



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Asuntos de Navegación Aérea

4.2 Resultados de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12), el nuevo Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) e implementación de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) e impacto en planes regionales

RESULTADOS DE LA DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA (AN-CONF/12), EL NUEVO PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (GANP), IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS POR BLOQUES DEL SISTEMA DE AVIACIÓN (ASBU) E IMPACTO EN PLANES REGIONALES

(Presentada por la Secretaria)

RESUMEN

Esta nota de información presenta un resumen de los resultados de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12) y el Nuevo Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) así como la implementación de la iniciativa de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) y su impacto en los planes regionales de las Regiones Norteamérica/Caribe (NAM/CAR).

Referencias:

- Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12) (Montreal, Canadá, del 19 al 30 de noviembre de 2012) <http://www.icao.int/Meetings/anconf12/Pages/default.aspx>
- 96ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC/CAP/96) (Ciudad de México, México, del 22 al 24 de mayo de 2012)

**Objetivos
Estratégicos**

Esta nota de información se relaciona con los objetivos estratégicos A. Seguridad operacional y C. Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

1. Introducción

1.1 La 96ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC/CAP/96) adoptó la Conclusión 96/3 - *Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12)*, con la cual instaba a los Estados de Centroamérica y Panamá a apoyar y participar en la AN-Conf/12 por la importancia de los temas y los acuerdos para el desarrollo global futuro de la navegación aérea.

1.2 La OACI celebró la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12) en Montreal, Canadá, del 19 al 30 de noviembre de 2012, con la participación de 1,032 participantes de 120 Estados contratantes y 30 delegaciones de observadores. En el sitio web de la AN-Conf/12, www.icao.int/anconf12 figura la lista de los participantes. De Centroamérica asistieron: Costa Rica y Guatemala.

1.3 La Cuestión 1 del Orden el Día de la AN-Conf/12 fue el marco de referencia del concepto “Cielo Único”, el cual gira en torno a concebir la noción a escala mundial, desarrollar los planes de implantación a nivel regional e implantar la infraestructura y los procedimientos requeridos tanto a escala regional como nacional; acordándose una nueva manera de planificar, elaborar normas, identificar e implantar mejoras operacionales y utilizando un régimen mejorado de planificación de largo plazo basado en las ASBU.

1.4 La AN-Conf/12 logró obtener consenso, compromisos y formular recomendaciones para lograr un sistema mundial armonizado de navegación aérea para la aviación civil internacional y optimizar las oportunidades en tecnología y madurez de programas de trabajo hacia objetivos mundiales comunes. Igualmente la Conferencia permitió a las partes interesadas la oportunidad de unirse en torno a estos temas principales, establecer prioridades y el camino a seguir basado en las lecciones aprendidas, prestando atención especial a la utilización de la capacidad existente para habilitar sistemas y a la planificación para su expansión considerando los requerimientos del usuario.

1.5 La visión de la AN-Conf/12 fue lograr un sistema mundial ATM integrado de una manera progresiva, rentable y cooperativa. Mientras el sistema de navegación aérea vaya madurando, la OACI continúa enfrentando el desafío de la integración, interoperabilidad y armonización de los sistemas, para el logro del concepto de "Cielo Único" para la aviación civil internacional.

2. Discusión

Resultados de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12)

2.1 Como resultado de la discusión y el intercambio de información, la AN-Conf/12 adoptó 56 recomendaciones en sus 6 cuestiones del orden del día abarcando asuntos estratégicos para la integración, interoperabilidad y armonización de los sistemas en apoyo del concepto de “Cielo Único” para la aviación civil internacional, mejoras a las 4 áreas de Mejoramiento de la eficiencia (Operaciones Aeroportuarias/Interoperabilidad y datos mediante la gestión de todo el sistema de Mejoramiento de la eficiencia mediante la aplicación de la Gestión de la información a escala del sistema (SWIM) con interoperabilidad mundialmente/optimización de la capacidad y la eficiencia mediante una ATM mundial colaborativa/trayectorias de vuelo eficientes a través de operaciones basadas en la trayectoria) y acciones futuras para la navegación aérea.

