



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN TÉCNICA

## Cuestión 35: Sistema mundial de Gestión del tránsito aéreo (ATM)

## SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA — NOVEDADES EN LA IMPLANTACIÓN

(Nota presentada por la CANSO)

## RESUMEN

Los Estados y la industria comparten la visión común de un sistema de navegación aérea integrado, interoperable y armonizado a nivel mundial, que pueda brindar la capacidad suficiente para cumplir con las necesidades del transporte aéreo mundial de manera segura, eficiente y amigable para el medio ambiente. La OACI ha trabajado intensamente en pos de la implantación de un sistema de navegación aérea interoperable y armonizado a nivel global de estas características. Sin embargo, hay mucho más por hacer.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- instar a los Estados a garantizar la implantación del marco adecuado de políticas, así como la adopción de los cambios legislativos y regulatorios necesarios que conduzcan a la creación de un sistema mundial de ATM;
- recomendar una revisión minuciosa del Plan mundial de navegación aérea (GANP) y sus GPI a fin de garantizar su vigencia durante los próximos 10 años; y
- acordar que la Duodécima Conferencia de navegación aérea planeada para noviembre de 2012 deberá tomar en consideración las metas y los objetivos para lograr la implantación de un sistema mundial de navegación aérea, establecer prioridades y racionalizar las actividades del programa de trabajo en la OACI, e integrar los esfuerzos regionales y mundiales con la plena participación de la industria.

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | Esta nota de estudio está relacionada con los Objetivos estratégicos A y D.   |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No corresponde  |
| <i>Referencias:</i>               | <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)</i><br><i>Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc 9883)</i><br><i>Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo (Doc 9882)</i><br><i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854)</i><br><i>Informe de la Undécima Conferencia de navegación aérea (2003) (Doc 9828)</i><br><i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750)</i><br><a href="http://www.canso.org/globalvision">www.canso.org/globalvision</a> |

<sup>1</sup> Todas las versiones en los distintos idiomas fueron proporcionadas por la CANSO

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante varios años la industria de los servicios de navegación aérea (ANS) ha estado bajo presión para adaptarse a un nuevo entorno operativo caracterizado por un mejor funcionamiento del servicio. Los operadores de aeronaves están buscando un “valor monetario” en los costos de navegación aérea que pagan, así como la implantación de rutas más eficientes que redundarán en ahorros de combustible y conllevarán beneficios para el medio ambiente. Asimismo, la comunidad regulatoria está buscando una mayor seguridad y un mejor funcionamiento económico y ambiental de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP).

1.2 Muchas de las soluciones requieren un enfoque colaborativo que incluya a todas las partes interesadas en la gestión del tránsito aéreo (ATM) – ANSP, operadores de aeronaves, aeropuertos, fabricantes, organismos gubernamentales encargados de la formulación de políticas y reguladores. El progreso requiere un nuevo enfoque para los servicios de navegación aérea; un enfoque focalizado en el cliente, impulsado por el usuario y que esté basado en sólidos principios comerciales. En su conjunto, los ANSP deben enfrentar estos desafíos del siglo XXI y brindar servicios de navegación aérea transparentes, basados en un sistema mundial eficiente y rentable, con capacidad suficiente para satisfacer las futuras necesidades de transporte aéreo de manera segura, eficiente y responsable con el medio ambiente.

## 2. DISCUSIÓN

2.1 Al ser la voz mundial de ATM, uno de los principales objetivos de la CANSO es mejorar el funcionamiento mundial de los ANS. Esto se logra a través de una estrecha cooperación entre los miembros a través de los distintos sectores de las operaciones comerciales de los ANSP. A fin de respaldar el desarrollo y la promoción de mejores prácticas, la CANSO reúne a los expertos de ANSP para estimular el intercambio de información y el desarrollo de políticas mundiales. Las reuniones regulares de grupos de trabajo, los talleres y conferencias garantizan que todos los ANSP miembros, tengan pleno conocimiento de las actuales tendencias y desarrollos de la industria.

2.2 Global Vision, la visión mundial de la CANSO acerca de los servicios de navegación aérea futuros, respalda la creación de un sistema integrado, interoperable y armonizado a nivel mundial, en línea con el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854) de la OACI. Global Vision (disponible en [www.canso.org/globalvision](http://www.canso.org/globalvision)) se completó en mayo de 2007 con información de todos los miembros de la CANSO y otras partes interesadas de relevancia, e identifica las áreas de cambio que se necesitan dentro del ámbito regulatorio y operacional, a fin de alcanzar un sistema ATM verdaderamente mundial con las siguientes características:

- a) Focalizado en el cliente
- b) Orientado hacia las personas
- c) Gestionado en forma segura
- d) Seguro (protegido)
- e) Responsable con el medio ambiente
- f) Adecuadamente regulado

Y que además esté caracterizado por:

- a) Un enfoque comercial
- b) Sistemas ATM optimizados
- c) Colaboración y cooperación

2.3 Es importante destacar que Global Vision de la CANSO brinda conceptos adicionales acerca de los cambios institucionales y operacionales que todos los interesados deben atender, gobiernos e industria por igual. Los Estados desempeñan un papel esencial para garantizar la implantación del marco adecuado de políticas, así como la adopción de los cambios legislativos y regulatorios necesarios que conduzcan a la creación de un sistema de navegación aérea interoperable y armonizado a nivel mundial.

