



Organización de Aviación Civil Internacional

OFICINA REGIONAL PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos en Navegación Aérea (CA/ANE/WG/4)

Ciudad de México, México, 31 de agosto al 2 de septiembre de 2005

CA/ANE/WG/4 - NI/08

22/08/05

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Examen de las actividades para el desarrollo de los sistemas/servicios de navegación aérea

3.2 Gestión del Tránsito Aéreo (ATM)

MANUAL DE PUESTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por Costa Rica)

RESUMEN

Esta nota informativa presenta información sobre la actualización del Manual de Puestos de los Servicios de Navegación Aérea de Costa Rica, con el objeto de que pueda servir de referencia para aquellas Administraciones de navegación aérea que así lo consideren. El mencionado documento esta basado en los conceptos de Administración del Espacio Aéreo.

1. Introducción

1.1 La presente nota desarrolla la nueva estructura administrativa y el nuevo Manual de Puestos para el Departamento de Navegación Aérea, que pertenece a la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica. Dicho Manual se incluye como **Apéndice A**.

1.2 Es importante señalar que el mencionado Manual nace como una necesidad de establecer una categoría funcional que permita dar a la profesión del Control de Tránsito de Tránsito Aéreo en adelante en el nuevo manual Administrador del Espacio Aéreo, una identidad propia independiente de comparaciones con otras actividades de la aeronáutica desde la perspectiva de la Administración Pública, que si bien es cierto pertenecen a la misma familia de la aviación, no es posible establecer puntos de comparación, puesto que los niveles de responsabilidad y por ende de consecuencias del error distan mucho unas de las otras, así por ejemplo la responsabilidad del control de tránsito aéreo es directa e inmediata, respecto a la operación tanto en tierra como en el aire de una o varias aeronaves a la vez, siendo la consecuencia del error, de implicaciones civiles y penales, mientras que de las otras actividades o funciones técnicas que integran la DGAC, son responsabilidades indirectas y mediatas, y sin consecuencias por lo tanto de índole penal.

1.3 La anterior afirmación tiene sustento en el informe de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) de diciembre de 1986, elaborado por el Experto de dicho Organismo Internacional, Avishai Gil, (**Apéndice B**)

1.4 Como se puede apreciar los criterios aportados por el experto de la OIT en el informe de marras, siempre hace referencia a la especial calificación que debe hacerse de la carrera del Control de Tránsito Aéreo, debido principalmente a la especialización de la misma y a los escasísimos parámetros de comparación con que se puede contar.

1.5 Resulta importantísimo señalar que producto de los cambios tecnológicos, y la nueva filosofía de OACI enfocada a hacer que la realidad tecnológica y la provisión de los servicios de Navegación Aérea sea lo más estrecha posible, es lo que ha permitido que desde las décadas de los ochentas y noventas, la OACI desarrollara primero un concepto que se conoció con FANS 1 Y FANS 2 (FUTURE AIR NAVIGATION SYSTEMS), que se refieren a los sistemas de Navegación del Futuro en los años 80; los que posteriormente con la continua evolución y desarrollo de cada vez más sofisticados y precisos sistemas no solo ya de navegación sino también de comunicaciones y vigilancia, con lo que el concepto original cambió a CNS (Communications, Navigation, Surveillance), y para poder adecuar los servicios de control de tránsito aéreo, sobre todo a las nuevas necesidades de los usuarios quienes apoyados en sistemas cada vez más confiables y precisos que igualmente son de altísimo costo, reclaman que tanto los espacios aéreos como los servicios de tránsito aéreo sean menos rígidos y por ende mucho más flexibles y les permita desarrollar sus trayectorias de vuelo de manera tal, que cada vez sean más directos y con las mínimas restricciones en ascensos y descensos, con el fin de reducir los costos de operación y hacer de cada vuelo lo más eficiente posible.

