

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 35: Navegación aérea — Apoyo a la implantación****PRIORIDADES Y OBJETIVOS REGIONALES PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

Al proporcionar dirección estratégica para el programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea, el *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750), sirve para guiar la planificación e implantación en los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), los Estados, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y otras partes interesadas. El 29 de mayo de 2013, el Consejo (199-5) aprobó la cuarta edición del GANP que contiene el nuevo marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Considerando los avances de los PIRG en relación con las mejoras de eficiencia regional mediante la implantación de los módulos del Bloque 0, en esta nota se presenta un enfoque para la asignación de prioridades y una metodología para ayudar a determinar las prioridades y objetivos regionales para la navegación aérea.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que encargue al Consejo que dé instrucciones a los PIRG para que:

- establezcan, de conformidad con las Recomendaciones 6/1 y 6/12 de la Duodécima conferencia de navegación aérea, prioridades y objetivos para la navegación aérea para mayo de 2014;
- compartan entre sí las iniciativas que han tenido éxito; y
- utilicen grupos específicos de interfaz, cuando se requiera, para abordar la cuestión de la armonización de los planes de navegación aérea en áreas adyacentes de los PIRG; y
- en cada región, desarrollen un mecanismo de coordinación entre los PIRG y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para garantizar la coherencia en las acciones y evitar la duplicación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de seguridad operacional, protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del programa regular de 2014-2016 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de la Duodécima conferencia de navegación aérea (2012) (AN-Conf/12) (Doc 10007)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)</i> <i>Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc 9883)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 *Mecanismo PIRG:* El Consejo estableció los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) con el objetivo de planificar el desarrollo de sistemas e infraestructura de navegación aérea a escala regional. Los seis grupos regionales son: APANPIRG (Grupo regional ASIA/PAC de planificación y ejecución de la navegación aérea), APIRG (Grupo regional África-Océano Índico de planificación y ejecución), GEPNA (Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea), GREPECAS (Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución), MIDANPIRG (Grupo regional Oriente Medio de planificación y ejecución de la navegación aérea), y NAT SPG (Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional). En esta nota se analizan los avances que están realizando los PIRG en la determinación de prioridades regionales para lograr mejoras operacionales junto con los correspondientes objetivos en relación con los sistemas de navegación aérea.

2. PRIORIDADES Y OBJETIVOS REGIONALES PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

2.1 *Priorización:* Para apoyar un sistema de navegación aérea armonizado a escala mundial, la OACI ha elaborado la cuarta edición del GANP a fin de ofrecer orientaciones claras en relación con objetivos operacionales que sirvan de guía, tecnologías, aviónica, procedimientos de apoyo y aprobación de normas y reglamentación necesarias para realizarlos. Además, el GANP establece el marco para una implantación gradual basada en los perfiles operacionales y las densidades concretas de tránsito aéreo de cada región y Estado. Esto se logra mediante las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), un marco basado en el consenso que constituye la base del GANP revisado.

2.2 Si bien el GANP tiene una perspectiva mundial, no todos los módulos ASBU se aplican necesariamente a todos los Estados o regiones. Algunos módulos son paquetes especializados que deberían aplicarse cuando existan requisitos operacionales específicos o ventajas conexas. Por consiguiente, las prioridades en cuanto a la implantación de mejoras en la gestión de tránsito aéreo (ATM) variarán entre las regiones ya que cada región tiene diferentes entornos operacionales, volúmenes de tránsito, etc. Este ejercicio de priorización podría llevarse a cabo por los distintos Estados y, a escala regional, por los PIRG. Se prevé que un número limitado de módulos ASBU serán esenciales a nivel mundial y, en consecuencia, con el tiempo pueden llegar a ser objeto de normas de la OACI con fechas de aplicación obligatorias. En el caso de otros módulos, la implantación debería basarse en la metodología común que permite cierta flexibilidad en el proceso de implantación y asegura al mismo tiempo la interoperabilidad mundial. En la trayectoria mínima para las ASBU se define la lista mínima de opciones de tecnología que se necesitan para asegurar la interoperabilidad mundial. En el entretanto, la OACI seguirá trabajando en la preparación de textos de orientación para la categorización de los módulos de mejoras por bloques para determinar las prioridades de implantación y proporcionar la orientación necesaria para los grupos regionales de planificación y ejecución y para los Estados.

