

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

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

1.1: Concepto operacional global ATM

PLANIFICACIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES PRINCIPALES DEL PROYECTO DE CONCEPTO OPERACIONAL DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO GLOBAL EN LA REGIÓN DE LA COMUNIDAD DE ESTADOS INDEPENDIENTES

(Nota presentada por la República de Azerbaiyán, la República de Armenia, la República de Belarús, Georgia, la República de Kazajstán, la República de Kirguistán, la República de Moldova, la Federación de Rusia, la República de Tayikistán, la República de Uzbekistán y el Comité Interestatal de Aviación)

RESUMEN

En esta nota de estudio se indican las direcciones de la actividad regional de los Estados miembros de la Comunidad de Estados Independientes en relación con la planificación y las garantías de implantación de las disposiciones principales del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo de la OACI.

Se ofrece una evaluación positiva del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo como documento, señalando las perspectivas globales de la elaboración y el mejoramiento de los sistemas nacionales de gestión del tránsito aéreo, así como su armonización e integración dentro del sistema mundial de navegación aérea.

En el párrafo 12 figuran las medidas recomendadas a la Conferencia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la esfera de la gestión del tránsito aéreo (ATM), la actividad de los Estados miembros de la CEI está destinada a proporcionar las condiciones requeridas para la elaboración y el mejoramiento

¹ La República de Azerbaiyán, la República de Armenia, la República de Belarús, Georgia, la República de Kazajstán, la República de Kirguistán, la República de Moldova, la Federación de Rusia, la República de Tayikistán, la República de Uzbekistán y el Comité Interestatal de Aviación, proporcionaron versiones en el idioma inglés y ruso.

de los sistemas nacionales ATM, así como su armonización regional con arreglo a la estrategia de la OACI y la preparación para la integración dentro del sistema mundial de navegación aérea.

1.2 Un evento significativo en el campo de la navegación aérea en los Estados CEI consistió en la aprobación por parte de los jefes de Estado de los Gobiernos de la República de Armenia, la República de Belarús, Georgia, la República de Kazajstán, la República de Kirguistán, la República de Moldova*, la Federación de Rusia, la República de Tayikistán, la República de Uzbekistán* del concepto de armonización de los sistemas de gestión nacionales de tránsito aéreo de los Estados miembros de la Comunidad de Estados Independientes; el proyecto de este concepto había sido elaborado por el Comité Interestatal de Aviación conjuntamente con las administraciones aeronáuticas y los órganos ATC nacionales de los Estados CEI, basándose en la estrategia mundial de la OACI para la implantación de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

1.3 El carácter urgente del problema de la armonización de la planificación del empleo del espacio aéreo y los sistema de control de tránsito aéreo llegó a ser especialmente evidente después de la conclusión del período de transición de la formación de sistemas nacionales ATM en los Estados CEI, cuando se habían llevado a cabo los acuerdos nacionales e interestatales destinados a encontrar medios eficaces para unificar e integrar los sistemas ATM.

1.4 En las condiciones actuales, llegó a ser obvio que resulta necesario adoptar un nuevo enfoque complejo para llevar a cabo la tarea de unificación y armonización de los sistemas ATM de los Estados CEI. Este nuevo enfoque debería tener presente simultáneamente la tarea sobre la eficacia económica de la utilización del espacio aéreo, las tareas sobre el mejoramiento de la seguridad de los vuelos, las tareas sobre la seguridad de los Estados, los recursos financieros de los Estados, la experiencia internacional, así como los resultados de la actividad de los países y las regiones más desarrollados en este campo, junto con la dirección de la evolución de estos sistemas adoptada por la comunidad aeronáutica mundial.

1.5 El concepto de armonización constituye un componente regional de los enfoques concretos respecto a la planificación a mediano plazo y a la tarea de garantizar la implantación del concepto mundial operacional ATM de la OACI, que tiene gran importancia para todos los Estados de la parte oriental de la Región Europa de la OACI debido a que está destinado a lograr la interacción del sistema mundial ATM para todos los usuarios en el curso de todas las etapas de vuelo; esto cumple con los niveles de seguridad coordinados, proporciona un funcionamiento económicamente óptimo, económicamente viable y se ajusta a los requisitos de seguridad.

2. ENFOQUE ORIENTADO A LOS SISTEMAS PARA LLEVAR A CABO TAREAS REGIONALES EN EL CAMPO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

2.1 Dentro del marco del Comité Interestatal de Aviación, a nivel nacional e interestatal, los Estados CEI están trabajando activamente en los sistemas ATM de los Estados miembros de la CEI, que constituyen una parte importante de los sistemas nacionales de transporte y se encuentran entre los componentes significativos que determinan su seguridad nacional.

2.2 Desde el punto de vista de la satisfacción máxima de los intereses de los usuarios del espacio aéreo se requiere mejorar los sistemas nacionales ATM. Todas las administraciones aeronáuticas de los Estados CEI reconocían que era necesario: trabajar conjuntamente, coordinar las medidas legales normativas en la reglamentación y la organización estatal de la utilización del espacio aéreo; coordinar medidas para mejorar la base técnica y elaborar instalaciones técnicas, utilizadas en los sistemas nacionales ATM; aumentar el nivel de coordinación e interacción con los usuarios del espacio aéreo, así como las

* con ciertas reservas

estructuras administrativas de los sistemas nacionales ATM de los Estados CEI; orientarse con las normas y métodos recomendados de la OACI a fin de garantizar la seguridad y la regularidad de la navegación aérea internacional.