1.6 Como respuesta a esta necesidad de los usuarios, la OACI ha desarrollado de forma paralela el concepto de Gestión de Tránsito Aéreo, el cual pretende pasar del antiguo concepto rígido de control de tránsito aéreo, a un concepto más fino, más elaborado, de Gestión o Administración tanto del espacio aéreo como de los servicios de tránsito aéreo, con lo definitivamente y así se plasma en varios documentos y anexos al convenio de Chicago de la OACI, por ejemplo Anexo 2 Reglamento del Aire, Anexo 11 Servicios de Tránsito Aéreo, y el más claro y contundente de todos es el Documento 4444, el cual hasta el año 2001 se conoció como Procedimientos para los servicios de Navegación Aérea-Control de Tránsito Aéreo (PANS-ATC), para pasar a llamarse Procedimientos para los servicios de navegación aérea- Gestión del Tránsito Aéreo, en donde se reitera y se termina de aclarar el concepto integral que es el de ATM/CNS, que es el concepto que pretende englobar todos los nuevos sistemas de navegación, comunicaciones, y vigilancia con el la nueva perspectiva de Gestión o Administración de el Tránsito Aéreo. En este punto resulta importante traer a colación el discurso de apertura del Presidente del Consejo de la OACI, Autoridad máxima de la Aviación Civil en el mundo, Doctor Assad Kotaite, con ocasión de la inauguración de la décima primera conferencia de Navegación Aérea, celebrada en Montreal, Canadá entre el 22 de septiembre y el 3 de octubre del 2003. Importante señalar que este tipo de Conferencias se realizan cada 10 años en la sede central de la OACI, y tienen como objetivo establecer las directrices generales que deberán regir la Navegación Aérea para los próximos diez años, razón por la cual se considera importante, verter algunos de las afirmaciones planteadas en dicha reunión (**Apéndice C**).

1.7 Adicional a lo anterior se debe hacer énfasis a la filosofía del control de la calidad, de la cual igualmente los servicios de navegación aérea no se escapan, y más bien están sometidos al plan de auditorias que la OACI tiene establecidas para todos y cada uno de los Estados contratantes, con el fin de que toda este nuevo influjo no quede solamente en la teoría, y se vea cristalizada en los hechos.

1.8 Es así como la presente propuesta de una nueva escala funcional y un nuevo manual de puestos para el Departamento de Navegación Aérea, tiene incorporados todos estos nuevos conceptos de la OACI, y con el objeto de seguir siendo congruentes con la posición adoptada al solicitar las plazas para el Centro de Información de Vuelo, ante la Autoridad Presupuestaria, se les dio el nombre de Administradores de Tránsito Aéreo A (ATM A), se varía en lugar de la antigua denominación de Controlador de Tránsito Aéreo, al de Gestor o Administrador de Tránsito Aéreo, lo cual se apega perfectamente a los conceptos esbozados anteriormente, y pone en la nueva estructura toda esta nueva visión y misión de lo que deben ser en el siglo XXI los servicios de Tránsito Aéreo, y en general los Servicios a la Navegación Aérea.

1.9 Como se puede observar desde el título mismo que se pretende para el Departamento como de Navegación Aérea, se hace referencia a que lo que se quiere es que la actividad que desarrolle este departamento, sea mucho más integral que la actual estructura de Tránsito Aéreo, como navegación aérea, el concepto abarca en su totalidad, los servicios tanto de Gestión de Tránsito Aéreo, como los Servicios de Información Aeronáutica ARO/AIS/MAP, así como los Servicios que brinda el Centro de Información de Vuelo (FIC), y de Búsqueda y Rescate (SAR).

2. Desarrollo

2.1 El Manual de Puestos tiene como finalidad determinar las funciones, responsabilidades y requisitos que se necesitan para cada puesto individual y en cada una de las áreas existentes en la organización, como de su cumplimiento.

2.2 El desarrollo del sistema ATM implica que la estructura organizativa debe ser la base fundamental para cumplir con los objetivos de la navegación aérea moderna, y por tanto hay que ajustar esa estructura a las nuevas necesidades

2.3 La metodología empleada para recopilar la información se basó en una I Etapa, en la aplicación combinada de 4 herramientas a saber: investigación bibliográfica, entrevistas con expertos, cuestionarios y observación (ver Apéndices 2 y 3).

2.4 La II Etapa consistió en un proceso de análisis de la información recopilada y a la descripción y preparación del Manual Organizativo y del Manual de Puestos.

2.5 Así, para que la reunión tome nota en el Apéndice 1 se muestra el plan que se siguió para alcanzar el objetivo obtenido con los pasos y temática desarrollada, que dieron por resultado la aprobación de los Manuales mencionados.

