



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

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

IMPLANTACIÓN DE LAS ASBU

[Nota presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

En esta nota se reconoce el trabajo de la OACI para apoyar la utilización de nuevas soluciones de la gestión del tránsito aéreo (ATM) al establecer el Grupo de trabajo multidisciplinario sobre los aspectos económicos relacionados con la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (MDWG-ASBUs) para tratar las dificultades económicas en la implantación de las ASBUs; y al proponer una metodología de alto nivel en el Anexo 8 del *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750), Quinta edición, para ayudar a los Estados a mejorar la actuación de sus sistemas ATM.

En esta nota también se piden actividades adicionales a la OACI centradas en la implantación práctica de incentivos operacionales para apoyar la utilización de los nuevos conceptos de ATM; como la consideración inicial de posibles incentivos operacionales en el desarrollo de nuevos conceptos de ATM.

Decisión: Se invitará a la Conferencia a acordar la recomendación que figura en el párrafo 3.4

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBUs) de la OACI proporcionan a los interesados de la gestión del tránsito aéreo (ATM) de todo el mundo una referencia técnica para la modernización de ATM, mediante mejoras armonizadas por bloques de la ATM.

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

1.2 Además del marco de técnico de las ASBU, la comunidad ATM espera hasta cierto punto que la OACI promueva la modernización mundial de la ATM y se aproveche:

- a) el intercambio de mejores prácticas para la implantación de las ASBU;
- b) la inclusión de los interesados que sean pioneros (ANSP, usuarios del espacio aéreo, aeropuertos, administradores de red) en la justificación comercial del uso de las ASBUs;
- c) las mejores prácticas del proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) para la organización de demostraciones de los beneficios con pruebas de los conceptos y demostraciones a muy grande escala; y
- d) incentivos operacionales para que los usuarios del espacio aéreo inviertan en nuevos sistemas de ATM generados por políticas innovadoras (p.ej., a mayor eficiencia, mejor servicio, a mayor capacidad, mejor servicio y se reemplace el uso tradicional del principio de “servicio según el orden de llegada”.

1.3 De conformidad con la recomendación 6/2 de ANConf/12 se acordó que:

- a) la OACI cree un conjunto adecuado de principios de incentivos operacionales y económicos que permita obtener beneficios tempranos a partir de las nuevas tecnologías y procedimientos como se describe en los módulos de las ASBU; para apoyar las mejoras operacionales y al mismo tiempo aumentar al máximo la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia general del sistema; y
- b) los Estados y las organizaciones internacionales contribuyan a este trabajo.

1.4 Por lo tanto, en 2013 la OACI estableció el grupo de trabajo multidisciplinario (MDWG) con el objetivo de crear un puente entre lo económico y lo operacional, además de abordar las dificultades económicas para la implantación de las ASBUs; considerando los 4 principios clave de la OACI sobre cobro de derechos, transparencia, relación con los costos, no discriminación y consultas con los usuarios.

1.5 El MDWG de la OACI se reunió dos veces en febrero de 2014 y 2015, y avanzó en su trabajo estableciendo 4 sub grupos de trabajo a cargo de:

- GT 1: Identificación de las mejores prácticas sobre incentivos (incluso incentivos financieros y operacionales) para apoyar la implantación de las ASBUs
- GT 2: Análisis de rentabilidad y análisis de costo/beneficios para la implantación de las ASBUs
- GT 3: Programas para financiar la implantación de las ASBUs
- GT 4: Políticas de la OACI.

1.6 Los resultados del MDWG se incluyen en el Anexo 8 del *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, doc 9750), Quinta edición y se propone una metodología de siete pasos que incluya la evaluación de la necesidad de incentivos financieros y operacionales. También está disponible un informe detallado del MDWG con orientaciones sobre el análisis de necesidades, los análisis de rentabilidad, los análisis de costo/beneficios, los instrumentos financieros y el uso de incentivos.

2. INCENTIVOS OPERACIONALES

2.1 Ahora se reconoce ampliamente la necesidad de iniciativas para apoyar la modernización de la ATM y el uso de las ASBU por lo menos a nivel de noción, y se promueve por medio de diversos planes como: a mejor equipo, mejor servicio; a mayor eficiencia, mejor servicio; a mayor capacidad, mejor servicio.

2.2 No obstante, existe la dificultad de transformar esos planes en conceptos prácticos de implantación y operaciones:

- a) la noción de “..., mejor servicio” afecta al principio básico de equidad, que es muy firme entre los expertos de la ATM;
- b) los ANSP pueden estar de acuerdo con los objetivos de los incentivos operacionales, pero quieren mantener algo de flexibilidad operacional para resolver conflictos y pueden estar reacios a comprometerse a reglas de solución de conflictos que generalmente den prioridad a las aeronaves más eficientes; y
- c) durante la etapa inicial de preparación de conceptos de la ATM nuevos, los incentivos de operación casi no se consideran.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Para aprovechar el trabajo del MDWG, es necesario preparar directrices detalladas de la OACI y herramientas que apoyen la utilización de las ASBU, incluidos los escenarios de financiación, análisis de rentabilidad y estudios de viabilidad.

3.2 El marco de aplicación de los incentivos operacionales y las directrices detalladas para su implantación, deberían incluir:

- a) una evaluación del posible impacto en todos los interesados y los posibles cambios en su conducta operacional;
- b) la evaluación de las medidas de "a mayor capacidad, mejor servicio" (MCBS) en las ineficiencias generales del sistema; y
- c) la evaluación de la posible carga de trabajo creada.

3.3 Además de la creación de directrices para la implantación de iniciativas operacionales en el campo, la OACI deberá promover el acopio de ideas sobre los posibles incentivos operacionales en casos prácticos y en escenarios operacionales de conceptos nuevos. La inclusión de estos casos prácticos en los conceptos nuevos no debería ser obligatoria, pero facilitaría su posible implantación gracias a su consideración inicial en los nuevos conceptos de la ATM. Esto debería complementarse con pruebas operacionales.

3.4 ICCAIA apoya los MCBS y está lista para apoyar las iniciativas de la OACI para fomentar su implantación práctica.

Se invita a la conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

Recomendación 4.3/x — Implantación de las ASBUs para mejorar la actuación

Que la conferencia:

- a) tome nota del contenido de esta nota de estudio;
- b) solicite a la OACI crear directrices detalladas sobre el uso de los incentivos financieros y operacionales para apoyar la implantación de las ASBU; y
- c) solicite a la OACI examinar los posibles incentivos operacionales al crear nuevos conceptos de la ATM.

— FIN —