2.4 A nivel operacional, el objetivo es asistir a los ANSP a brindar servicios que sean técnicamente interoperables, con procedimientos armonizados, universalmente seguros y con precios asequibles. La CANSO promueve un entorno en el que la mayoría de las actividades estén orientadas al funcionamiento, en el que el operador de aeronaves pueda transitar de manera transparente entre las regiones de información de vuelo (FIR) y otros límites verticales y horizontales del espacio aéreo. La operación en este nuevo entorno no requerirá una acción concentrada por parte de los usuarios del espacio aéreo a medida que atraviesan los límites del espacio aéreo, ni tampoco presentarán cambios significativos en: tipo de calidad del servicio recibido; normas de funcionamiento de las comunicaciones y la navegación aérea, y las prácticas normalizadas que deben observarse.<sup>2</sup>

2.5 En la actualidad, existe un número creciente de iniciativas destinadas a revolucionar la manera de conducir la gestión del tránsito aéreo. La planificación para la modernización de ATM se está llevando a cabo en varios Estados, e incluye programas como la Investigación ATM para el Cielo Único Europeo (SESAR) en Europa y el Sistema de Transporte Aéreo de Próxima Generación (NextGen) en Estados Unidos y otras iniciativas regionales. El actual esfuerzo de modernización de ATM establecerá el escenario para el desarrollo de sistemas y operaciones en las próximas décadas, y tendrá un impacto significativo en los ANSP en todo el mundo. Por este motivo, hoy más que nunca resulta esencial que la comunidad se una para trabajar en colaboración hacia una armonización y operaciones de ATM transparentes a nivel mundial.

2.6 La OACI ha trabajado intensamente en pos de la implantación de un sistema mundial de navegación aérea. El *Concepto operacional de ATM mundial* fue aprobado por la Undécima Conferencia de navegación aérea en 2003, y brinda una descripción de un sistema mundial e integrado de navegación aérea y cómo debe operar, basado en requerimientos operacionales claramente establecidos. El *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) fue posteriormente revisado teniendo en cuenta el *Concepto operacional* y la trayectoria de la industria. Contiene un conjunto de 23 Iniciativas del plan mundial (GPI) que constituye el marco de referencia del funcionamiento para la implantación del sistema mundial de navegación aérea, que desde entonces ha sido adoptado por los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Se ha producido una considerable cantidad de material de orientación y se han realizado talleres regionales para ofrecer asistencia en los esfuerzos de implantación.

2.6.1 Sin embargo, es necesario que las tareas continúen y mucho de lo que resta por hacer se encuentra en el plano institucional. El progreso en una serie de GPI de GANP requiere la atención del Estado a fin de garantizar que se tomen acciones apropiadas en cuanto a las políticas, así como en el plano regulatorio y legislativo a fin de lograr mejoras en los procedimientos del espacio aéreo, cooperación civil/militar y el uso flexible del espacio aéreo, diseño y gestión del espacio aéreo, etc. Sin estas acciones por parte del Estado, las mejoras necesarias en la provisión del servicio posiblemente no se materialicen. En breve, un sistema mundial de navegación aérea no podrá lograrse.

2.7 En consecuencia, es hora que el GANP y sus GPI se revean minuciosamente a fin de garantizar que estén alineados con las realidades en tierra y los inconvenientes institucionales experimentados para su implantación. Necesitamos mejorar nuestra capacidad de implantación.

---

<sup>2</sup> El *Seamless Airspace Workgroup* de la CANSO ha definido las características del espacio aéreo transparente y sus áreas funcionales (*Seamless Airspace Guidance Document*)

A fin de estar en condiciones de conducir a la comunidad de la aviación civil internacional durante los próximos 10 años, el GANP necesita incluir un proceso para dar prioridades a las acciones que se deberán tomar y atender los pasos que se deberán dar hacia su implantación.

2.8 La Duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12) planificada para noviembre de 2012 brinda a la comunidad de la aviación civil internacional una oportunidad inigualable de considerar sus metas y objetivos y establecer un orden de prioridad a las actividades de trabajo. Se ha producido una proliferación de la actividad de desarrollo e implantación de la navegación aérea, y hay una gran necesidad de establecer prioridades y racionalizar la actividad del programa de trabajo en la OACI a fin de integrar los esfuerzos a nivel regional y mundial. El principal objetivo debe continuar siendo la creación de un sistema mundial de navegación aérea que requerirá acciones a nivel institucional, así como cambios operacionales. El evento AN-Conf/12 necesita reunir a las autoridades responsables del liderazgo y toma de decisiones a fin de acordar las metas y objetivos, además de las medidas concretas que deberán tomarse durante los próximos 10 años, por parte de los Estados y la industria.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados y la industria comparten la visión común de un sistema de navegación aérea integrado, interoperable y armonizado a nivel mundial, que pueda brindar la capacidad suficiente para cumplir con las necesidades del transporte aéreo mundial de manera segura, eficiente y amigable para el medio ambiente. La OACI ha trabajado intensamente en pos de la implantación de un sistema de navegación aérea interoperable y armonizado a nivel global de estas características. Sin embargo, hay mucho más por hacer:

- a) los Estados deben garantizar la implantación del marco adecuado de políticas, así como la adopción de los cambios legislativos y regulatorios necesarios que conduzcan a la creación de un sistema mundial de ATM;
- b) el GANP y sus GPI deben ser sometidos a una minuciosa revisión a fin de garantizar su vigencia durante los próximos 10 años; y
- c) la Duodécima Conferencia de navegación aérea planeada para noviembre de 2012 deberá tomar en consideración las metas y los objetivos para lograr la implantación de un sistema mundial de navegación aérea, establecer prioridades y racionalizar las actividades del programa de trabajo en la OACI, e integrar los esfuerzos regionales y mundiales con la plena participación de la industria.