance en el Sistema Nacional del Espacio Aéreo de los Estados Unidos. Conjuntamente con este esfuerzo, la FAA esta comprometida a trabajar con la comunidad internacional, en foros mundiales, regionales y bilaterales para armonizar aún más la implementación de la Navegación basada en la Performance en donde la comunidad de aviación (gobierno e industria) determina que los beneficios se pueden hacer realidad.

1.2 Esta nota también proporciona información sobre recientes actividades internacionales de los Estados Unidos en el área de Navegación basada en la Performance.

2. **Discusión**

2.1 La Navegación basada en la Performance es el término que incluye los conceptos de la Navegación de Área (RNAV) y la Performance de Navegación Requerida (RNP).

2.2 La Navegación basada en la Performance busca tomar ventaja de la habilidad de las aeronaves para operar sin riesgo y eficientemente usando una variedad de sistemas a bordo. Estos sistemas son usados conjuntamente con una variedad de señales externas proporcionadas por sistemas en tierra, en el espacio y en aeronaves. El objetivo global es lograr beneficios de seguridad operacional, capacidad, acceso y eficiencia para los usuarios (aviación comercial y general) y proveedores de servicios de tránsito aéreo.

2.3 La Navegación basada en la Performance es un sistema de extremo a extremo de conceptos y aplicaciones basados en normas y métricas de la performance de aeronaves. Las autoridades de aviación especifican las capacidades y requerimientos de la performance de las aeronaves necesarios para operar en un espacio aéreo determinado, o usar una ruta determinada o procedimiento por instrumentos. La Navegación basada en la Performance es un cambio significativo del modelo convencional donde las autoridades de aviación requieren tecnologías o equipos específicos.

2.4 La FAA es un participante clave en el Grupo de Estudio de la Performance de Navegación Requerida y Requisitos Operacionales Especiales (RNPSORSG). El RNPSORSG es el encargado de dar a la Secretaría de la OACI las recomendaciones sobre conceptos RNAV y RNP y temas de implementación. El Grupo de Estudio está revisando el *Manual sobre la Performance de Navegación Requerida* de la OACI, Doc. 9613, para enviarlo a la Secretaría a mediados del 2006.

2.5 De enero a junio del 2005, la FAA ha trabajado estrechamente con representantes de Eurocontrol para armonizar sus respectivos requisitos para operaciones RNAV (Precisión RNAV, o P-RNAV, en Europa, y RNAV “Tipo B” en Estados Unidos. Este esfuerzo de armonización ha resultado en una propuesta para una norma “RNAV de la OACI” que fue presentada conjuntamente por la FAA y Eurocontrol al RNPSORSG en su reunión de junio del 2005 y será revisada por la Secretaría de la OACI.

2.6 La Aviación Trilateral de Norteamérica (NAAT), compuesta por las autoridades de aviación civil de Canadá, los Estados Unidos y México esta de acuerdo en la importancia de buscar una implementación en armonía de la Navegación basada en la Performance, y hacer más eficiente la implementación de ésta, tomando acciones coordinadas sobre asuntos estratégicos.

2.7 El 22 de junio del 2005, la *Declaración de la Aviación Trilateral de Norteamérica sobre la Estrategia Conjunta en Norteamérica para Implementar la Navegación basada en la Performance: Navegación de Área (RNAV) y la Performance de Navegación Requerida (RNP)* se firmó por representantes de alto rango de Transport Canada, NAV CANADA, la FAA, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y Los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM).

2.8 Esta *Declaración* reconoce que los Estados implementen la Navegación Basada en la Performance en ritmos y niveles diferentes, basados en sus necesidades particulares. Una estrategia conjunta deberá enfocarse en el desarrollo de normas y procedimientos recomendados armonizados para diseño de procedimientos, aprobación de aeronaves y operadores, y operaciones de tránsito aéreo.

2.9 Los principios básicos incluyen la transición a RNAV como el enfoque principal de la Navegación Basada en la Performance. La implementación de RNP es ventajosa debido a que se obtienen beneficios al aplicar los requisitos de la performance de aeronaves. Los usuarios y proveedores de servicio deberían tomar, al máximo posible, ventaja de las operaciones e inversiones existentes.

2.10 Los participantes a la Trilateral de Aviación de Norteamérica reconocen que los beneficios de un acercamiento armonizado a la navegación de área basada en la performance podría extenderse más allá de sus fronteras. La NAAT tiene planeado alentar la expansión de la navegación aérea basada en la performance, en coordinación con las organizaciones regionales de la OACI en todo el Caribe, Centroamérica y Sudamérica.

2.11 La FAA ha participado en varios seminarios celebrados en las regiones CAR/SAM para compartir información de aspectos técnicos y políticos de implementar la navegación basada en la performance. Eventos recientes incluyeron los siguientes:

- Reunión Técnica de Seguridad de Vuelo Trilateral de Aviación de Norteamérica (Ixtapa, México, enero 2005)
- Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) Primer Seminario Regional de Seguridad Operacional (mazo 2005 en San Salvador, El Salvador)
- OACI/FAA /Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) - Seminario Regional NAM/CAR/SAM de Implementación de Navegación de Área (RNAV) y Performance de Navegación Requerida (RNP) (Ciudad de México agosto de 2005).
- Tercer Seminario RNAV/RNP CAR/SAM (Lima, Perú, septiembre 2005)

2.12 La FAA participará activamente en el Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS y sus Grupos de Tarea RNAV/RNP para compartir sus conocimientos sobre la implementación de la Navegación basada en la Performance con los Estados interesados.

3. **Recomendación**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota; y
- b) distribuir este papel a los servicios de tránsito aéreo y organizaciones reguladoras de aviación civil de los Estados concernientes, acompañado de sus puntos sobre la utilidad de la Navegación Basada en la Performance para sus sistemas de espacio aéreo.