

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

Cuestión 1 del orden del día: Introducción y evaluación de un concepto operacional global de gestión del tránsito aéreo (ATM)

1.1: Concepto operacional global ATM

ARMONIZACIÓN DEL TRABAJO FUTURO CON ARREGLO AL CONCEPTO OPERACIONAL GLOBAL ATM DE LA OACI

(Nota presentada por Suecia)

RESUMEN

En esta nota se presenta un enfoque sobre la evolución del concepto operacional global ATM señalando un número de cuestiones de importancia operacional para la armonización de la labor futura.

Se agradecen los progresos alcanzados sobre el concepto y se declara la necesidad de seguir trabajando en él.

Las medidas recomendadas a la Conferencia figuran en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La primera versión del proyecto del concepto operacional global gestión del tránsito aéreo (ATM) de la OACI elaborado por el Grupo de expertos sobre el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATMCP) se distribuyó a los Estados y organizaciones internacionales en 2002 para que formularan comentarios. Teniendo en cuenta los comentarios y recomendaciones recibidos, la Comisión de Aeronavegación (ANC) concluyó el documento sobre el concepto operacional global ATM.

1.2 Suecia se siente satisfecha con el concepto operacional global ATM de la OACI y el enfoque adoptado por la ANC para describir la manera en que funcionaría el sistema ATM emergente y futuro. El concepto operacional global ATM proporciona claridad en el futuro operacional de la ATM y reconocemos que su pensamiento precursor es el resultado de un programa de trabajo bien preparado y muy claro establecido por la ANC para el ATMCP.

2. MEJOR RENDIMIENTO MEDIANTE LA COLABORACIÓN

2.1 La imagen actual de la futura ATM constituye una revisión fundamental del enfoque de la ATM, en el que se estudian y tienen en cuenta características como:

- a) enfoque controlado en el concepto;
- b) orientación en los resultados;
- c) prioridad en la seguridad operacional, teniendo como base la gestión de seguridad de los sistemas; y
- d) reconocimiento de la ATM como una red de asociados a todos los niveles, en un proceso de en ruta a en ruta en que se utiliza la adopción de decisiones en colaboración (CDM) como medio para mejorar el rendimiento, basado en la gestión de la información de todo el sistema compartida, oportuna y correcta.

2.2 Reconocemos que el concepto se basa en la opinión de que varios asociados ATM juntos crean un sistema ATM. Sin embargo, es importante ser conscientes de que los asociados ATM tienen diferentes necesidades y móviles y que debe tenerse en cuenta este hecho tanto en la planificación como en las operaciones. La colaboración es el medio para alcanzar un resultado ATM óptimo independiente de los diferentes móviles y necesidades entre todos los asociados. Teniendo esto en cuenta, y que este concepto representa un cambio importante para el actual sistema ATM, es importante que se otorgue prioridad a explicar y presentar en el mercado el nuevo concepto con el fin de alcanzar una visión conjunta y aceptada entre todos los asociados, y garantizar su participación en las tareas futuras necesarias.

2.3 Anteriormente los diferentes asociados ATM habían tratado sus necesidades en un magnífico aislamiento mientras que este nuevo concepto señala explícitamente, como requisito previo para el éxito, la colaboración entre todos los asociados en la definición de necesidades y requisitos. Esto es necesario a todos los niveles, estratégico o táctico, mundial, regional o nacional. Por lo tanto, recomendamos que se siga desarrollando la conexión entre los niveles de rendimiento y las expectativas y necesidades de los usuarios, teniendo presente un enfoque de todo el sistema en lo que se refiere a las necesidades relativas a la seguridad, protección, eficacia y comerciales. Es necesario dar prioridad en esta esfera para alcanzar un marco y estructura visibles y aceptables para expectativas según los valores actuales.

2.4 Teniendo esto presente se volverían a considerar algunos de los principios actuales de la ATM. Hemos tomado nota de los siguientes tres ejemplos que deberían cambiarse según la experiencia del concepto operacional global ATM de la OACI:

- a) se debería introducir el concepto de “en ruta a en ruta” en vez de aquel de “puerta a puerta” para visualizar mejor el ciclo completo de actividades, abarcando el lado de ATM relativo a las operaciones de los usuarios en aeropuertos y espacio aéreo así como las limitaciones correspondientes;
- b) el principio de atención según el momento en lugar, o como complemento, del principio de atención por orden de llegada, a fin de incentivar las inversiones para mejorar la ATM; y
- c) un sistema mejorado “ver y evitar” para que complemente el principio “ver y evitar” visual tradicional, para mejorar la utilización del estado actual de la técnica.

2.5 Falta mucho hasta que se convaliden los aspectos diferentes del concepto operacional global de la ATM de la OACI. El cambio más importante necesario según Suecia es el examen y

reorganización del Programa técnico de la Organización en la esfera de la navegación aérea. Este examen y reorganización incluiría también los varios grupos de expertos de la ANC y sus programas de trabajo. Es necesario que examinen tanto los programas de trabajo como la distribución de tareas entre los grupos de expertos para adaptar la labor del concepto operacional global ATM de la OACI. El programa de trabajo reflejaría entonces de manera más explícita lo que estamos observando para un sistema ATM con contribuciones de varios asociados ATM. En dicha reorganización se debe garantizar la participación de todos los asociados ATM. Al mismo tiempo, deben determinarse las necesidades operacionales claras y de éstas deben separarse las necesidades operacionales. El trabajo futuro también debe incluir una convalidación combinada e investigación y desarrollo concebidos para garantizar que los resultados son comparables y complementarios con los demás. También es deseable que se acelere el proceso general.

2.6 También apoyamos firmemente el concepto de la gestión de la información en su papel de apoyo del proceso de adopción de decisiones en colaboración. En este concepto consideramos que los servicios de información aeronáutica (AIS) y servicios meteorológicos (MET) proporcionan parte de los requisitos de información ATM y por lo tanto proponemos que en la labor futura se aplique este enfoque.

2.7 Estos esfuerzos exigirán la cooperación e intercambio de información entre todos los socios ATM, a todos los niveles en todo el mundo. Es importante tener una visión común, y también es importante determinar la manera en que se puede lograr esta visión. El concepto operacional global de la OACI se beneficiaría con un proceso de actualizaciones anuales, en que las conexiones entre los niveles de rendimiento y las expectativas de los usuarios se pudieran convalidar a nivel mundial. El desarrollo futuro del concepto se complementaría inmediatamente con actividades que preparen la transición de los sistemas ATM actuales a los del futuro. Es necesario determinar las etapas de cambios y evaluarlas en base al rendimiento ATM mejorado. Esto es primordial para alcanzar la interoperabilidad mundial futura y continua a un costo total aceptable.

3. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a que:

- a) apruebe el concepto operacional global ATM;
- b) tome nota de la necesidad de una colaboración amplia entre los Estados, los proveedores de servicios de navegación aérea, las líneas aéreas, los explotadores de aeropuertos y la industria para alcanzar los objetivos del concepto operacional global ATM de la OACI; y
- c) recomiende a la OACI que organice su programa técnico en la esfera de la navegación aérea y, como punto de referencia, armonice su programa de trabajo con el concepto operacional global ATM de la OACI.