3. Objetivo del estudio:

3.1 La preparación de ambos manuales es una sentida necesidad no solo para dotar al Departamento de Tránsito Aéreo de una estructura organizativa moderna que se ajuste a los requerimientos técnicos internacionales, como para que el Departamento cuente con un “Manual Descriptivo de Puestos” que permita tanto la contratación de nuevo personal, así como facilitar el estudio futuro a aquellos servidores que asuman funciones de mayor categoría, y readecuar y actualizar sus niveles ocupaciones de acuerdo a sus nuevas responsabilidades.

3.2 El no contar con estas herramientas técnicas para adecuar las actividades de los servicios, colocaría a los servidores de tránsito aéreo en situación desventajosa, pues recuérdese que estos servidores no dependen del Régimen del Servicio Civil.

4. Conclusión

4.1 Por tal motivo, el mencionado Manual de Puestos está claramente definido y delimitado en sus campos de acción y determina las condiciones organizacionales, ambientales, requisitos y otros factores que en el futuro se van a requerir para garantizar la agilidad, seguridad y eficiencia de tan importante servicio, ya que en las manos de los Controladores de Tránsito Aéreo, recae la responsabilidad de velar por la seguridad de vidas humanas y el equipo de vuelo de enorme valor económico.

4.2 Como se puede observar, Navegación Aérea es una actividad integral, que abarca en su totalidad, los Servicios de Gestión de Tránsito Aéreo, Servicios de Información Aeronáutica ARO/AIS/MAP, Servicios de Información de Vuelo (FIC) y de Búsqueda y Rescate (SAR). Así como los servicios de Meteorología y CNS en los que el Departamento ejerce control fiscalizador sobre estos servicios, faltando en un futuro cercano contratar personal experto en las áreas mencionadas a fin de ejercer fiscalización técnica en su totalidad por los servicios recibidos.

4.3 Por otra, parte los Anexos 4 (Cartas Aeronáuticas) y 15 (Servicios de Información Aeronáutica), Doc 4444 que dimanen del artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI), firmado por Costa Rica en marzo de 1945, han sido los documentos que comprometieron al Estado costarricense ha crear una estructura dentro de la Dirección General de Aviación Civil, llamada Servicios de Información Aeronáutica (AIS/MAP), misma que tiene la responsabilidad de procesar y emitir toda la información datos/aeronáuticos para la seguridad, regularidad, eficiencia y eficacia de la Navegación Aérea de todo Costa Rica, cuya validez es tanto a nivel nacional como internacional.

4.4 La importancia de la información y los datos/aeronáuticos, han evolucionado significativamente con la implantación de la Navegación de Aérea (RNAV), espacio RVSM (separación vertical mínima reducida), la Performance de la Navegación Requerida (RNP) y de los sistemas de navegación de abordaje automatizados.

4.5 Para lograr la uniformidad y coherencia que requiere el suministro de información datos/aeronáuticos mediante el uso operacional con sistemas de navegación automatizados, los Estados asegurarán la práctica de las normas y procedimientos precitados normativa nacional y de otras establecidas por la OACI. Cabe mencionar que los datos aeronáuticos alterados o erróneos pueden afectar significativamente la seguridad de los vuelos, lo que podría ocasionar un incidente o accidente.

4.6 Asimismo, en este documento, están considerados los Puestos del Servicio de Información Aeronáutica ARO/AIS/MAP, los cuales están definidos muy claramente en cuanto a la naturaleza del trabajo, ubicación, responsabilidades y demás condiciones que los hacen particulares dentro del esquema de CNS/ATM.

APÉNDICE A

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL MANUAL DE PUESTOS DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA DE COSTA RICA

Desarrollo

I Etapa: La metodología empleada para recopilar la información se basó en una I Etapa, en la aplicación combinada de 4 herramientas a saber: investigación bibliográfica, entrevistas con expertos, cuestionarios y observación (ver anexos 1,2 y 3).

II Etapa: La segunda etapa consistió en un proceso de análisis de la información recopilada y a la descripción del Manual Organizativo y del Manual de Puestos.

2.1 Objetivo del estudio:

La preparación de ambos manuales es una sentida necesidad no solo para dotar al Departamento de Tránsito Aéreo de una estructura organizativa moderna que se ajuste a los requerimientos técnicos internacionales, como para que el Departamento cuente con un “Manual Descriptivo de Puestos” que permita tanto la contratación de nuevo personal, así como facilitar el estudio futuro a aquellos servidores que asuman funciones de mayor categoría, y readecuar y actualizar sus niveles ocupacionales de acuerdo a sus nuevas responsabilidades.

