



NOTA DE ESTUDIO

DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

Cuestión 6 del

orden del día: Dirección futura

6.1: Planes y metodologías de implantación

NUEVO ENFOQUE PARA LOS LINEAMIENTOS DE ICAO SOBRE PRIORIDAD DE SERVICIOS

(Nota presentada por CANSO)

RESUMEN

El objetivo de cualquier ANSP debe ser siempre maximizar la eficiencia general del sistema, mejorar los niveles de seguridad sin perjudicar excesivamente a los operadores, y minimizar el impacto tardío sobre el sistema en su conjunto. Salvo en casos de emergencia o seguridad, la priorización del tránsito aéreo se ha basado durante mucho tiempo en el concepto de “orden de llegada” (el primero en llegar es el primero en ser atendido). En el caso del área de control terminal, esta definición de prioridades en pos de la eficiencia del sistema es respaldada por ICAO PANS-ATM (Doc. 4444). Sin embargo, no siempre es conveniente, o posible, cumplir de manera estricta este concepto de priorización de servicio. A medida que se desarrolla la base tecnológica para la prestación de servicios de ATM, los ANSP tendrán que enfrentar el desafío de controlar de manera segura a aeronaves con capacidades tecnológicas diversas. Los futuros servicios de ATM eficientes y seguros requerirán paradigmas operacionales que apliquen criterios distintos al de “orden de llegada”, lo cual podría tener enormes implicancias. En consecuencia, CANSO recomienda iniciar esos estudios para buscar lineamientos alternativos que fomenten las mejoras de equipamiento, mejoren la seguridad y los niveles de servicio, y al mismo tiempo maximicen la eficiencia general del sistema.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 4.2.

1. INFORMACIÓN PRELIMINAR

1.1 Para responder de manera segura y eficiente el aumento de demanda de tránsito aéreo y a las diversas necesidades globales de los operadores y exigencias medioambientales, económicas y otros tipos de exigencias sociales, es necesario modernizar los sistemas de ATM con el objetivo de generar la mayor cantidad de beneficios operacionales y de desempeño.

1.2 Inevitablemente, a medida que avancen los programas de modernización de ATM, los usuarios del espacio aéreo se encontrarán en etapas distintas de sus programas de mejora de equipamiento

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por CANSO.

y de su implementación de los nuevos sistemas. Algunos exigirán los beneficios que genera la tecnología de a bordo de las aeronaves modernas, lo cual solo se puede lograr cuando se implementan los procedimientos y los equipos terrestres necesarios. Otros se contentan igual por ser los últimos en equiparse, ya que ellos se beneficiarán tanto de las mejoras de la tecnología y del menor costo de las unidades: la ventaja de ser el último en modernizarse.

1.3 La concesión de beneficios para las aeronaves equipadas es un asunto prioritario para el ANSP y el usuario del espacio aéreo; sin embargo, esto causará problemas de priorización de servicio a los controladores. Manejar una flota con capacidades mixtas, especialmente en el área de control terminal, donde las aeronaves tendrían que ser reordenadas de tal manera que las aeronaves equipadas y capaces tuvieran prioridad, presenta muchísimas dificultades prácticas.

1.4 No obstante lo anterior, a medida que la industria de ATM global avance en su modernización, el principio del “orden de llegada” tendrá que ser reevaluado ya que puede generar resultados poco seguros e ineficaces y retrasar la adopción de tecnologías y procedimientos nuevos, mejorados y más eficientes. La aplicación de un principio alternativo, como el de “mejor equipaje, mejor servido”, puede, al mismo tiempo, generar resultados poco seguros e ineficientes puesto que puede requerir intervención de los controladores y que los operadores y controladores implementen procedimientos duales.

2. ENFOQUE ACTUAL

2.1 La priorización de tránsito aéreo sobre la base del principio de “orden de llegada” se sustenta en los *Procedimientos para servicios de navegación aérea: Gestión de tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc. 4444) de ICAO. Sin embargo, sus defectos han sido reconocidos en varios materiales guía de ICAO, entre ellos el *Manual de requisitos para sistemas de gestión de tránsito aéreo* (Doc. 9882) y el *Manual de desempeño global del sistema de navegación aérea* (Doc. 9883), los cuales entregan una visión completa del sistema de ATM concebido en el *Concepto operacional de gestión de tránsito aéreo global* (Doc. 9854) aprobado por la 11.^a Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11) en 2003. Por último, el trabajo que está realizando tanto el grupo conjunto SESAR en Europa como el Departamento de Planificación y Desarrollo Conjunto de NextGen en los EE. UU. se basa en el supuesto de que el principio de “orden de llegada” será reevaluado.

