



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

APOYO PARA EL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA, LAS ASBU Y LA IMPLANTACIÓN REGIONAL MEDIANTE LOS GRUPOS REGIONALES DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Uno de los resultados importantes del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI fue que se identificó la necesidad de contar con una gestión del tránsito aéreo moderna y armonizada a nivel mundial. La Asamblea instó a los Estados miembros a que compartieran con la OACI sus planes de modernización de la navegación aérea y encargó al Consejo que actualizara el Plan mundial de navegación aérea (GANP) para garantizar la compatibilidad y armonización mundiales.

El concepto de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), presentado durante el Simposio mundial sobre la industria de la navegación aérea y actualizado para la Duodécima Conferencia de navegación aérea, constituye la base principal a partir de la cual puede promoverse el GANP como solución adaptable a cada Estado miembro y a cada región. Si bien los Estados miembros trabajan para promover los sistemas de gestión del tránsito aéreo, será necesario que los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) ofrezcan mecanismos armonizados a nivel regional para asegurarse de obtener resultados positivos.

Los Estados Unidos consideran que las ASBU y el GANP constituyen un paso en la dirección correcta y un marco para implantar capacidades futuras en su espacio aéreo nacional.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a acordar las recomendaciones del párrafo 3 formuladas por los Estados Unidos.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Es importante que los encargados de la reglamentación aeronáutica, los explotadores y la industria tengan en cuenta la necesidad de contar con un sistema armonizado para coordinar un sistema de gestión del tránsito aéreo mundial. La planificación, el desarrollo, la instrucción y la implantación de un sistema armonizado a escala mundial están sujetos a un marco propuesto que incluya planes adaptables que ofrezcan los beneficios operacionales, económicos y de seguridad operacional esperados.

1.2 El Plan mundial de navegación aérea (GANP) propuesto y las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) marcan una dirección estratégica que ofrece mejoras operacionales claramente definidas y mensurables y beneficios económicos. En las ASBU propuestas se hace un resumen del equipo aéreo y terrestre necesario y de los calendarios de implantación de las normas y procedimientos. El GANP y las ASBU ayudan a los encargados de la reglamentación, a los explotadores y a la industria a derivar análisis de rentabilidad positivos y permiten adoptar un enfoque adaptable y hecho a la medida.

1.3 Para que este sistema integral tenga éxito, es necesario que los Estados miembros de la OACI estén de acuerdo en que éste es el mejor enfoque mundial y aprueben el GANP y las ASBU.

2. ANTECEDENTES

2.1 Como nación que cuenta con miles de pistas, más de 400 torres de control de tránsito aéreo, 178 instalaciones de control terminal y 21 regiones de información de vuelo a nivel nacional, los Estados Unidos apoyan el hecho de que existe necesidad de contar con un sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) moderno y armonizado. Los Estados Unidos apoyan el concepto ASBU y el GANP como marco que permite avanzar en la promoción, a escala mundial, del sistema ATM.

2.2 Las ASBU y el GANP propuestos no requieren que todos los Estados implanten todos los adelantos. En cambio, ofrecen un enfoque común que permite desarrollar capacidades donde éstas se requieren.

2.3 Los Estados Unidos han conseguido muchos beneficios en áreas en las que ha comenzado a implantar tecnología y procedimientos ASBU. En el Aeropuerto internacional Hartsfield-Jackson de Atlanta, el uso del sistema mundial de determinación de la posición (GPS), la navegación de área (RNAV) y la performance de navegación requerida (RNP) permiten hasta diez aeronaves adicionales por hora, ofreciendo economías en todo el espacio aéreo nacional de los Estados Unidos. En el Metroplex del área de Houston, con los procedimientos del sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) se están eliminando cada año hasta 648 000 millas marinas de los planes de vuelo. Esta reducción representa ahorros de hasta tres millones de galones de combustible y una disminución de 31 000 toneladas métricas de emisiones de carbono. Los descensos con perfil optimizado (OPD) en el Aeropuerto internacional Sky Harbor de Phoenix han permitido ahorrar a dos transportistas aéreos alrededor de \$6,4 millones anuales. Estos adelantos no sólo benefician al espacio aéreo nacional de los Estados Unidos, sino que repercuten en la eficiencia y seguridad de las operaciones internacionales. Los beneficios que ya se obtuvieron en los Estados Unidos se basan en los módulos del Bloque 0 de las ASBU.

2.4 El GANP, las ASBU y las hojas de ruta técnicas ayudarán a los Estados miembros de la OACI y a los explotadores a concebir un sistema ideal y a desarrollar un plan adaptable manteniendo, al mismo tiempo, la armonización mundial. También, ofrecen los calendarios relativos a las normas y métodos recomendados, que ayudarán a enmendar o crear normas, prácticas y la infraestructura requerida. La industria de la aviación y los proveedores de servicios pueden utilizar el GANP, las ASBU y las hojas de ruta técnicas como medio para hacer análisis de rentabilidad para desarrollar y producir tecnología.

2.5 Como mecanismo primario para desarrollar e implantar planes regionales, será necesario que los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) desempeñen una función activa en coordinar con sus Estados acreditados la elaboración de un marco regional que incluya el GANP y las ASBU. También, los PIRG necesitarán aumentar la coordinación entre ellos y pueden beneficiarse de las reuniones de Todos los Grupos regionales de planificación y ejecución (ALLPIRG) o de un grupo de coordinación ALLPIRG. Será necesario mantener y actualizar en forma regular los planes de navegación

aérea (ANP) regionales y los Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS) para tener en cuenta los muchos adelantos y los calendarios propuestos en el GANP y las ASBU.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) respaldar la Cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea y las hojas de ruta técnicas para su aprobación en el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
- b) respaldar las mejoras por bloques del sistema de aviación como marco del Plan mundial de navegación aérea; y
- c) pedir a los grupos regionales de planificación y ejecución que trabajen con los Estados acreditados, las organizaciones regionales y entre ellos para empezar a incorporar el Plan mundial de navegación aérea y las mejoras por bloques del sistema de aviación, según convenga, en los planes de navegación aérea (ANP) regionales.

— FIN —