El no contar con estas herramientas técnicas, colocaría a los servidores de tránsito aéreo en situación desventajosa, pues recuérdese que estos servidores no dependen del Régimen del Servicio Civil.

2.2 Base legal:

Mediante Ley No. 6963, publicada en el Alcance No. 12 a la Gaceta No. 144 del 31 de julio de 1984, los Controladores de Tránsito Aéreo se excluyen del Régimen del Servicio Civil, pasando a depender directamente del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Esta situación hace, aun mas necesario que la Dirección General de Aviación Civil cuente con el “Manual de Organización “ y el “Manual Descriptivo de Puestos”, pues son las únicas herramientas técnicas para contratar, modificar y administrar a este importante grupo de servidores.

No obstante que el decreto No. 18157 – MOPT, publicado en La Gaceta del 26 de mayo de 1988 incluye una clasificación de puestos de seis niveles para la parte operativa y dos niveles para la Jefatura, ésta no es nueva, pues es la misma que se tenía cuando los controladores de Tránsito Aéreo pertenecían al Régimen del Servicio Civil.

Para efectos de estos Manuales se ha variado el nombre de Departamento de Tránsito Aéreo a Departamento de Navegación Aérea, al anterior nombre se le había asignado en forma arbitraria cuando se realizó la última reorganización administrativa aprobada por decreto No. 20855 publicado en La Gaceta 234 del 6 de diciembre de 1991. Con el objeto de que el nombre quede regulado de acuerdo con la nomenclatura utilizada a nivel internacional, se recomienda a la Dirección General de Aviación civil que proceda a realizar los trámites pertinentes ante la Dirección General de Planeamiento Administrativo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2.3 Estructura Organizativa y Descripción de Puestos

A continuación se describe la estructura organizacional (ver Organigrama) requerida por el Departamento de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil. Con ella se satisfacen las necesidades actuales y las de un futuro inmediato para brindar los servicios requeridos, en forma eficiente y segura.

La estructura planteada permitirá disminuir una serie de deficiencias que ha venido arrastrando la actual organización del Departamento, como son: indefinición de funciones por categoría, discordancia de la responsabilidad respecto de las categorías, funcionarios cubriendo inadecuadamente varias áreas de responsabilidad, indefinición de jerarquías, ausencia de autoridad en Jefaturas de Unidad y en los Supervisores, desaprovechamiento de las especializaciones, inexistencia de una unidad de adiestramiento, necesidad de personal para cubrir las distintas jornadas de trabajo, incremento en las áreas de responsabilidad, recargo en las tareas de las Jefaturas superiores, falla en la coordinación, falla en la labor de control, falta de una buena planificación y otras deficiencias que puede decirse derivan de las enumeradas.

Lo anterior unido a necesidades que han venido surgiendo tales como nuevos requerimientos en los Servicios, traslados y promociones de personal, creación de nuevos Servicios de Tránsito Aéreo en territorio nacional (Aeropuerto de Liberia), reorganización del Centro de Control por Radar, la reactivación de los Servicios de Información de Vuelos y planes de vuelo, nos indican que la actual organización no es la más adecuada y que no va acorde con la realidad existente puesto que no ha evolucionado a la par de los avances de la aviación, por lo que resulta insuficiente para hacer frente a las nuevas necesidades que conlleva el desarrollo. La misma ausencia de un manual de organización y otro de puestos son el mejor ejemplo de lo señalado. Consecuentemente todo esto nos lleva a la conclusión que un sistema de servicios de navegación aérea exige una estructura administrativa definida y sólida para su eficiente desempeño y funcionamiento, y lograr la seguridad que se persigue.

Con la estructura (**Adjunto A**), se subsanan las deficiencias señaladas y se darán los ases para desarrollar y mantener una organización adecuada que facilite el alcance de los objetivos de los servicios de navegación aérea en los próximos años.