2.3 *Metodología:* Guiado por el Plan mundial de navegación aérea, el proceso regional de planificación se inicia con la identificación de las áreas ATM homogéneas, las corrientes principales de tránsito y los aeródromos internacionales. Un análisis de datos debería conducir a determinar oportunidades para mejorar la eficiencia. Los módulos de las ASBU se evaluarían para determinar aquellos que mejor proporcionarían las mejoras operacionales necesarias. Dependiendo de la complejidad del módulo, puede ser necesario emprender etapas de planificación adicionales, que incluyan posibles necesidades regionales en materia de financiamiento e instrucción. Por último, se elaborarían planes regionales para la introducción de los módulos, basándose en los requisitos tecnológicos de apoyo. Esto constituye un proceso de planificación iterativo que puede requerir la repetición de varias etapas hasta determinar un plan final que incorpore el establecimiento de objetivos regionales concretos. La metodología de planificación exige la plena participación de los Estados, proveedores de servicios, usuarios del espacio aéreo y otras partes interesadas, asegurando así el compromiso de todos los

participantes con respecto a su ejecución. Este enfoque facilitaría la aplicación de la Recomendación 6/1 de la AN-Conf/12 en la que se pide a los Estados y PIRG que finalicen la armonización de los planes de navegación aérea regionales con la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea para mayo de 2014.

2.4 *GCM PIRG-RASG*: El 10 de marzo de 2013 la OACI celebró una reunión de coordinación (GCM) de Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), la cual estuvo presidida por el Presidente del Consejo de la OACI. La reunión tenía como principal objetivo intercambiar ideas sobre el grado de preparación y la capacidad de los PIRG y RASG para establecer prioridades y fijar objetivos compatibles con las nuevas versiones del GANP y del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP). Un objetivo secundario era compartir información sobre las iniciativas de cada uno de los PIRG y RASG que habían tenido éxito a fin de lograr la mejor sinergia posible. Los resultados de la reunión incluyen lo siguiente:

- a) se acordó establecer prioridades y objetivos para la navegación aérea para mayo de 2014, de conformidad con el marco ASBU/GANP;
- b) se convino en la necesidad de medir las mejoras en la eficiencia para ayudar a demostrar el impacto positivo en el medio ambiente;
- c) se respaldó el prototipo de gráficos de eficiencia regional previsto y se determinó un conjunto inicial de indicadores y parámetros para la navegación aérea;
- d) se confirmó la necesidad de un mecanismo de coordinación en cada región entre los RASG y PIRG para garantizar la uniformidad de las medidas y evitar la duplicación;
- e) se alentó el intercambio de información sobre las iniciativas que habían tenido éxito;
- f) se determinó la necesidad de impartir instrucción sobre cómo determinar prioridades en relación con las mejoras por bloques del sistema de aviación; y
- g) se convino en utilizar grupos específicos de interfaz, cuando se requiera, para tratar la cuestión de la armonización de los planes de navegación aérea en áreas adyacentes a los PIRG.

2.5 Se decidió convocar una reunión mundial de coordinación PIRG-RASG, con este formato, cada dos años, y se programó la siguiente reunión para la primavera boreal de 2015.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Las ASBU descritas en la cuarta edición del GANP (Doc 9750) están diseñadas para lograr la armonización e interoperabilidad que conduzca a mejoras en el suministro de servicios de navegación aérea en todo el mundo. Si bien los módulos ASBU sientan las bases para un sistema interoperable a escala mundial, no se prevé que todos los módulos se implanten en todas partes al mismo tiempo. Por consiguiente, es necesario concebir un medio de priorizar las mejoras operacionales por medio de los módulos ASBU, junto con el establecimiento de los objetivos correspondientes, para ayudar a los PIRG y a los Estados a determinar cuáles módulos deben implantar y en qué circunstancias y plazos.