



DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

PROYECTO DE INFORME DEL COMITÉ SOBRE LA CUESTIÓN 2 DEL ORDEN DEL DÍA

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 2 del orden del día se somete a la aprobación del Comité para su presentación a la Plenaria.

Cuestión 2 del orden del día: Operaciones de aeródromo – Mejoramiento de la eficiencia de los aeropuertos**2.1 INTRODUCCIÓN**

2.1.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron los módulos que sirven de apoyo al área clave de rendimiento relativa a las operaciones de aeródromo. El Comité tomó nota de que una mayor infraestructura de pistas y avances en los sistemas de navegación aérea y de aeronaves eran de importancia fundamental para aumentar la capacidad aeroportuaria, pero que serían de poco beneficio si las operaciones en las superficies de los aeropuertos, en su conjunto, no se optimizaban para mejorar la eficiencia de los aeropuertos. Se abordó la cuestión relativa a los módulos que sirven de apoyo a las mejoras de la eficiencia de los aeropuertos. Éstos son: Accesibilidad aeroportuaria optimizada; Mayor rendimiento de las pistas mediante separación dinámica por estela turbulenta; Mejoramiento de la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones en la superficie; Operaciones aeroportuarias optimizadas mediante la toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto; Torre de control de aeródromo operada a distancia; y Operaciones aeroportuarias mejoradas mediante la gestión de salidas, llegadas y movimientos en superficie. También se examinaron procedimientos operacionales complementarios que maximizan el uso de la navegación basada en la performance (PBN) y son esenciales para aumentar la capacidad y mejorar la seguridad operacional mediante aproximaciones con guía vertical y la estabilización de las aproximaciones para ayudar a reducir las salidas de pista; y arreglos para la toma de decisiones en colaboración que permitan el intercambio de información entre los socios del ámbito operacional de un aeropuerto, a fin de mejorar la conciencia de la situación y lograr un nivel considerablemente mayor de eficiencia en la gestión del tránsito de superficie. Por último, se analizaron cuestiones de seguridad de la aviación entre las que cabe destacar la relación entre la seguridad aeroportuaria y la predictibilidad y puntualidad de los vuelos, así como la ciberseguridad.

2.1.2 Se presentaron los módulos que sirven de apoyo al área clave de rendimiento relativa a las operaciones de aeródromo. Éstos comprenden los siguientes:

- a) B0-15, B1-15, B2-15 y B3-15 – integración de la gestión de llegadas/salidas/movimientos en la superficie;
- b) B0-65 y B1-65 – uso creciente de procedimientos por instrumentos basados en el GNSS;
- c) B0-70, B1-70 y B2-70 – manejo optimizado de la separación por estela turbulenta;
- d) B0-75, B1-75 y B2-75 – mejor vigilancia de superficie;
- e) B0-80 y B1-80 – toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto; y
- f) B1-81 – torres de control operadas a distancia.

2.2 CAPACIDAD AEROPORTUARIA

2.2.1 El Comité convino en que los aeropuertos, lo mismo que la gestión de aeronaves y del tránsito aéreo, representan uno de los tres componentes principales de un enfoque integrado que permita mejorar la eficiencia del transporte aéreo. Al aumentar la capacidad en ruta, los aeropuertos, al ser los

nodos de la red de tránsito aéreo, podrían constituir posibles cuellos de botella si no se hace nada para hacer frente a este factor restrictivo. Una mayor infraestructura de pistas y avances en los sistemas de navegación aérea y de aeronaves son de importancia fundamental para aumentar la capacidad aeroportuaria; sin embargo, también deben optimizarse las operaciones en las superficies de los aeropuertos, en su conjunto, para mejorar la eficiencia de los aeropuertos.

2.3 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

2.3.1 En relación con el tema de la seguridad de los sistemas de navegación aérea, se presentó al Comité un informe oral que cubría los resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) celebrada en Montreal del 12 al 14 de septiembre de 2012. El Comité convino en que la ciberseguridad podría ser un impedimento para la implantación del Plan mundial de navegación aérea. El concepto de “ciberseguridad” abarca la protección de los sistemas electrónicos contra el ataque electrónico perjudicial y los medios de enfrentar las consecuencias de dichos ataques. Si bien varios grupos de la industria están elaborando normas en sus propias áreas de especialidad, se tomó nota de que no existía una supervisión general, lo que daba origen a la posibilidad de que se generen lagunas, duplicaciones e incongruencias, ni un marco mundial para atender cuestiones de ciberseguridad. Por consiguiente, el Comité pidió a la OACI que, mientras ésta continúa su labor relativa a la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (ATM), establezca un mecanismo para enfrentar los problemas de ciberseguridad. El Comité tomó nota de que ahora ya se encuentra disponible el *Air Traffic Management Security Manual* (Doc 9985) [Manual sobre seguridad de la gestión del tránsito aéreo] de la OACI.

