



NOTA DE ESTUDIO

DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

Cuestión 1 del orden del día: Asuntos estratégicos que giran en torno al reto de la integración, interoperabilidad y armonización de los sistemas en apoyo del concepto de “Cielo único” para la aviación civil internacional

- 1.1: Plan mundial de navegación aérea (GANP) – Marco de planificación mundial**
- a) Metodología y contenido de las ASBU
 - b) Hoja de ruta para las comunicaciones
 - c) Hoja de ruta para la navegación
 - d) Hoja de ruta para la vigilancia
 - e) Hoja de ruta de aviónica
 - f) Hoja de ruta para la gestión de la información aeronáutica (AIM)

ESTADO DE LAS MEJORAS POR BLOQUES DEL SISTEMA DE AVIACIÓN

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

Esta nota apoya el marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) aprobado en principio según figura en el proyecto de Plan mundial de navegación aérea (Plan mundial) adjunto a la nota WP/3.

En la nota se apoya que las regiones y los Estados utilicen las ASBU, una vez finalizadas, para abordar las cuatro áreas de mejoramiento de la eficiencia identificadas y para mejorar la compatibilidad mundial mediante la aplicación uniforme de los módulos ASBU.

En la nota se indica que los Estados deben seguir perfeccionando el estado y contenido de las ASBU y sus módulos antes de que las mismas se hayan completado y hayan sido aprobadas por el Consejo de la OACI. En dicha tarea deberían participar la Comisión de Aeronavegación y representantes de un amplio sector de los Estados, en consulta con la Secretaría.

En la nota se identifica que, para las regiones y los Estados, las prioridades de seguridad operacional de la navegación aérea que surjan del Plan global para la seguridad operacional de la aviación, actualmente en desarrollo, tendrán precedencia respecto de las ASBU centradas en la capacidad y la eficiencia.

En la nota se destaca que las ASBU no constituyen el primer paso en el proceso de planificación sino una herramienta para ser utilizada luego de que se establezcan los planes mundiales de seguridad operacional y de eficiencia y capacidad, seguidos por planes regionales y de los Estados. Ese enfoque de planificación por niveles evita que se impongan soluciones a problemas que pueden o no ser pertinentes para distintas regiones o Estados.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 3.3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó una resolución (A37/12) en la que se encarga al Consejo que enmiende el GANP a efectos de incluir un marco que permitiera a la OACI analizar fácilmente el impacto de los planes de modernización de la navegación aérea de los Estados en el sistema mundial y que adoptara luego las medidas pertinentes que se necesiten para asegurar la armonización mundial.

1.2 La principal característica del proyecto de Plan mundial de navegación aérea (Plan mundial) distribuido con la nota WP/3 consiste en aplicar la citada resolución mediante la adopción de la metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) propuesta y las hojas de ruta tecnológicas de apoyo. Los módulos ASBU fueron elaborados por un equipo técnico selecto en un contexto de proyectos de navegación aérea europeos y estadounidenses, centrados en afrontar desafíos regionales significativos, capacidad y eficiencia.

1.3 Una vez finalizados, la incorporación de la metodología y los módulos ASBU proporcionará una herramienta valiosa para las regiones y los Estados al abordar las cuatro áreas de mejoramiento de la eficiencia identificadas (es decir: operaciones de aeropuerto, sistemas y datos interoperables a escala mundial, optimización de la capacidad y vuelos flexibles y trayectorias de vuelo eficientes) y contribuirá a mejorar la compatibilidad mundial mediante la aplicación uniforme de los módulos ASBU.

2. ANTECEDENTES

Estado de las ASBU

2.1 Las ASBU representan un paso importante, pero no el primero, en el proceso de planificación de la navegación aérea. Son, ante todo, una herramienta para elaborar el Plan global para la seguridad operacional de la aviación y el Plan mundial para la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, con base en objetivos, políticas y prioridades acordados, establecidos a escala mundial por la OACI y luego, a escala regional y de los Estados.

2.2 El enfoque de planificación por niveles, es decir el establecimiento por parte de la OACI del Plan global para la seguridad operacional de la aviación y del Plan mundial para la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, para que sirvan de información en el desarrollo de los planes regionales y luego de los Estados, evita una planificación de la navegación aérea centrada únicamente en las soluciones.

2.3 Al establecer primero objetivos, políticas y prioridades mundiales para la navegación aérea, y luego regionales, utilizando un enfoque basado en la performance, las regiones y los Estados pueden determinar mejor qué elementos incluir en sus planes y hacia qué aspecto de la navegación aérea dirigir sus recursos limitados, en lugar de seguir soluciones modulares o tecnológicas impuestas externamente a problemas que pueden o no ser pertinentes para su región o Estado.

2.4 Para muchas regiones y Estados, las prioridades de seguridad operacional de la navegación aérea que surjan del Plan global de la OACI para la seguridad operacional de la aviación, actualmente en desarrollo, tendrán precedencia respecto de las ASBU centradas en la capacidad y la eficiencia.