Nuevo Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

2.2 Durante la AN-Conf/12, se introdujo el proyecto de la cuarta edición revisada del Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750, GANP), la cual se basa en documentos de planificación anteriores y provee un marco de planificación mundial que, entre otras cosas, proporciona un plazo en el que los Estados pueden implantar las futuras mejoras de acuerdo con sus necesidades. Además, se identifica la necesidad de elaborar normas y métodos recomendados, requisitos de reglamentación, procedimientos y tecnología asociados con las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Las ASBU se complementan con hojas de ruta de Comunicaciones, navegación, vigilancia (CNS), aviónica y

gestión de la información. Las ASBU y las hojas de ruta conexas sobre tecnología formaban parte integral del GANP y constituían un valioso conjunto de herramientas de implantación.

2.3 La ciber seguridad se identificó como uno de los impedimentos de alto nivel para esta implantación, y se analizaron arreglos para garantizar la actualización periódica de las ASBU y de las hojas de ruta en un horizonte de planificación renovable de quince años. En este sentido, se adoptó la Recomendación 1/1 — *Proyecto de la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP).

Implementación de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) e Impacto en Planes Regionales

2.4 La metodología ASBU sirve como un marco global exhaustivo abarcando un conjunto de módulos, los cuales se organizan en bloques flexibles y escalables y pueden ser implementados en un Estado o región dependiendo de la necesidad y del nivel de preparación.

2.5 Para facilitar la implantación exitosa de las ASBU y sus módulos, es preciso valerse de las tecnologías actuales y emergentes y se requiere un marco de reglamentación que incluya normas y métodos recomendados, procedimientos y textos de orientación de la OACI. Igualmente se identificó la necesidad de contar con hojas de ruta sobre tecnología y planificación regional, sustentadas con parámetros de medición que permitan medir los avances y la eficacia de la implantación.

2.6 La AN-Conf/12 reconoció la necesidad de llegar a una visión común de la arquitectura del sistema ATM como instrumento para facilitar la implantación de las ASBU. Igualmente se consideró las repercusiones de niveles de automatización cada vez mayores en el sistema ATM mundial y se aceptó la necesidad de contar con una hoja de ruta que muestre la evolución de los sistemas de automatización de la ATM para apoyar el GANP. Por lo que se adoptaron las Recomendación 1/4 — *Arquitectura* y Recomendación 1/11— *Hoja de ruta de automatización*.

2.7 Similarmente, a través de la Recomendación 1/2 — *Implantación*, se recomendó que la OACI por medio de sus oficinas regionales, provea orientación y asistencia práctica a los Estados, regiones y subregiones cuando decidan implantar bloques o módulos individuales de las ASBU; establezca un grupo o un mecanismo perfeccionado para la cooperación interregional a fin de asegurar la armonización de la ATM; y asista a los Estados y regiones en materia de instrucción y aumento de la capacidad para la implantación de los módulos pertinentes de las Mejoras por Bloques del Sistema de aviación.

2.8 En este sentido, para asistir en la familiarización de los Estados, reguladores, proveedores de servicios, explotadores de aerolíneas, organizaciones militares e internacionales con la implantación de las ASBU, la OACI ha planificado para julio 2013 un Proyecto Especial de Ejecución (SIP) consistente en un taller sobre esta implantación para los Estados de las Regiones Norteamérica/Caribe (NAM/CAR), a celebrarse en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, para proporcionar el entrenamiento requerido en el desarrollo del marco basado en la performance para los sistemas de la navegación aérea utilizando la metodología de ASBU. Similarmente, se Impartirán otros talleres relacionados como Implantación del AMHS (julio 2013), ADS-B (octubre 2013), PBN (octubre 2013) y automatización de sistemas ATC (noviembre 2013).

2.9 Por la adopción de las ASBU y tal y como se ha previsto en el seguimiento a los planes de implantación regional llevados a cabo por los grupos de trabajo regionales, todos los planes regionales y actividades de implantación de la navegación aérea deberán ser actualizados durante el 2013. Dicha tarea será realizada por el grupo de trabajo para la implantación regional para las regiones NAM/CAR (ANIWG), la cual celebrará su primera reunión en la Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México del 30 de julio al 2 de agosto de 2013.

2.10 El informe preliminar de la Conferencia AN-Conf/12 y demás documentación dada en este evento se encuentra disponible en la página web oficial de la AN-Conf/12: <http://www.icao.int/Meetings/anconf12/Pages/default.aspx>.