



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN TÉCNICA

## Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación

## CONSIDERACIÓN DE LA TRAYECTORIA MÍNIMA EN EL GANP2019

(Nota presentada por Japón)

## RESUMEN

La duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12) recomendó a la OACI identificar los módulos del Bloque 1 cuya implantación a escala mundial se considere esencial como parte de la trayectoria mínima hacia la interoperabilidad mundial y la seguridad operacional. Es importante que en la identificación de esos módulos esenciales se tenga en cuenta el proceso de implantación a fin de contribuir a la mejora armonizada mundial del servicio de navegación aérea.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a instar a la OACI a identificar los elementos (o servicios) en los módulos del Bloque 1 que se consideren esenciales para la implantación a escala mundial y a desarrollar principios o directrices de alto nivel para garantizar una implantación realizable considerando lo siguiente:

- a) la fecha objetivo de implantación factible debe asignarse teniendo en cuenta los plazos de tiempo necesarios para tareas de investigación y desarrollo, formación del personal, elaboración de normas y manuales, instalación de sistemas de automatización, coordinación con partes interesadas y cualquier otra labor que sea necesaria en función de cada módulo;
- b) los antecedentes para identificar algunos módulos como trayectoria mínima y buenas prácticas, incluida la rentabilidad cuando sea posible, deben suministrarse de tal forma que cada Estado pueda dar las explicaciones necesarias a las partes interesadas y consensuar la introducción de los módulos identificados; y
- c) los Estados contratantes deben compartir en la mayor medida posible los avances logrados en el examen para la identificación de algunos módulos como trayectoria mínima, de forma que cada Estado pueda reexaminar los módulos identificados como trayectoria mínima y establecer una comparación con la hoja de ruta nacional para la mejora de los servicios de navegación aérea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos <i>Seguridad operacional, Protección del medio ambiente y Desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Doc 9750, <i>Plan Mundial de Navegación Aérea</i> Doc10007, <i>Informe de la duodécima Conferencia de Navegación Aérea</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La mejora del servicio de navegación aérea es esencial para abordar el futuro crecimiento del tránsito aéreo. En consecuencia, la Asamblea de la OACI respaldó, en su 38° periodo de sesiones, las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) destinadas a la mejora armonizada del servicio de navegación aérea a nivel mundial, y la región Asia/Pacífico adoptó un Plan de ATM sin discontinuidades para la implantación regional del GANP, así como disposiciones para avanzar conjuntamente en la gestión del tránsito aéreo (ATM) teniendo en cuenta la situación regional.

1.2 A su vez, la duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12) adoptó la Recomendación 6/12, que señala “*que la OACI identifique los módulos del Bloque 1 cuya implantación a escala mundial se considere esencial como parte de la trayectoria mínima hacia la interoperabilidad mundial y la seguridad operacional, teniendo debidamente en cuenta la diversidad regional, para que la consideren los Estados.*” Ello significa que algunos módulos del Bloque 1 se implantarán teniendo presente la armonización mundial y, entretanto, cada estado/región considerará sus propias necesidades

1.3 El proyecto de 5ª edición del GANP describe la trayectoria mínima más explícitamente que la actual 4ª edición del GANP de la forma siguiente:

- a) dado que está previsto que estos módulos puedan convertirse en normas de la OACI con fechas de aplicación obligatorias, se introduce el concepto de “trayectoria mínima” en la interoperabilidad y seguridad operacional mundial;
- b) Aunque todos los módulos ASBU son igualmente importantes, se reconoce que:
  - ◆ algunos módulos deben implantarse a escala mundial y, por tanto, deben formar parte de la trayectoria mínima para lograr la interoperabilidad mundial;
  - ◆ la instalación de dichos módulos a la mayor brevedad posible generará el máximo beneficio a las partes interesadas de la aviación;
  - ◆ la implantación de dichos módulos debería realizarse aproximadamente en el mismo periodo de tiempo; y
- b) será necesario desarrollar principios o directrices de alto nivel adecuados para identificar los módulos esenciales a nivel mundial.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El GANP constituye una directriz crucial para alentar la mejora mundial armonizada del servicio de navegación aérea y para que los Estados contratantes promuevan la modernización de los servicios. La Dirección de Aviación Civil del Japón (JCAB) también ha entendido el objetivo del GANP y ha trabajado activamente para la introducción de diversas medidas identificadas en la visión futura japonesa “CARATS (Acciones conjuntas para la renovación de los sistemas de tránsito aéreo)” al considerar las necesidades nacionales y la hoja de ruta del GANP conjunta con partes interesadas.

2.2 En Japón existen 90 aeropuertos y diariamente se operan más de 4.000 vuelos. Sin embargo, el espacio aéreo sobre el territorio nacional no es muy amplio y está bastante congestionado. Para una mayor eficacia y eficiencia en el uso del espacio aéreo, es necesario adoptar medidas adecuadas que tengan en cuenta las necesidades nacionales, explicar la rentabilidad de las medidas y lograr el consenso de las partes interesadas. Además, la JCAB proporciona el servicio de navegación aérea a una vasta región oceánica. Para mejorar el servicio de navegación aérea en zonas tan distantes es necesario introducir activamente tecnologías y operaciones avanzadas mediante procesos de demostración y

validación. En consecuencia, la JCAB ha promovido el análisis y el intercambio de información con Estados vecinos mediante reuniones bilaterales para la introducción de un nuevo servicio de navegación aérea armonizado.

2.3 La JCAB ha realizado esfuerzos para mejorar el servicio de navegación aérea de forma armonizada con Estados vecinos, poniendo especial atención en que los beneficios nacionales logrados por los distintos Estados sean prácticamente los mismos, si bien, el grado de interés nacional e internacional de cada Estado puede ser distinto.

2.4 En relación con el proyecto de 5ª edición del GANP distribuido como comunicación a los Estados, podría ser necesario establecer normas de la OACI con fecha de aplicación obligatoria para la implantación del módulo identificado en el Bloque 1, y que los Estados que tomen la decisión de implantar dicho módulo se adhieran a dichas normas de la OACI. La trayectoria mínima es un concepto necesario para la mejora armonizada a escala mundial del servicio de navegación aérea y la identificación de una fecha de aplicación de la normalización contribuirá a alentar la inversión e instalación de sistemas avanzados.

2.5 Por tanto, en la introducción del concepto de trayectoria mínima en el GANP2019, es importante considerar las cuestiones siguientes.

- a) cuando los Estados tomen la decisión de introducir el módulo debe demostrarse a las partes interesadas la rentabilidad de la medida y obtener su consenso al respecto. Es especialmente necesario elaborar una explicación sobre los módulos técnicos, como la infraestructura de comunicaciones, cuya rentabilidad resulta difícil de demostrar exclusivamente por sí mismos, por ejemplo, planteando su introducción asociada a mejoras operacionales previstas y que se demuestre su eficacia;
- b) para introducir la nueva operación, es necesario desarrollar y validar sistemas de automatización especializados, establecer o rehacer el procedimiento operacional y formar al personal, así como el establecimiento de la certificación operacional, la actualización de la aviónica de a bordo y un programa de transferencia, si es necesario; y
- c) en consecuencia, de cara a la implantación, la autoridad de aviación civil y el proveedor del servicio de navegación aérea de cada Estado contratante deben alentar que se identifique “Qué debe hacerse y cuándo” entre las partes interesadas, como la autoridad de aviación civil, el proveedor del servicio de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los explotadores de aeropuertos, los fabricantes y la autoridad militar, y gestionar adecuadamente el avance en esta materia.