2.5 Los Estados necesitan seguir trabajando en cuanto al estado de las ASBU, teniendo en cuenta que en el proyecto de Plan mundial para la capacidad y eficiencia de la navegación aérea (Plan mundial) distribuido en la nota WP/3, se han incluido cronogramas específicos. Por ejemplo, la página 26 del proyecto de Plan mundial implica que el plazo para la disponibilidad de “diversas capacidades” del Bloque 0 es el año 2013, con un período de aplicación que va de 2013 a 2018. Es probable que, para la mayoría de los Estados, sea muy problemático lograr y aplicar todas esas capacidades diversas.

2.6 El estado de las ASBU, en cuanto a su relación con la elaboración de normas y métodos recomendados y mandatos de la OACI, necesita establecerse claramente. Podría ser necesario confirmar la aplicación de SARPS existentes como requisito básico que deberían alcanzar los Estados antes de abordar siquiera todos los módulos establecidos en el Bloque 0. El marco ASBU hasta la fecha generalmente se ha presentado como un conjunto de herramientas que las regiones y los Estados pueden elegir para afrontar sus necesidades individuales en el futuro.

2.7 El proyecto de Plan mundial distribuido con la nota WP/3 y el sistema de clasificación de la nota WP/25 parecen implicar, sin embargo, que diversas capacidades deberían aplicarse para determinadas fechas y/o se las clasifica como “esenciales”.

2.8 Ese trabajo ulterior debería incluir a la ANC, a representantes de Estados de una mayor diversidad de regiones y a la Secretaría de la OACI. No debería ser un trabajo apresurado y sería mejor que se completara una vez que los Estados hayan tenido la oportunidad de evaluar el nuevo proyecto de Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), dado que la seguridad operacional es la más alta prioridad al elaborar planes futuros de navegación aérea regionales y de los Estados.

Contenido de las ASBU

2.9 Muchos Estados de Asia y el Pacífico, y presumiblemente de otras regiones, siguen encontrando áreas de los proyectos de módulos ASBU distribuidos hasta ahora que podrían mejorarse. Sería entonces beneficioso que los módulos ASBU se sometieran a un nuevo examen realizado por un equipo técnico selecto de regiones y Estados distintos de los que participaron directamente en su desarrollo. Los módulos ASBU se beneficiarán además con la información proveniente de las iniciativas que surjan del nuevo GASP de la OACI una vez que se complete.

2.10 Otro aspecto de las ASBU que debería considerarse es si el contenido de los módulos debe ampliarse en el futuro para abarcar otras áreas de mejoramiento de la eficiencia además de las cuatro actuales (es decir, trayectorias de vuelo eficientes, optimización de la capacidad y vuelos flexibles, sistemas y datos interoperables a escala mundial y operaciones de aeropuerto).

2.11 Actualmente, por ejemplo, se describen once expectativas respecto de la gestión del tránsito aéreo en el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854), y algunas de ellas pueden adaptarse como áreas de mejoramiento de la eficiencia, y pueden desarrollarse módulos conexos usando el marco ASBU.

2.12 Por las razones esbozadas, la metodología ASBU debería recibir el respaldo, en principio, de la AN-Conf/12, pero sería necesario seguir trabajando para desarrollar plenamente los módulos y adaptarlos para su uso a escala regional y de los Estados, según corresponda.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Las ASBU servirán de ayuda para las regiones y Estados cuando aborden las cuatro áreas de mejoramiento de la eficiencia identificadas y contribuirán a mejorar la compatibilidad mundial mediante la aplicación uniforme de los módulos ASBU.

3.2 Con todo, si se aclaran y resuelven cuestiones fundamentales respecto del estado de las ASBU y se mejora el contenido de los módulos, será más fácil que los Estados y regiones del mundo puedan lograr y aplicar las mejoras dentro de los plazos acordados.

3.3 Se invita a la Conferencia a convenir en las siguientes recomendaciones:

- a) respaldar en principio la metodología ASBU y que:
 - 1) la Comisión de Aeronavegación y representantes de Estados de un amplio abanico de regiones sigan trabajando en el estado final y en el contenido de las ASBU, en estrecha coordinación con la Secretaría de la OACI, para someterlas al Consejo de la OACI para su aprobación final; y
 - 2) una vez finalizadas las ASBU, su uso por parte de las regiones y Estados será útil al abordar las cuatro áreas de mejoramiento de la eficiencia identificadas y contribuirá a incrementar la interoperabilidad mediante la aplicación uniforme de los módulos ASBU;
- b) las prioridades de seguridad operacional de la navegación aérea que surjan del futuro Plan global para la seguridad operacional de la aviación tendrán precedencia respecto de las ASBU centradas en la capacidad y la eficiencia;
- c) las ASBU no constituyen el primer paso en el proceso de planificación sino una herramienta para ser utilizada luego de elaborados el Plan global para la seguridad operacional de la aviación y el Plan mundial para la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, con base en objetivos, políticas y prioridades acordados, establecidos a escala mundial por la OACI y luego, por las regiones y Estados; y
- d) que se adopte un enfoque de planificación por niveles para evitar que se impongan soluciones a problemas que pueden o no ser pertinentes para distintas regiones o Estados; es decir, un enfoque de planificación basado en que el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación y el Plan mundial para la capacidad y eficiencia de la navegación aérea aporten información para el ulterior desarrollo y establecimiento de planes regionales, primero, y luego, de los Estados, centrados en las prioridades específicas de las regiones y los Estados.

— FIN —