



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Actividades de navegación aérea a nivel global e interregional

2.1 Resultado de la Reunión de Coordinación Global de PIRGs y RASGs

PRIORIDADES Y OBJETIVOS REGIONALES PARA LA NAVEGACION AEREA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
<p>El Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750) brinda dirección estratégica para el programa de trabajo técnico de la OACI en el campo de la navegación aérea, a la vez que sirve de orientación para la planificación e implementación que realizan los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), los Estados, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y otras partes involucradas. En mayo de 2013, el Consejo aprobó la Cuarta Edición del GANP, el cual contiene el nuevo marco de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU). En vista que los PIRG están avanzando con las mejoras de la performance a nivel regional a través de la implementación de los módulos pertinentes del Bloque 0 de ASBU del GANP, esta nota plantea un enfoque de priorización y una metodología para ayudar a determinar las prioridades y objetivos regionales para la navegación aérea.</p> <p>La acción sugerida a la Reunión aparece en el párrafo 4.</p>	
Referencias	
<ul style="list-style-type: none">• Plan Mundial de Navegación Aérea (Cuarta Edición);• Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (Montreal, Canadá, del 19 al 30 de noviembre de 2012);• Reunión Mundial de Coordinación (GCM) de los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG) y Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG) (Montreal, Canadá, 19 de marzo de 2013);• Reunión GREPECAS/15 (Río de Janeiro, Brasil, del 13 al 17 de octubre de 2008); y• Reunión GREPECAS/16 (Punta Cana, República Dominicana, del 28 de marzo al 1º de abril de 2011).	
<i>Objetivos Estratégicos de la OACI:</i>	<i>A – Seguridad operacional C – Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>

1. INTRODUCCION

1.1 *Mecanismo PIRG:* Los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG) fueron creados por el Consejo con el objetivo de planificar el desarrollo de los sistemas e infraestructura de navegación aérea a nivel regional. Los seis grupos regionales son: APANPIRG (Grupo Regional Asia/Pacífico de Planificación y Ejecución de la Navegación Aérea), APIRG (Grupo Regional

Africa/India de planificación y ejecución), GEPNA (Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea), GREPECAS (Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución), MIDANPIRG (Grupo Regional Oriente Medio de Planificación y Ejecución de la Navegación Aérea), y NAT SPG (Grupo sobre Planeamiento de Sistemas Atlántico Septentrional). Esta nota aborda el avance que están logrando los PIRG en la determinación de las prioridades regionales para las mejoras operacionales, junto con los correspondientes objetivos para los sistemas de navegación aérea.

2. **PRIORIDADES Y OBJETIVOS REGIONALES PARA LA NAVEGACION AEREA**

2.1 *Priorización:* A fin de apoyar un sistema de navegación aérea mundialmente armonizado, la OACI ha elaborado la cuarta edición del GANP con el fin de brindar una clara orientación sobre los objetivos operacionales rectores y las tecnologías, aviónica, procedimientos, normas y aprobaciones regulatorias requeridos para alcanzar dichos objetivos. Asimismo, el GANP establece un marco para implementaciones incrementales basadas en los perfiles operacionales y densidades de tráfico específicos de cada Región y Estado. Esto se logra a través de las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU), un marco consensuado que sirve de base para el GANP revisado.

2.2 Si bien el GANP aplica una perspectiva a nivel mundial, puede que no todos los módulos del ASBU sean aplicables a todos los Estados o Regiones. Algunos de los módulos son paquetes especializados que deberían ser aplicados donde existan requisitos operacionales específicos o los beneficios correspondientes. Por lo tanto, las prioridades de implementación para las mejoras en la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) variarán de una región a otra, ya que cada cual tiene distintos ambientes operacionales, volúmenes de tráfico, etc. Este ejercicio de priorización lo pueden realizar los Estados en forma individual o los PIRG a nivel regional. Se anticipa que una cantidad limitada de módulos ASBU será esencial a nivel mundial, por lo que, eventualmente, éstos podrían ser materia de las Normas de la OACI, con fechas de implementación establecidas. Para otros módulos, la implementación debería seguir una metodología común que permita flexibilidad en la implementación, pero que, al mismo tiempo, garantice la interoperabilidad a nivel mundial. La OACI continúa trabajando en la elaboración de material de orientación para la categorización de los módulos de las mejoras por bloques, a fin de definir las prioridades de implementación, y brindar la orientación que fuera necesaria a los grupos regionales de planificación y ejecución y a los Estados.

2.3 *Metodología:* Guiado por el Plan Mundial de Navegación Aérea, el proceso de planificación a nivel regional se inicia con la identificación de las áreas ATM homogéneas, los principales flujos de tránsito y los aeródromos internacionales. Un análisis de estos datos debería llevar a la identificación de oportunidades de mejora de la performance operacional. Se evaluará los módulos del ASBU para identificar los que mejor podrían brindar las mejoras operacionales requeridas. Dependiendo de la complejidad del módulo, podría ser necesario dar pasos adicionales en la planificación, incluyendo el financiamiento y las necesidades de instrucción. Finalmente, se elaborará planes regionales para la implementación de los módulos, aprovechando la tecnología de apoyo requerida. Este es un proceso de planificación reiterativo, que podría requerir la repetición de varios pasos hasta tener listo un plan final con objetivos regionales específicos. Esta metodología de planificación requiere la total participación de los Estados, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y otras partes involucradas, asegurando así el compromiso de todos para la implementación. Este enfoque facilitará la respuesta a la Recomendación 6/1 de la AN-Conf/12, que solicita a los Estados y PIRG terminar de alinear los planes regionales de navegación aérea con la Cuarta Edición del Plan Mundial de Navegación Aérea a más tardar en mayo de 2014.