En el estudio se ha determinado que si bien los objetivos del Departamento están bien definidos, ante la ausencia de mecanismos que impiden el alcance de estos a causa de la estructura organizativa actual, con esta revisión queda subsanada esa deficiencia. Así problemas como que los supervisores no cumplen con su verdadera función, que no se analizan los incidentes de Control de Tránsito aéreo para la prevención, que no se determinen las necesidades de personal, que no exista un programa de adiestramiento para mantener al personal actualizado y competente, que no exista un análisis constante de la distribución de espacio aéreo, rutas, procedimientos ni del sistema de radioayudas, etc., son indicadores de que la organización necesita una estructura fuerte. De lo anterior se deduce que todos estos problemas podrán ser atendidos eficientemente con la formalización de las unidades de Adiestramiento y de Procedimientos tan indispensable para mantener un alto nivel de la técnica del control de tránsito aéreo y para la seguridad de las operaciones. Estas Unidades han venido funcionando parcialmente por lo que requieren de una consolidación y reestructuración.

También se contempla la creación de las Unidades de SAR y de Control de Calidad. La primera permitirá planificar y llevar el peso de los servicios de búsqueda y rescate de la DGAC así como el control del Centro de Información de vuelo como RSC.

La Unidad de Control de Calidad que es un nuevo concepto aplicado a los Servicios de Transito aéreo, velara por el constante mejoramiento de los Servicios y vigilara que el sistema funcione eficaz y eficientemente como es lo requerido, esta unidad es novedosa pero es lo que permitirá evaluar y recomendar que el servicio que se presta sea de excelente calidad.

La reactivación de los Servicios de Información de Vuelo, la división de Servicios por dependencias según competencia y jurisdicciones, la implementación del Servicio de Alerta y la Oficina de Notificaciones de los Servicios de Transito aéreo, la constitución técnico administrativa de los Servicios de Transito Aéreo de Liberia, mas la determinación de jefaturas de Unidad y de supervisiones con una escala de categorías bien diferenciadas son alternativas para el buen desenvolvimiento del Departamento.

Mención especial merece la creación de la Junta Evaluadora de Irregularidades, Incidentes y Accidentes, que estará integrada por las Jefaturas de las Unidades de Adiestramiento, Procedimientos, Control de Calidad, y Planificación con el objeto de analizar, prevenir y mejorar los servicios.

En consecuencia el estudio hace un enfoque general de las funciones que caracterizan al Departamento de Navegación Aérea en sus diferentes Unidades, así como un desglose de las tareas de cada una de las ocupaciones que operan. Todo lo cual se ha originado en razón del desarrollo de la aviación civil en el país.

El estudio lleva la conclusión de que la eficiencia de un sistema ATC depende un grado sumo de la estructura organizacional y que hay una urgencia de implementar la organización aquí recomendada. En vista de que en la actual organización algunas unidades han estado funcionando (aunque no en grado optimo) y que las responsabilidades y tareas según las distintas categorías no se asumen en su totalidad, se llega a determinar la necesidad de establecer los mecanismos que faciliten la transición para el desarrollo inmediato de la organización, sobre todo, si tomamos en cuenta que, tal y como lo enunciamos al principio, la nueva estructura satisface necesidades actuales y futuras a corto plazo.

En el caso de los Administradores de Espacio Aéreo que pasaran a integrar las Unidades de Control de Calidad, Planificación, Adiestramiento y Procedimientos, en condición de personal de apoyo de las mismas, se debe establecer un incentivo de retribución a la especialidad que va a ejercer. Es importante resaltar que estas Unidades funcionarían con personal de apoyo temporal, el cual se tomaría de las otras Unidades, ya que no se considera necesario que hay personal fijo, sino personal que llegue a reforzar a cada una de ellas cuando se requiera.

Toda plaza de la nueva estructura que requiera ser llenada se hará por medio de invitación a concurso Externo en lo que respecta al los Administradores de Espacio Aéreo, en el que los aspirantes participaran en igualdad de condiciones, los parámetros de selección están establecidos para tales efectos en el manual de instrucción de los servicios de transito aéreo (MDI) en su apartado Reglamento de Selección y Reclutamiento.

