



NOTA DE ESTUDIO

DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

Cuestión 6 del

orden del día: **Dirección futura**

6.1: **Planes y metodologías de implantación**

ATM SIN LÍMITES PERCEPTIBLES ENTRE LAS REGIONES MEDIANTE UN PROCESO DE COLABORACIÓN – ESTRATEGIA DE LA INDIA

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

En esta nota se presenta la estrategia de la India para lograr una gestión del tránsito aéreo (ATM) sin límites perceptibles entre los diversos entornos de los servicios de navegación aérea situados más allá de la Región Asia/Pacífico implantando medidas ATM tales como gestión de la afluencia del tránsito (TFM) de un modo colaborativo y con una perspectiva transregional más amplia.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Debido a su situación única en la Región Asia/Pacífico (APAC), la India tiene la responsabilidad de atender a las principales corrientes de afluencia de tránsito provenientes de Europa/Oriente Medio, Asia/África hasta Asia Sudoriental y Oriental. Este espacio aéreo, el noveno del mundo por su extensión, tiene límites de la región de información de vuelo (FIR) comunes con otros catorce Estados.

1.2 La India ha emprendido varios programas de aumentación, tales como navegación basada en la performance (PBN), uso flexible del espacio aéreo, armonización del espacio aéreo superior, uso de enlace de datos y procedimientos de control de tránsito aéreo (ATC) más eficaces para mejorar considerablemente la seguridad operacional, eficiencia y eficacia de los servicios de gestión de tránsito aéreo (ATM) en el espacio aéreo indio. Con la implantación del sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) en la forma de navegación aumentada con GPS y órbita geoestacionaria (GAGAN), con una amplia cobertura que va de África Occidental a Australia Oriental, el espacio aéreo subcontinental de la India estará equipado para apoyar plenamente la navegación basada en satélites.

1.3 La contribución de la India ha sido reconocida en la 23ª reunión del Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG/23) recientemente concluida, con la implantación de medidas regionales de la ATM sin discontinuidades, que incluyen los módulos del bloque 0 de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), en la Región APAC.

La India prosigue firmemente el proceso de armonización y desarrollo para la implantación de los módulos del bloque 1 antes de lo previsto.

1.4 Sin embargo, se admite que las mejoras estructurales en la infraestructura de navegación aérea y los procedimientos a través de muchos Estados toma tiempo y que, por lo tanto, la afluencia del tránsito aéreo a través de diferentes Estados y regiones encuentra diferentes niveles de servicios ATM que conducen a restricciones en el espacio aéreo y la afluencia del tránsito. Para lograr la armonización mundial, la gestión estratégica de la futura capacidad de la ATM y del espacio aéreo a través de muchas regiones será tan importante como la gestión de la demanda táctica de las corrientes de afluencia del tránsito dentro de un espacio aéreo limitado. La gestión de la afluencia del tránsito aéreo en cooperación en la Bahía de Bengala (BOBCAT) es un buen ejemplo de actividades en colaboración a través de muchos Estados de la Región APAC para la gestión estratégica de las restricciones del espacio aéreo.

1.5 La India cree en la colaboración y cooperación entre Estados vecinos mediante grupos de coordinación oficiosos como el Grupo de coordinación de la Bahía de Bengala, el Mar de Arabia y el Océano Índico (BOBASIO) que conducirá a una mayor armonización en la afluencia del tránsito aéreo en la región. La India desempeñó un papel muy importante al reunir a Estados de tres regiones de la OACI en esta plataforma. BOBASIO demuestra un mecanismo de trabajo que obtiene los efectos deseados para el establecimiento de una ATM sin discontinuidades. La India también contribuyó en el establecimiento de un organismo de observación en ruta (EMA-BOBASMA) que desempeñó un papel importante en la implantación de la separación horizontal reducida (RHS) de 50 NM en la subregión.

1.6 La India es miembro de un comité de la OACI constituido para redactar un manual de gestión de la afluencia del tránsito aéreo mundial (ATFM) y contribuyó en la elaboración de un proyecto de manual ATFM. La India reconoce que la gestión de la capacidad y la afluencia del tránsito aéreo ha llegado a ser una parte vital de la gestión del tránsito aéreo que debe considerarse con una perspectiva más amplia. El sistema ATFM permitirá que los servicios ATM exploten plenamente la capacidad del sistema de transporte aéreo sin correr el riesgo de una trasgresión a la seguridad operacional causada por situaciones de sobrecarga de tránsito. La India, por lo tanto, está en vías de implantar un sistema global de gestión de la afluencia del tránsito aéreo para atender a las necesidades internas y regionales.

2. INICIATIVA ATFM DE LA INDIA EN APOYO DE LA ATM SIN DISCONTINUIDADES

2.1 El sistema central de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (C-ATFM) procura integrar a varias partes interesadas para programar de forma estratégica y táctica diferentes restricciones operacionales, a fin de equilibrar óptimamente la demanda y la capacidad por medio de un proceso de toma de decisiones en colaboración. El sistema C-ATFM se implantará por etapas con un sistema ATFM planificado a escala nacional que abarca la mayoría de los aeropuertos de la India en la primera fase.

2.2 Los beneficios de un sistema ATM y ATFM sin discontinuidades y armonizado en el espacio aéreo indio, con el desarrollo de sistemas compatibles a través de las regiones de información de vuelo (FIR), contribuirán a una afluencia eficiente, segura y óptima del tránsito aéreo en este importante corredor del espacio aéreo.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de que:

- a) la ATFM regional es uno de los principales requisitos para alcanzar la meta de “cielo único y ATM sin discontinuidades”;

- b) la India está desarrollando la capacidad de apoyar el establecimiento de la ATFM regional; y
- c) se invita a los Estados y a otras partes interesadas a participar en el establecimiento de un sistema ATFM intra/inter regional para lograr más beneficios mundiales y una mejor armonización.

— FIN —