2.4 ESTELA TURBULENTA

2.4.1 Se informó al Comité acerca del trabajo de cooperación que actualmente está en curso –y que dicho Comité apoyó– para preparar los textos de orientación sobre validación e implantación de la OACI que servirán de apoyo a las mínimas de separación por estela turbulenta con matrices estáticas de pares para las aeronaves. El Comité convino en que habría ventajas derivadas de un posible avance de los programas asociados a los módulos conexos. El Comité tomó nota de la intención de varios Estados de apoyar directamente la actual disposición del trabajo de la OACI sobre este asunto, destacando la importancia de aplicar al desarrollo de nuevas mínimas de separación por estela turbulenta mundiales y armonizadas un enfoque que dé prioridad a la seguridad operacional. Reconociendo las mejoras en capacidad que ofrece la implantación de la separación dinámica por estela turbulenta, el Comité dio su pleno apoyo para que se elaboren textos de orientación sobre la validación e implantación conexas en el marco de la actual disposición del trabajo de la OACI sobre a este asunto.

2.4.2 Al reconocer que los riesgos de seguridad operacional asociados a la estela turbulenta pueden extenderse más allá de las fases de vuelo de llegada y salida y que existe la posibilidad de que se consigan, en conjunto, mayores niveles de seguridad operacional, con respecto a la estela turbulenta, gracias a sistemas apropiados de a bordo y/o terrestres de vigilancia y alerta en tiempo real de estela turbulenta, el Comité convino en que la OACI debería seguir desarrollando, en el marco de la actual disposición del trabajo de la OACI sobre estela turbulenta, un concepto OACI de “sistema de seguridad de vuelo para estela turbulenta (WVSS)”, una arquitectura de sistemas y un análisis de costos-beneficios. Además, el Comité convino en que se invitara a la OACI a considerar la posibilidad de incluir el WVSS dentro de los bloques pertinentes.

2.5 NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE - TERMINAL

2.5.1 Bajo esta cuestión, el Comité reconoció el trabajo notable que la OACI y sus socios han concluido ya para apoyar la implantación mundial de la navegación basada en la performance (PBN); sin embargo, reconoció que no se ha cumplido plenamente con la Resolución A-37/11 de la Asamblea, en lo que respecta a la producción de los planes estatales de implantación de la PBN y de los procedimientos de aproximación por instrumentos con guía vertical. Por consiguiente, el Comité reconoció que los Estados aún siguen necesitando asistencia para implantar la PBN, en especial en las áreas de aprobaciones operacionales y de instrucción del personal. No obstante, se destacó que los recursos para apoyar la PBN eran en extremo limitados y debían manejarse eficientemente. El Comité convino en que la OACI siguiera ofreciendo apoyo, con la asistencia de los Estados, las organizaciones internacionales y la industria, a fin de facilitar la implantación oportuna de la PBN.

2.5.2 El Comité reconoció la necesidad de contar con disposiciones adicionales de la OACI para brindar apoyo en aplicaciones PBN específicas para situaciones concretas, incluidas las rutas de llegada normalizada por instrumentos (STAR) PBN para operaciones simultáneas en pistas paralelas, así como con requisitos de separación para operaciones en modo mixto. El Comité analizó la aplicación de sistemas de aumentación basados en tierra (GBAS) para llegadas y salidas normalizadas por instrumentos y convino en que era necesario llevar a cabo un análisis más a fondo del requisito. El Comité también reconoció que las autoridades aeroportuarias constituyen una parte interesada clave y necesitan participar oportunamente en el proceso de planificación de la PBN, a fin de analizar/mitigar los posibles impactos, como la exposición de la comunidad al ruido y los requisitos de infraestructura aeroportuaria. Por último, el Comité apoyó el intercambio de documentación relativa a la implantación RNP AR y a la evaluación de la seguridad operacional de los vuelos (FOSA) como medio para mantener a los Estados informados acerca de ejemplos relativos a la implantación segura de los procedimientos RNP AR.

2.5.3 El Comité pidió que la OACI trabaje con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y otras partes interesadas para promover la implantación armonizada a nivel mundial de la toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto, así como mejores prácticas, como la excelencia aeroportuaria (APEX) en el programa de seguridad operacional.

2.5.4 En relación con las instalaciones para la guía del movimiento en la superficie, el Comité pidió a la OACI que estudiara los requisitos de eficiencia con la finalidad de acelerar el movimiento terrestre seguro y eficiente de aeronaves, vehículos y personal para la condición de visibilidad 4 (equivalente a un alcance visual en la pista de 75 m o menos) y que reflejara esto en el documento que resultara más pertinente.