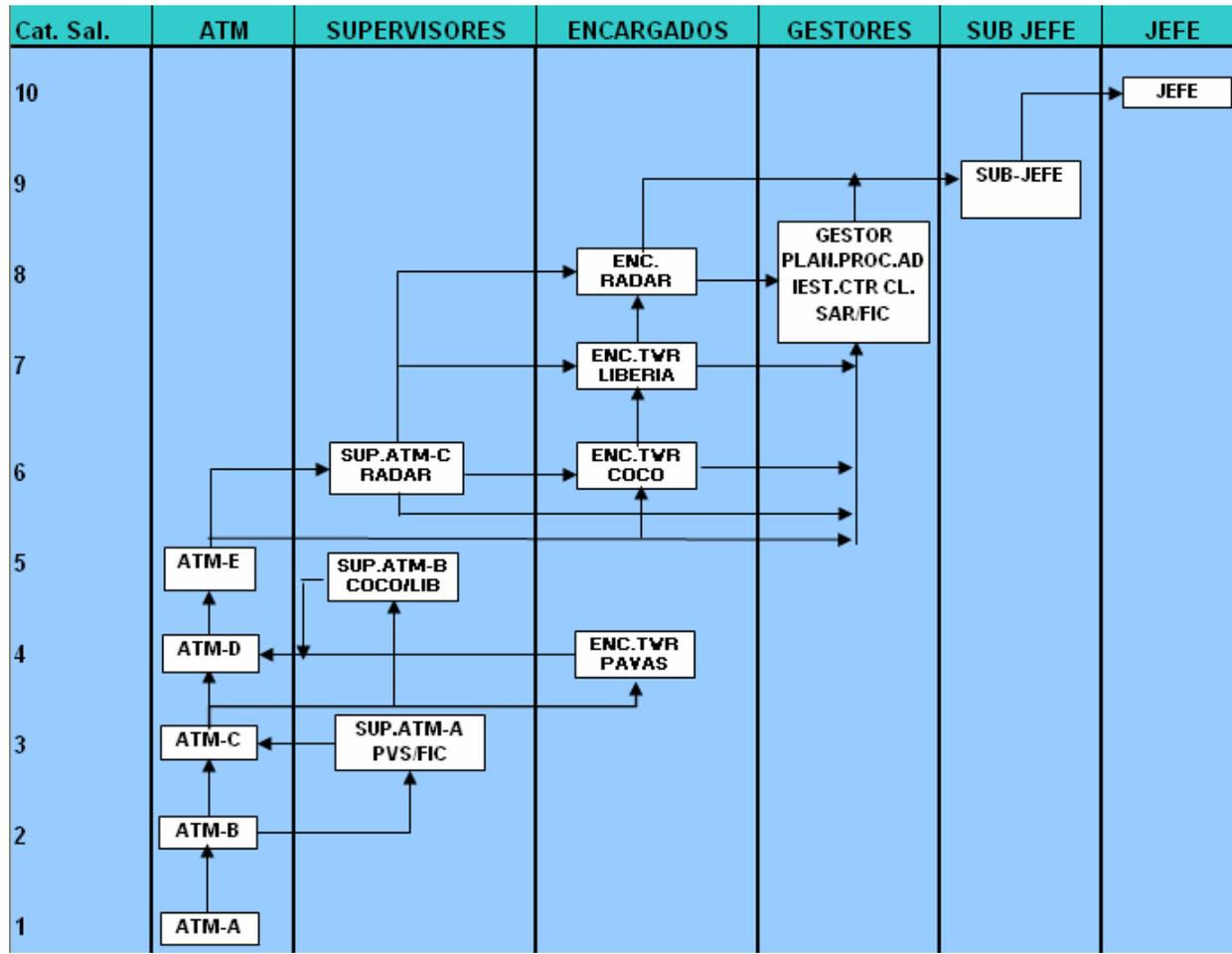
Y se deberá cumplir con los requisitos que establece el Manual de Puestos, para lo cual la aplicación de este en su plenitud esta previsto se pueda cumplir en un periodo de dos años plazo, en el que recomendamos se realice una primera revisión del mismo.