2.2 La aplicación rigurosa del reglamento actual produce resultados ineficientes. Por ejemplo, a pesar de que se está equipando a algunas aeronaves para que puedan efectuar aproximaciones RNP en ciertos aeropuertos de los EE. UU., los controladores de tránsito aéreo no pueden efectuarlas porque, desde el punto de vista operativo, es imposible hacerlo en un entorno que también debe recibir, durante el mismo periodo, aproximaciones que no son de tipo RNP. Esto desincentiva a las aerolíneas a equipar sus aviones. Este ejemplo muestra que también resulta ineficiente y dañino para el medioambiente, aumentar las horas de vuelo y las emisiones. Priorizar el servicio en una situación en que la flota tiene capacidades mixtas exige niveles adicionales de complejidad, como tener que evaluar el equipamiento transportado por los usuarios de espacio aéreo individuales, lo cual aumenta los riesgos.

2.3 No obstante, las aeronaves equipadas, por ejemplo, con sistemas RNP, ADS-B y de comunicación de datos podrían ser identificadas como tales en sus planes de vuelo y, de esa manera, ser reconocidas fácilmente por los controladores, y permitírsele volar a su altitud preferida o encabezar la fila de despegue en un aeropuerto, lo cual les conferiría una ventaja competitiva a aquellas aeronaves que están equipadas. Sin embargo, los operadores de aeronaves no equipadas podrían oponerse a este enfoque.

2.4 Otra opción también sería entregar incentivos financieros para equipar las aeronaves. Las *Políticas sobre tarifas aeroportuarias y de servicios de navegación aérea* (Doc. 9082) de ICAO permite la aplicación de tarifas diferenciadas, tales como tarifas preferenciales, rebajas, descuentos por volumen y

otro tipo de deducciones en las tarifas pagadas normalmente por el uso de servicios y establecimientos de navegación aérea, siempre que estos se basen en los costos, sean aplicados en forma transparente y no discriminatoria, y sean ofrecidos de manera temporal. Sin embargo, no siempre es posible determinar si las tarifas diferenciadas serían incentivo suficiente para que los operadores se equipen, por lo que será necesario estudiar y analizar este asunto en mayor profundidad.

3. HACIA UN NUEVO ENFOQUE

3.1 A medida que avance la modernización de la ATM, cobrará cada vez mayor relevancia el manejo de aeronaves con equipamiento mixto. La única forma de maximizar los beneficios para el sistema en general es incentivar el equipamiento y la implementación lo más rápido posible y, al mismo tiempo, atender las diversas necesidades. En este contexto, es apropiado volver al principio de “orden de llegada” para evaluar si sigue siendo un principio adecuado.

3.2 Para eso será necesario estudiar varias opciones. Aún es demasiado pronto para proponer qué debería reemplazar, si cabe, al principio de “orden de llegada”. No obstante, hay que señalar que tanto SESAR como NextGen están trabajando sobre el supuesto de que hay cierto grado de flexibilidad en la aplicación de los lineamientos actuales. Por último, en la AN-Conf/11 de 2003 también se discutió y reconoció la necesidad de estudiar en mayor profundidad el principio de “orden de llegada” (referencias en Doc. 9828).

3.3 Los estudios deberán tener en cuenta varios asuntos pertinentes a las distintas etapas de planificación del tránsito aéreo:

- Planificación estratégica
- Planificación pretáctica
- Operaciones tácticas

3.4 En todos los casos, dichos estudios tendrán que enfocarse en la mejor solución posible, en las implicancias y en las medidas necesarias para efectuar cualquier cambio.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Se solicita a la Conferencia que considere nombrar un grupo de estudio a nivel de la industria bajo el auspicio de ICAO para que estudie las implicancias de seguir aplicando el principio de “orden de llegada” y considere posibles enfoques alternativos. Este grupo de estudio deberá informar sobre posibles principios y políticas para que sean considerados en la 6.^a Conferencia de Transporte Aéreo, en marzo de 2013, y entregar a ICAO material guía apropiado sobre las medidas prácticas que pueden adoptarse para modificar los lineamientos actuales.

4.2 Se solicita a la Conferencia que acepte la siguiente recomendación:

Recomendación 6/xx – Revisión y consideración del principio de “orden de llegada”

Que ICAO:

- a) Apoye a un grupo de estudio a nivel de industria para que estudie las implicancias y ramificaciones de seguir aplicando el principio de “orden de llegada”;

- b) Solicite a este grupo elaborar borradores de materiales guía en los que se propongan fórmulas alternativas, si lo considera necesario, que tengan en cuenta los problemas mencionados en los párrafos 2 y 3; y
- c) Exija al grupo investigar áreas que, según este, puedan necesitar mayor estudio.

— FIN —