

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

Cuestión 4 del orden del día: Medidas para aumentar la capacidad

POSTURA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS EN CUANTO A LA MEJORA DE LA CAPACIDAD

(Nota presentada por la IATA)

RESUMEN

Las compañías aéreas miembros de la IATA respaldan un enfoque de planificación impulsado por la performance para las medidas de mejora de la capacidad y en apoyo de las disposiciones de la OACI.

Debería darse elevada prioridad a la gestión de la capacidad en la planificación y funcionamiento, a largo y a corto plazo, del sistema de la ATM, por contraposición a establecer el equilibrio entre demanda y capacidad². Las compañías aéreas respaldan una implantación más amplia de las actuales mejoras disponibles de la capacidad de la ATM para evitar que sea necesario establecer el equilibrio entre demanda y capacidad.

Los blancos de performance deberían basarse en claras mejoras operacionales y beneficios para los usuarios, en lugar de insistir en la implantación de la tecnología.

Las compañías aéreas miembros de la IATA respaldan las prácticas de adopción de decisiones armonizadas en colaboración por todo el mundo, para ofrecer más opciones a los usuarios, que les permitan adoptar en sus operaciones la decisión de mejor relación de costo a beneficios.

Un contribuyente esencial al aumento de la capacidad será una mayor autonomía de las aeronaves por conducto de la transferencia de algunos procedimientos y responsabilidades para garantía de la separación desde base terrestre a base de a bordo.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 5.

¹ Las versiones en árabe, español, francés e inglés fueron proporcionadas por la IATA.

² *El equilibrio entre demanda y capacidad (DCB)*: es el proceso de adaptar la demanda de tránsito aéreo a la capacidad disponible de los aeropuertos y del espacio aéreo y recíprocamente adaptar la capacidad a la demanda, siempre y cuando sea posible.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El aumento futuro de la demanda del tránsito requerirá medidas adicionales de mejora de la capacidad de la ATM y mejoras de la infraestructura por todo el mundo. La adopción estratégica de medidas y la planificación de la capacidad de la red de la ATM impulsada por la performance constituirán la base de soluciones armonizadas en todo el mundo eficientes y de buena relación de costo a eficacia.

1.2 La OACI debe coordinar el Concepto operacional de la ATM y el Plan mundial de navegación aérea con los Planes regionales de ejecución. Los Estados deben aplicar los Planes regionales de ejecución reconociendo la visión a más largo plazo del Concepto operacional de la ATM y del Plan mundial de navegación aérea para asegurar la convergencia hacia un sistema ATM uniforme de puerta a puerta. En los planes deberían incluirse los usuarios del espacio aéreo y establecerse un proceso de planificación impulsado por la performance y deberían incluirse blancos, estrategia y objetivos de performance.

2. PLANIFICACIÓN DE LA CAPACIDAD

2.1 La identificación de blancos de performance en la planificación de la capacidad presta apoyo a la adopción de decisiones basadas en mejoras operacionales claras y en beneficios para los usuarios, en lugar de ser una aplicación de la tecnología.

2.2 Los Estados deben colaborar con las organizaciones internacionales para satisfacer blancos comúnmente convenidos basados en las principales corrientes de tránsito y pronósticos del mercado. Debe establecerse la prioridad para los puntos críticos de afluencia del tránsito con miras a garantizar una capacidad uniforme y máxima eficiencia del sistema considerado en su totalidad.

2.3 Los planes mundiales y regionales CNS/ATM de la OACI deberían tener el apoyo de disposiciones de la OACI elaboradas muy por adelantado para permitir una implantación segura y oportuna de las medidas de mejora de la capacidad.

2.4 No todas las partes del sistema ni todas las regiones requieren una implantación de medidas de mejora de la capacidad similares simultáneamente. Sin embargo, es importante planificar y llevar a la práctica medidas que beneficien a toda la red. Esto requiere un mayor grado de cooperación internacional y una consulta estrecha con los usuarios del espacio aéreo.

2.5 En un proceso impulsado por la performance, deben señalarse en los planes mundiales y regionales CNS/ATM de la OACI las medidas y responsabilidades que se basen en un compromiso claro de implantación. Estos planes deben ser consecuencia de la cooperación entre los Estados, usuarios del espacio aéreo y organizaciones internacionales pertinentes y deberían recibir el apoyo, sin una demora indebida, mediante los procesos de la OACI.

2.6 Aplicando este nuevo enfoque al desarrollo de los planes CNS/ATM, todos los que intervienen tendrán una fuente única disponible de información sobre la planificación de mejoras de la capacidad de la ATM y el compromiso con las mismas.