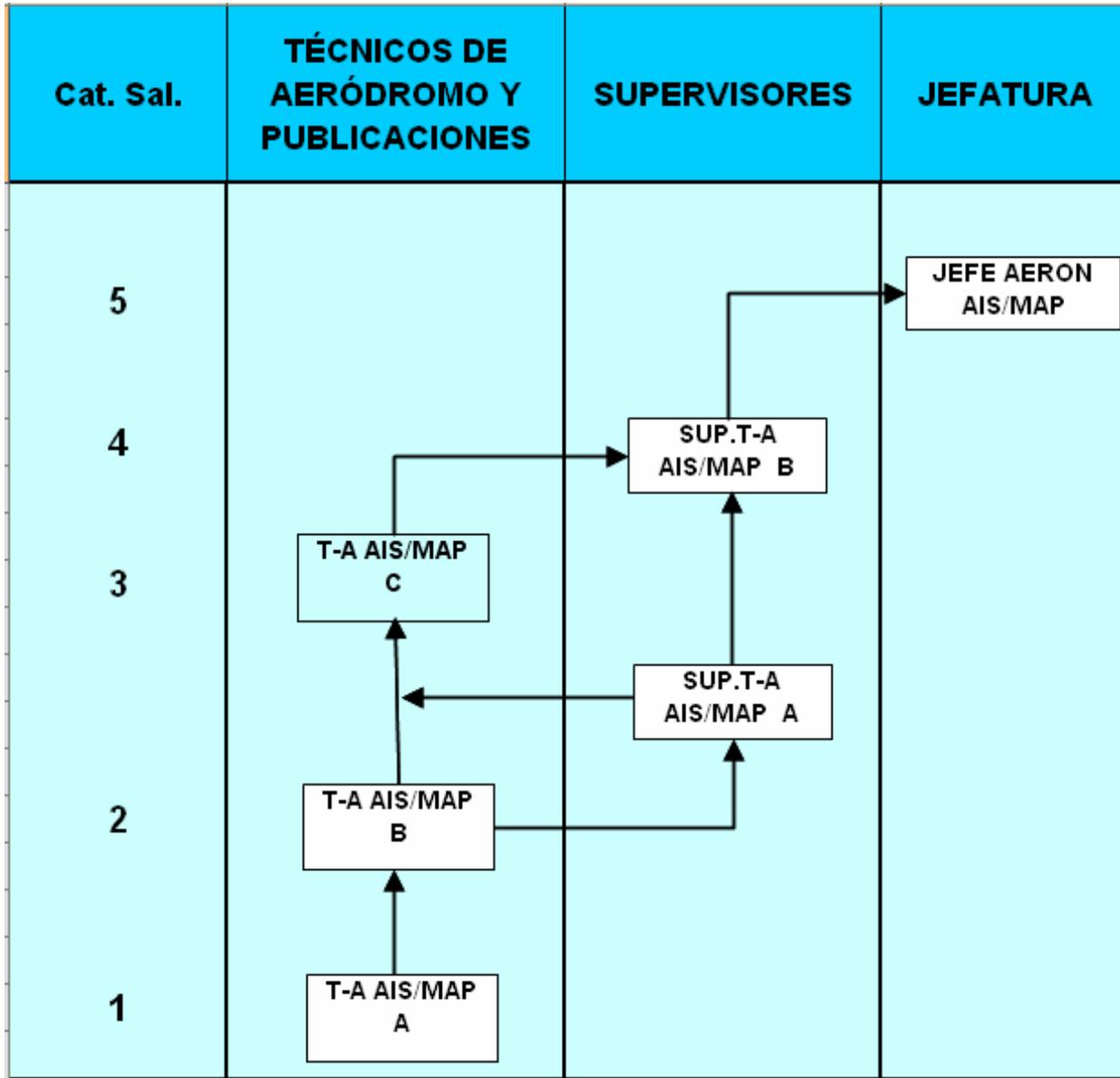
2.4 Estrategia de Implementación:

Para la ejecución del proyecto, se aplica de forma inmediata haciendo algunos ajustes al funcionamiento actual del Departamento de Navegación Aérea y tomando en consideración lo siguiente:

- En la actualidad ya existen funcionarios ejerciendo las funciones de hecho, pero no reconocidas en forma remunerada y de denominación del puesto que ocupan.
- Las Jefaturas de Unidad y las posiciones de Supervisión, serán ocupadas mediante el procedimiento de reasignación del puesto que ocupan actualmente, por tal motivo el impacto de creación de plazas nuevas para los próximos años, será en las posiciones de Administradores de Espacio Aéreo A.
- En cuanto a las Unidades de SAR y Control de Calidad, se recomienda que se autorice su creación en el Departamento de Navegación Aérea, por la especificidad de las actividades que realizan y por la ausencia de los órganos competentes que puedan realizar esas funciones en la Institución. Es de esperar que la Dirección General de Aviación Civil implemente en toda la organización la gestión de calidad para empresas de servicio, lo cual permitiría hacer un uso eficiente de los recursos económicos que se poseen. En lo referente a la Unidad de Planificación, esta debe ser creada por los mismos motivos anteriores, pero se recomienda que en el corto plazo se formen los equipos interdisciplinarios, para que se pueda realizar una planificación tecnificada a nivel de organización global.