2.4 *GCM PIRG-RASG:* El 19 de marzo de 2013, se realizó en Montreal una Reunión Mundial de Coordinación (GCM) de los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG) y los

Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG), bajo la dirección del presidente del Consejo de la OACI. La reunión tuvo como principal objetivo intercambiar opiniones sobre el estado de preparación y la capacidad de los PIRG y los RASG para establecer prioridades y objetivos en línea con las nuevas versiones del GANP y del Plan Mundial de Seguridad de la Aviación (GASP). Un segundo objetivo era compartir las iniciativas exitosas de cada uno de los PIRG y los RASG, a fin de garantizar la mejor sinergia posible. Entre los resultados de la reunión, figuran:

- a) acuerdo para el establecimiento de las prioridades y objetivos regionales para la navegación aérea a más tardar en mayo de 2014, de conformidad con el GANP/marco ASBU;
- b) acuerdo sobre la necesidad de medir las mejoras en la performance, a fin de ayudar a demostrar su impacto positivo sobre el medio ambiente;
- c) respaldo al prototipo de registro regional de performance contemplado, y a la determinación de un conjunto de indicadores y métricas para la navegación aérea;
- d) confirmación de la necesidad de contar con un mecanismo de coordinación en cada región entre el RASG y el PIRG, a fin de garantizar la coherencia de las acciones y evitar superposiciones;
- e) fomento al intercambio de iniciativas exitosas;
- f) identificación de la necesidad de brindar instrucción sobre la determinación de prioridades para las mejoras por bloques del sistema de aviación; y
- g) acuerdo para utilizar grupos específicos de interfaces para la armonización de los planes de navegación aérea en áreas adyacentes de los PIRG.

2.5 Desde la reunión GREPECAS/15, las Regiones CAR/SAM han estado trabajando en la implementación de sistemas y servicios en apoyo de la navegación aérea, aplicando criterios basados en la performance e identificando métricas para medir el avance de su implementación. Asimismo, la reunión GREPECAS/16 enmendó los términos de referencia del GREPECAS, al incorporar a un grupo encargado de coordinar los temas de seguridad operacional con el RASG-PA.

2.6 El proyectado prototipo de registro regional de performance y la proyectada determinación de un conjunto inicial de indicadores y métricas para la navegación aérea aparecen descritos en mayor detalle en la NE /17.

2.7 En la Región SAM, los módulos del Bloque 0 de ASBU a ser implementados fueron identificados, definiendo las respectivas prioridades para su implementación. En este sentido, se revisó el Plan de Implementación de los Sistemas de Navegación Aérea basada en la Performance para la Región SAM (SAM PBIP, Versión 1.3).

2.8 En la Región CAR, la evaluación y definición de los módulos del Bloque 0 de ASBU a ser adoptados e implementados se efectuarán durante el alineamiento y actualización del Plan Regional de Implementación de la Navegación Aérea basada en la Performance para las Regiones NAM/CAR (RPBANIP), lo cual tendrá lugar durante el Taller sobre el Marco ASBU: Planificación, implementación y monitoreo, a realizarse en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, del 22 al 26 de julio de 2013). Luego, el conjunto de módulos del Bloque 0 de ASBU seleccionado será sometido a consideración de los Directores de Aviación Civil para su aprobación formal. Entretanto, la implementación de los asuntos relacionados con la navegación aérea se está llevando a cabo de conformidad con los objetivos regionales de performance del RPBANIP.

2.9 Se acordó convocar a la reunión mundial de coordinación PIRG-RASG, en este formato, cada dos años; el siguiente está programado para la primavera de 2015.

3. **CONCLUSION**

3.1 Las ASBU descritas en la Cuarta Edición del GANP (Doc 9750) están diseñadas para lograr la armonización e interoperabilidad con el fin de obtener mejoras en el suministro de los servicios de navegación aérea a nivel mundial. Si bien los módulos ASBU sirven de base para un sistema interoperable a nivel mundial, no todos los módulos están pensados para ser implementados en todos los lugares, ni al mismo tiempo. Consecuentemente, se necesita un medio para priorizar las mejoras operacionales a través de los módulos ASBU, junto con los objetivos correspondientes, a fin de ayudar a los PIRG y a los Estados a determinar qué módulos implementar, bajo qué circunstancias y dentro de qué marcos temporales.

4. **ACCION SUGERIDA**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) establecer las prioridades y los objetivos para la navegación aérea, de conformidad con las Recomendaciones 6/1 y 6/12 de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea, a más tardar en mayo de 2014;
- b) compartir iniciativas exitosas; y
- c) utilizar grupos específicos de interfaz, donde fuera necesario, para lograr la armonización de los planes de navegación aérea en las áreas adyacentes de los PIRG.

— FIN —