



DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 4 del **Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los grupos**
orden del día: **regionales de planificación y ejecución (PIRG)**
4.3: **Implementación de las ASBU para mejorar la actuación**

METODOLOGÍA ASBU SIMPLIFICADA

(Presentada por Sudáfrica)

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

En esta nota se presenta la situación de Sudáfrica con respecto al concepto de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) así como diversas preocupaciones expresadas por algunos Estados que no tienen una comprensión suficiente del concepto para la planificación o implementación efectiva de los requisitos de navegación aérea aplicables. A su vez, este problema puede afectar a la elaboración de planes regionales y nacionales, lo que repercutirá en la implementación del Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750, GANP). Por lo tanto, la presente nota subraya la necesidad urgente de proporcionar a los grupos regionales la orientación y las herramientas necesarias para solucionar los problemas relacionados con la metodología ASBU y para que sea comprendido por los Estados.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a solicitar a la OACI que elabore una versión simplificada de la metodología ASBU que ayude a los Estados a identificar sus requisitos.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 38º período de sesiones, la Asamblea de la OACI respaldó, mediante la Resolución A38-2, *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, la cuarta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) del que la metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) es un componente fundamental.

1.2 La metodología mundial ASBU fue diseñada como un enfoque de ingeniería de sistemas mundial programático y flexible que permitiera a todos los Estados miembros incrementar sus capacidades de navegación aérea sobre la base de requisitos operacionales mundiales, regionales y nacionales específicos.

1.3 En aquel momento, el GANP tenía como objetivo proporcionar una orientación clara sobre los objetivos operacionales rectores así como de las tecnologías, la aviónica, los procedimientos, la aprobación de normas y reglamentos de apoyo necesarios para ponerlos en práctica, así como establecer un marco para implantaciones incrementales basadas en perfiles operacionales específicos y las densidades de tráfico de cada Estado.

1.4 Además, durante el trienio subsiguiente al 38º periodo de sesiones de la Asamblea, la OACI debía elaborar un plan integral para la elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS) así como de textos de orientación de apoyo a las ASBU. Una vez elaborados, pasarían a formar parte de un apéndice a la quinta edición del GANP que se presentaría al 39º periodo de sesiones de la Asamblea.

1.5 Sudáfrica adoptó la metodología ASBU en su Plan Maestro del Espacio Aéreo Nacional y convino en implementar todos los módulos del Bloque 0 y del Bloque 1 en los casos en que los beneficios operacionales y el análisis de las necesidades indicaran que su implementación estaba justificada.

2. ANÁLISIS

2.1 Si bien el GANP tiene una perspectiva mundial, no se pretende que todos los módulos de bloques tengan que aplicarse en todos los Estados o regiones. La flexibilidad inherente a la metodología ASBU permite a los Estados implantar módulos en función de sus necesidades operacionales.

2.2 Con todo, la experiencia adquirida en los cinco años transcurridos desde el 38º período de sesiones de la Asamblea indica que la metodología ASBU, tal como se describe en el GANP, resulta complicada y, para muchos Estados, no es fácilmente comprensible. Por ello, y de acuerdo con la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), deberían resolverse las dificultades que plantean las ASBU.

2.3 Debe observarse que actualmente las mejoras por bloques no especifican cuándo o dónde ha de implementarse un módulo ASBU una vez disponible, lo cual crea cierta confusión a algunos Estados sobre lo que es realmente necesario para dar respuesta a las necesidades operacionales. Además, en ausencia de una orientación clara, algunos Estados son vulnerables ante miembros de la industria aeronáutica que realizan acercamientos a nivel político con el fin de presentar soluciones costosas para la implementación de módulos que pueden ser innecesarios o que resultan excesivos para el Estado en cuestión.

2.4 Durante una sesión oficiosa de información al Consejo, la mayoría de los directores regionales de la OACI subrayaron la necesidad de simplificar el enfoque de las ASBU para evitar la actual confusión de los Estados. En un evento relacionado, durante una presentación en la semana de la seguridad operacional (C-DEC 210/4), el Consejo también tomó nota de las dificultades que entrañaban los temas emergentes mencionados en la presentación, incluida la implementación de las ASBU.

2.5 Además, durante un examen reciente del informe anual consolidado de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para el periodo de abril de 2017 a marzo de 2018, la Comisión de Aeronavegación (ANC) expresó su preocupación por que muchos Estados aún no entiendan cabalmente el concepto de ASBU y señaló la necesidad de simplificarlo para una mejor comprensión de las acciones necesarias por parte de los Estados.

2.6 La Comisión subrayó que eso puede afectar a la elaboración de planes nacionales, lo que, a su vez, afectará a la implementación del GANP. Se señaló que la industria tiene una mejor comprensión del marco de ASBU que algunos Estados que era necesario tomar medidas para corregir dicha situación.

2.7 Paralelamente, y en relación con el mismo asunto, el Grupo sobre ejecución, estrategia y planificación (ISPG) del Consejo examinó los informes consolidados de los PIRG y los RASG y analizó los retos a los que se enfrentan los Estados, entre otros, la implantación de las ASBU.

2.8 Finalmente, la ANC informó al Consejo que uno de los problemas comunes a todas las regiones es la necesidad de que los Estados tengan una mejor comprensión de los módulos ASBU, ya que la situación actual puede afectar a la implementación del GANP (C-DEC-214/7)

3. CONCLUSIÓN

3.1 Si bien Sudáfrica y algunos otros Estados han ido planificando e incorporando los módulos ASBU en sus actividades de planificación nacionales, existe una necesidad urgente de simplificar la metodología ASBU para los Estados que tienen limitaciones para la planificación y la implantación. De lo contrario, se dificultará la elaboración de planes nacionales y regionales, lo que repercutirá negativamente en la implementación del GANP.

4. RECOMENDACIÓN

4.1 Se invita a la conferencia a adoptar la siguiente recomendación:

Recomendación 4.3/x — Implementación de las ASBU para mejorar la actuación

Que la Conferencia:

- a) solicite a los Estados que hayan incorporado los requisitos de la metodología ASBU en sus planes nacionales de navegación aérea que actúen en coordinación y apoyen a los Estados que todavía no hayan iniciado esa actividad, de conformidad con la Conclusión 17 de la APIRG 21;
- b) solicite que, para el 30 de junio de 2018 a más tardar, los Estados que todavía no lo hayan hecho elaboren sus planes ASBU nacionales (como componente de sus planes nacionales de navegación aérea) basándose en la categorización y priorización de los Módulos ASBU indicado por el APIRG; y
- c) pida a la OACI que siga proporcionando apoyo mediante la facilitación de talleres y programas de instrucción que respondan a los requisitos de los planes de navegación aérea nacionales y regionales.