ADJUNTO AL APÉNDICE A





APÉNDICE B

INFORME DE LA OIT

*Establece expresamente que: "... Por lo tanto, las propias entidades que proporcionan servicios ATC forman parte de la función pública. Esto significa que los imperativos y consideraciones aplicables a las políticas de gobierno en la función pública y el sector público también se aplican al funcionamiento financiero y operacional del sistema ATC así como a las condiciones de empleo y trabajo de los ATCO. **Ello tiene como principal desventaja que el sistema de la función pública, no es el que mejor conviene para responder a las preocupaciones del personal ATC, cuyos trabajos e intereses son muy distintos de los de los funcionarios. Muchos gobiernos lo han reconocido, por lo que han confiado el ATC a entidades autónomas o a empresas públicas, cuya base comercial y autonomía financiera las liberan de las cortapisas políticas y económicas a que está sujeto el presupuesto gubernamental, permitiendo atender mejor las particulares exigencias del ATC.**"*

*De igual manera en el punto 4.1.5.4. Criterios propuestos para determinar la remuneración de los controladores del referido informe de la OIT, indica: "El problema estriba en los criterios que cabe utilizar para determinar la remuneración. Las conclusiones núms. 27 y 28 de la Reunión de expertos de la OIT, que tratan de esta cuestión, **reconocen el carácter único de la profesión de ATCO, la cual no se presta fácilmente a equiparaciones con otras profesiones.** Dichas conclusiones recomiendan que para asegurar que la remuneración de los ATCO guarde relación con sus responsabilidades, se debería notar de que una de las profesiones en las que las responsabilidades asumidas son muy parecidas a las del ATCO es la de piloto profesional."*

*En el punto 4.1.5.7. del citado informe establece que: "**Se recomienda que los criterios que utilicen las autoridades competentes para determinar la remuneración de los ATCO refleje las responsabilidades de éstos.** Ello podría lograrse fijando la relación entre las remuneraciones de los pilotos y de los ATCO a un nivel revisado de remuneración más elevado para los ATCO sin vincularlo formalmente a la remuneración de los pilotos.*

4.1.5.8. También se recomienda la ideación de un mecanismo para mantener el poder adquisitivo de los salarios de los ATCO, o para revisarlos periódicamente." (El resaltado no es del original).

APÉNDICE C

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA OACI, DÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

“Los participantes que hayan estado presentes en la 10ª Conferencia de navegación aérea en 1991, o que conozcan sus resultados, la recordarán como un hecho clave en el proceso de evolución hacia un mejor sistema de navegación aérea. En ese momento decidimos pasar de un sistema de navegación aérea basado en tierra a uno principalmente basado en satélites, que depende también de las tecnologías de la comunicación. Al mismo tiempo, aprobamos un nuevo concepto para cumplir con las necesidades futuras del transporte aéreo internacional. Conocidos en su principio como sistemas de navegación aérea del futuro, FANS, actualmente se los conoce como sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).”

“Ha llegado el momento de ajustar nuestra estrategia y embarcarnos en la próxima fase para establecer la infraestructura de la navegación aérea del futuro. Se dispone de las nuevas tecnologías necesarias para la modernización de la infraestructura de la navegación aérea y la OACI ha elaborado normas y métodos recomendados mundiales pertinentes que ayudarán a los Estados a poner en práctica las nuevas tecnologías de manera ordenada y eficaz en función de los costos.”

“Esta conferencia examinará una propuesta de concepto operacional de la gestión del tránsito aéreo global.” “Una premisa importante del concepto operacional es la idea de que la información oportuna, exacta y de calidad estará a disposición y se compartirá en todo el sistema”.

“Una característica crítica del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo es su orientación hacia los resultados. Eso responde a la necesidad de garantizar que cumplimos con lo que diversos asociados esperan para el mejor resultado posible en lo que se refiere a seguridad, eficacia y economía.”

- FIN -