2.6 De conformidad con el debate, el Comité aceptó las siguientes recomendaciones:

Recomendación 2/1 — Mejoras por bloques del sistema de aviación de la OACI relativas a la capacidad aeroportuaria

Que la Conferencia:

- a) inste a los Estados a que, de acuerdo con sus necesidades operacionales, pongan en práctica los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación relativos a la capacidad aeroportuaria incluidos en el Bloque 0;

- b) respalde los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación relativos a la capacidad aeroportuaria incluidos en el Bloque 1 y recomiende que la OACI los utilice como base de su programa de trabajo de normas sobre el tema;
- c) apruebe en principio los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación relativos a la capacidad aeroportuaria incluidos en los Bloques 2 y 3 como la dirección estratégica para este tema;
- d) pida a la OACI que incluya los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación relativos a la capacidad aeroportuaria en la cuarta edición del *Plan mundial de navegación aérea* en preparación, después de perfeccionarlos y someterlos a una revisión editorial; y
- e) recomiende que la OACI, los Estados y los proveedores de servicios aseguren que la capacidad aeroportuaria, incluidas las cuestiones pertinentes de planificación aeroportuaria y operacionales, se traten y justifiquen al planificar la capacidad de la gestión del tránsito aéreo y el rendimiento de los sistemas.

Recomendación 2/2 — Elaboración de disposiciones de la OACI para el Módulo B1-81 de las mejoras por bloques del sistema de aviación

La Conferencia pide a la OACI que adopte urgentemente medidas para actualizar las disposiciones de la OACI sobre requisitos de comunicaciones basadas en la performance que abarcan aire y tierra, instrucción de la tripulación de vuelo, otorgamiento de licencias de control de tránsito aéreo y procedimientos conexos para servicios de control de aeródromos operado a distancia (Módulo B1-81 de las ASBU).

Recomendación 2/3 – Seguridad de los sistemas de navegación aérea

Que la Conferencia pida a la OACI que:

- a) complete su labor de desarrollo de una red de telecomunicaciones aeronáuticas robusta y segura; y
- b) establezca un mecanismo apropiado que incluya a los Estados y a la industria para evaluar la amplitud de los problemas de seguridad cibernética y desarrolle una arquitectura de ciberseguridad mundial.

Recomendación 2/4 – Gestión optimizada de estela turbulenta

Que la Conferencia pida a la OACI que:

- a) considere acelerar la implantación de nuevos sistemas de categorización por estela turbulenta y prosiga la elaboración de disposiciones de separación dinámica por estela turbulenta;

- b) apoye la continuación de la labor cooperativa en curso sobre en separación estática por pares, con miras a tener disposiciones mundiales revisadas en el futuro previsible; y
- c) elabore la descripción del concepto de sistema de seguridad de vuelo para estela turbulenta (WVSS) junto con una arquitectura de sistema propuesta con la posibilidad de incluir WVSS en las mejoras por bloques.

Recomendación 2/5 – Implantación de la navegación basada en la performance para operaciones de terminal y de aproximación

Que la Conferencia inste a los Estados y a las partes interesadas a que:

- a) adopten urgentemente procedimientos eficientes de aprobación de operaciones y apoyen el mutuo reconocimiento de aprobaciones operacionales de otros Estados;
- b) compartan con otros Estados sus mejores prácticas, incluidas las iniciativas de implantación de la RNP AR así como la documentación pertinente de evaluación de la seguridad operacional de los vuelos; y
- c) determinen los requisitos operacionales en apoyo de su concepto de espacio aéreo de acuerdo con los procesos descritos en el Manual de navegación basada en la performance (PBN) a fin de seleccionar la especificación PBN apropiada.

Recomendación 2/6 – Elaboración de disposiciones de la OACI sobre navegación basada en la performance para operaciones de terminal y de aproximación

Que la Conferencia pida a la OACI que investigue y haga las adiciones apropiadas que requieran las disposiciones de la OACI, incluyendo;

- 1) especificación de navegación de salida RNP AR;
- 2) aplicación de rutas de llegada normalizada en terminal de navegación basada en la performance para aproximaciones simultáneas independientes;
- 3) evaluación de la necesidad de disposiciones de la OACI sobre el uso del sistema de aumentación basado en tierra para agregar procedimientos de llegada por instrumentos estándar y de salida por instrumentos estándar a la trayectoria de aproximación y aterrizaje;
- 4) elaboración de normas de separación en apoyo de todas las especificaciones de navegación basada en la performance y que también permitirán operaciones en que se aplican diversos requisitos de performance; y
- 5) uso avanzado de la navegación basada en la performance en apoyo de los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación.