



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 36: NextGen y SESAR como parte del sistema ATM mundial

COORDINACIÓN DE PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN Y DISEÑOS PARA CREAR Y APLICAR SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA PROMISORIOS

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

Los países del mundo están trabajando empeñosamente para elaborar la imagen de sistemas nacionales y regionales promisorios de navegación aérea, aplicando gradualmente nuevos equipos y tecnologías ATC en diversas regiones del mundo, y para crear programas con el fin de integrar los sistemas locales en el sistema mundial de navegación aérea. En este documento se propone jerarquizar la función de coordinación de la OACI para resolver los problemas que surgen, lo cual ayudará a acelerar el proceso y economizar en los gastos materiales de los Estados sobre investigación relativa a poner en marcha sistemas progresistas de navegación aérea, como el SESAR y el NextGen.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a dar instrucciones al Consejo para crear, dentro del marco de la OACI, un órgano especial destinado a analizar y coordinar las actividades de los Estados en materia de investigación y desarrollo de sistemas de navegación aérea de avanzada a mediano y largo plazo, con el fin de encarar problemas comunes y coordinar las posiciones de los Estados, con el fin de progresar hacia un sistema de navegación aérea sin fisuras basado en los principios de un concepto de operaciones mundiales, teniendo en cuenta enmiendas a los planes regionales de navegación aérea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se refiere al Objetivo estratégico A sobre seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Pueden ser necesarios recursos adicionales para apoyar la actividad de un órgano especial de la OACI sobre análisis y coordinación de las actividades de los Estados.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan mundial de navegación aérea</i> (Doc 9750); y <i>Concepto operacional de gestión de tránsito aéreo mundial</i> (Doc 9854)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La experiencia demuestra que en diferentes países y regiones del mundo se están aplicando en grados diversos nuevos equipos y tecnologías para mejorar los servicios de vuelo en la navegación aérea. Aunque los esfuerzos de la OACI facilitan la coordinación del proceso de elaborar un sistema de navegación aérea mundial de avanzada, es difícil imaginar que este desequilibrio llegue a eliminarse por completo.

¹ La versión en ruso fue suministrada por la Federación de Rusia.

1.2 Las regiones y países con intenso tráfico de vuelo necesitan intensificar la labor de transición antes de 2010-2025 hacia futuros sistemas de navegación aérea que harán posible aumentar dos a tres veces la capacidad del espacio aéreo y sustentar un nivel aceptable de seguridad operacional del tránsito aéreo. Desde esta perspectiva, debemos reconocer la completa y profunda investigación actual que está realizando la Unión Europea con el proyecto Cielo Único Europeo (SES) (etapa de investigación del SESAR) y NextGen en los Estados Unidos.

1.3 En Rusia se están realizando investigaciones en esta área dentro de los programas para aplicar el Concepto para crear y desarrollar el sistema de navegación aérea de Rusia, que abarca el período hasta 2025. En varios otros países está en marcha labor para crear sistemas promisorios de navegación aérea basados en las disposiciones de documentos conceptuales de la OACI.

1.4 A medida que se aplican los proyectos SESAR y NextGen, existe mutuo intercambio de información y aclaración de posiciones que hará posible en el futuro garantizar que los sistemas sean funcionalmente compatibles. Parecería aconsejable incorporar en el proceso de aprobación a otros Estados que estén realizando investigaciones semejantes en el marco de sus proyectos nacionales.

2. COORDINACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

2.1 Las disposiciones de los documentos conceptuales de la OACI que definen los medios de transición hacia un sistema prospectivo de navegación aérea ofrecen a los organismos de planificación de la navegación aérea una amplia gama de soluciones organizativas, técnicas, ergonómicas y operacionales. Por una parte, esto es una ventaja. Al mismo tiempo, puede haber problemas para mantener compatibles los sistemas si no adoptamos oportunamente medidas para coordinar la investigación y el desarrollo y alinear las diferentes perspectivas acerca de cómo afrontar cuestiones diferentes en cuanto al servicio de navegación aérea para las aeronaves.

2.2 Coordinar la investigación y el desarrollo es importante, porque pueden detectarse desequilibrios en los indicadores de los objetivos del sistema entre los países en las etapas iniciales. Es bien sabido que a medida que se incrementa al tráfico internacional esos desequilibrios ejercerán influencia mutua entre sí. Por ejemplo, el análisis ha demostrado que en diferentes proyectos pueden variar en orden de importancia los niveles de seguridad operacional del tránsito aéreo.

2.3 La coordinación de la investigación y el desarrollo facilitará asimismo la compatibilidad de los sistemas, simplificará la adopción de nuevas normas, reglas y procedimientos, y asegurará que se implanten nuevos equipos y tecnologías al mismo tiempo en diferentes regiones del mundo. Esto es particularmente importante para determinar la política de las líneas aéreas con respecto al perfeccionamiento de los equipos de a bordo en las aeronaves. El análisis demuestra que el costo de la labor para mejorar los sistemas de a bordo que sustentan los vuelos internacionales en cualquier parte del mundo tiene relación con el costo del segmento terrestre del sistema.

2.4 La coordinación propuesta sólo es posible si la labor se emprende bajo los auspicios de la OACI y se rige por el siguiente principio: de la armonización de la investigación y el desarrollo a la armonización de los sistemas promisorios, en interés de un sistema mundial de navegación aérea.