3. GESTIÓN DE LA CAPACIDAD

3.1 Los procesos de gestión de la capacidad merecen una mayor prioridad en el funcionamiento del sistema ATM por contraposición a establecer el equilibrio entre demanda y capacidad. La meta es suministrar capacidad suficiente tanto a los niveles normales como de densidad máxima del tránsito, a fin de reducir a un mínimo las restricciones del sistema y a fin de satisfacer las preferencias de los usuarios.

3.2 La IATA respalda los conceptos, de gestión de la capacidad, de mejora de la capacidad del ATC y de utilización flexible del espacio aéreo, propuestos por la OACI.

3.3 Debería hacerse más hincapié en la gestión estratégica y pretáctica de los vuelos, en colaboración, con miras a reducir la necesidad de intervención táctica. Cuando sea necesaria la intervención táctica para establecer una secuencia ordenada de aterrizajes y/o de salidas, los procesos de sincronización del tránsito basados en tierra y/o en el puesto de pilotaje deberían corresponder y hacer uso óptimo de las preferencias de los usuarios y de sus trayectorias.

4. **IMPLANTACIÓN**

4.1 Es necesario que se evalúen inmediatamente aquellas medidas de mejora de la capacidad que pudieran aplicarse por todo el mundo de forma armonizada, segura y de buena relación de costo a eficacia.

4.2 En relación con la cuestión 1 del orden del día de esta Conferencia, la IATA instó a la OACI y a la comunidad ATM a reconocer que la *Hoja de ruta para implantación mundial de la ATM* proporcione más claridad en cuanto a la transición hacia el concepto operacional de la ATM. La IATA recomienda que esto se tenga en cuenta al elaborar los planes mundiales y regionales CNS/ATM.

4.3 Se dispone ya en la actualidad de algunos de los elementos de la hoja de ruta y están ya proporcionando mejoras de la capacidad y de la eficiencia en algunas regiones. La IATA insta a una adopción más amplia y armonizada de aquellos elementos con los que pueda evitarse la necesidad de establecer el equilibrio entre demanda y capacidad y con los que pueda ayudarse a reducir a un mínimo las restricciones.

4.4 Las prácticas de adopción de decisiones en colaboración deberían armonizarse en todo el mundo para aprovechar al máximo la capacidad disponible del espacio aéreo y de los aeropuertos en un contexto de puerta a puerta. El proceso elaborado debería ser verdaderamente uno de colaboración y ofrecer opciones a los usuarios para que puedan adoptar en sus operaciones la decisión de mejor relación de costo a beneficios. Es necesario proceder con precaución para impedir que la adopción de decisiones en colaboración se convierta en un modo de asegurar la posibilidad de predecir en perjuicio de la capacidad.

4.5 Los proveedores de los servicios ANS deben prestar atención a las necesidades de personal y de instrucción, de conformidad con normas mundiales que se basen en pronósticos del mercado y se apliquen en estrecha consulta con los usuarios del espacio aéreo. También debe prestarse la debida atención a la planificación de los recursos humanos y a la instrucción como clave para asegurar tanto el desarrollo de mejoras operacionales como de soluciones técnicas habilitantes y de su implantación en las operaciones.

4.6 En opinión de la IATA un uso creciente de la separación autónoma a bordo o de la separación en cooperación mejorarán tanto la capacidad como la flexibilidad.

5. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) recomendar a los Estados que los blancos de performance se basen en claras mejoras operacionales y beneficios para los usuarios en lugar de ser una aplicación de la tecnología;

- b) recomendar el desarrollo de las disposiciones de la OACI en apoyo de la implantación oportuna de medidas de mejora de la capacidad;
- c) recomendar que se otorgue elevada prioridad a los procesos de gestión de la capacidad, en la planificación y funcionamiento, a largo y a corto plazo, del sistema ATM, por contraposición al establecimiento del equilibrio entre demanda y capacidad, con miras a reducir a un mínimo las restricciones del sistema;
- d) prestar apoyo a algunas mejoras de la capacidad de la ATM actualmente disponibles que sean amplias, uniformes y oportunas, incluidas las políticas firmes sobre dotación de personal al ATC y sobre capacitación que corresponda a normas mundiales para evitar la necesidad de establecer el equilibrio entre demanda y capacidad;
- e) instar a los Estados a armonizar las prácticas de adopción de decisiones en colaboración por todo el mundo, a título de proceso verdaderamente de colaboración, a fin de proporcionar más opciones a los usuarios y permitirles que en sus operaciones adopten la decisión que sea de mejor relación de costo a eficacia; y
- f) tomar nota de que un contribuyente esencial a los beneficios de la capacidad será una mayor autonomía de las aeronaves, mediante la transferencia de determinados procedimientos y responsabilidades para garantía de la separación desde base terrestre a base de a bordo.

— FIN —