



A35-WP/194¹
TE/31
22/9/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 23: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

IMPACTO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS CNS EN LOS PAISES SUBDESARROLLADOS

[Nota presentada por los 21 Estados miembros² de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)]

RESUMEN

En esta nota de estudio se expresan consideraciones con relación a la necesidad de evaluar de forma certera y equilibrada los requisitos operacionales y las soluciones que deben ser aplicadas para lograr la introducción de un Concepto operacional global de gestión del tránsito aéreo (ATM), teniendo en consideración las características específicas de cada región y de los Estados.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 4.

REFERENCIAS

Informe de la 11ª Conferencia Mundial de Navegación Aérea.
Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc. 9750)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La 11ª Conferencia mundial de navegación aérea (Montreal, 22 de Septiembre – 3 de Octubre del 2003) formuló la Recomendación 1/10 — Condiciones del Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc 9750).

¹ La versión en español fue suministrada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

² Argentina, Aruba, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

1.2 En la recomendación anteriormente señalada se expresa que los Estados y los Grupos regionales de planificación y ejecución consideren el *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM* (Doc 9750) como un catalizador, pero permitiendo al mismo tiempo la adaptación regional o local para satisfacer eficientemente las necesidades regionales y locales.

2. ANÁLISIS

2.1 El Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo está orientado hacia los resultados; esto significa que debemos garantizar que cumplimos con lo que diversos participantes esperan en lo que se refiere a la seguridad, eficacia y economía.

2.2 Es muy importante definir con la mayor claridad posible cuáles instalaciones, servicios y sistemas serán necesarios para que determinada cantidad de aeronaves se traslade con seguridad a través del espacio aéreo y circulen en los aeródromos de la manera más eficiente, basándose en requisitos de rendimiento.

2.3 La relación entre los adelantos tecnológicos y los requisitos debe ser debidamente equilibrada y racional. Si en el pasado los adelantos tecnológicos han impulsado a las operaciones, es necesario cambiar nuestro enfoque para que las necesidades operacionales sean satisfechas por los adelantos tecnológicos. Este nuevo enfoque estará garantizando la utilización óptima de los recursos humanos y financieros para lograr un sistema de navegación aérea operacionalmente eficaz y productivo.

2.4 La 11ª Conferencia mundial de navegación aérea (AN-Conf/11) reconoció que los Estados y las regiones son distintos entre sí y tienen necesidades diferentes que requieren soluciones distintas, este es un aspecto fundamental del Concepto operacional ATM y debemos tener en consideración que mientras en algunos lugares pueden necesitarse sistemas ATM complejos para dar respuesta a los requisitos operacionales, surgidos de una considerable intensidad del movimiento aéreo, en otros lugares soluciones sencillas basadas en la armonización o la cooperación regional podrían proveer respuestas satisfactorias a corto o mediano plazos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Pudieran considerarse útiles las acciones que un Estado, un grupo de Estados o una región determinada apliquen para dar solución a los problemas singulares que enfrentan por el aumento del tránsito aéreo. No obstante, ninguna experiencia ajena debe ser trasplantada de forma original y será importante tener en consideración que, a necesidades específicas, deben aplicarse soluciones también específicas del Estado, grupo de Estados o región en particular.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la presente nota de estudio; y
- b) reconocer que los Estados y las regiones son distintas entre sí, que cada Estado o región tiene características y necesidades ATM diferentes y que sus problemas requieren soluciones distintas.