3. ORGANIZACIÓN DE LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

3.1 Los asuntos relativos a la flexibilidad y el dinamismo de la organización del empleo del espacio aéreo deberían cumplir con los requisitos vigentes y prever una cooperación estrecha de todos los usuarios del espacio aéreo dentro de cada Estado así como en el marco de la Comunidad de Estados Independientes y los Estados adyacentes de una u otra región de la OACI.

3.2 Las administraciones aeronáuticas de los Estados CEI cooperan activamente en las cuestiones relacionadas con la organización del empleo del espacio aéreo, lo cual se llevó a cabo preparando la introducción de mínimos de separación vertical reducido, rutas alineadas, rutas transpolares, transiberianas y transasiáticas, y la aplicación de tecnología CNS/ATM en el espacio aéreo de los Estados miembros de la CEI.

3.3 Los asuntos relacionados con la organización del empleo del espacio aéreo por la aviación civil estatal, la realización de vuelos de aeronaves militares y aeronaves especializadas; garantía de la seguridad de los vuelos de aeronaves civiles en las zonas de conflictos militares locales; la entrega de información aeronáutica a la aviación militar; la coordinación militar/civil de la utilización del espacio aéreo; y el contenido del tránsito aéreo en el marco de los Estados CEI, se están resolviendo en estrecha cooperación con los órganos civiles y militares operacionales de gestión (control) del tránsito aéreo basándose en los SARPS de la OACI, los acuerdos y los decretos multilaterales (bilaterales) de los Estados miembros CEI sobre asuntos relacionados con la actividad aeronáutica.

4. OPERACIONES EN AERÓDROMOS

4.1 El análisis de los asuntos resueltos por las administraciones aeronáuticas de los Estados CEI y el Comité Interestatal de Aviación en relación con la gestión del tránsito aéreo para los aeródromos de los Estados CEI, como uno de los componentes de los sistemas nacionales ATM y su comparación con el componente operacional del concepto ATM “operaciones de aeródromos”, demostró su plena idoneidad en todos los parámetros y, al mismo tiempo, determinó los cambios conceptuales fundamentales en la condición de la infraestructura de tierra futura de los aeródromos (aeropuertos). Aún más, el concepto operacional ATM indica que el futuro sistema ATM ofrecerá la posibilidad de utilizar en forma eficaz la capacidad de los aeropuertos utilizando la infraestructura disponible.

4.2 Los Estados CEI y el Comité Interestatal de Aviación apoyan las ideas incorporadas en el concepto operacional ATM y apoyan esta orientación de la actividad futura de la OACI.

5. SINCRONIZACIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

5.1 Mantener el equilibrio entre la demanda y la capacidad es un proceso que se basa en la adopción conjunta de decisiones en la planificación a niveles múltiples (estratégica, táctica previa y táctica) con la finalidad de recopilar, comparar y analizar datos recibidos de diferentes fuentes dentro y más allá de la capacidad del espacio aéreo correspondiente. La recopilación, comparación y análisis de los datos para la reproducción del cuadro exacto de la demanda y las limitaciones permitirá detectar todos los factores que pueden influir en la seguridad, capacidad y eficacia del sistema ATM.

5.2 Con el objeto de llevar a cabo en la forma más completa las tareas ATM en la parte oriental de la Región Europa de la OACI, los jefes de los organismos de utilización del espacio aéreo nacional, así como los órganos de gestión del tránsito aéreo de la República de Kazajstán, la República de Kirguistán,

la Federación de Rusia, la República de Tayikistán, la República de Uzbekistán, con la participación activa del Comité Interestatal de Aviación, han establecido el Consejo de coordinación (CC) “Euroasia”.

5.3 A fin de adoptar criterios coordinados en el campo de la organización, reglamentario y legal, funcional y tecnológico, así como para prestar apoyo informativo y técnico a los sistemas nacionales ATM en servicio, los miembros del CC “Euroasia” establecieron el servicio internacional de navegación aérea “Vostok”, que constituye un componente del sistema de navegación aérea de toda Europa.

6. DECISIONES CONJUNTAS RELATIVAS A LAS OPERACIONES DE LOS USUARIOS DEL ESPACIO AÉREO

6.1 El espacio aéreo nacional de los Estados CEI es restringido, y los recursos en materia de capacidad del espacio aéreo dependen de los procedimientos e instalaciones utilizados. En consecuencia, existe un problema de gestión en estas condiciones, debido a que es necesario garantizar un nivel de seguridad aceptable, lo cual constituye una de las tareas principales de los Estados CEI, incluyendo la función coordinadora del Comité Interestatal de Aviación. El presente aspecto comprende los asuntos relativos al mejoramiento de los sistemas ATM, la base normativa y jurídica, la planificación de la trayectoria de vuelo de las aeronaves, la interacción en el equipo técnico de los órganos ATC y otras cuestiones, que están analizando las administraciones aeronáuticas de los Estados CEI con la participación del Comité Interestatal de Aviación.

7. SOLUCIÓN DE SITUACIONES CONFLICTIVAS

7.1 El objetivo ideal de la planificación en niveles múltiples consiste en recibir un trayecto de vuelo coordinado en cuatro dimensiones, cuando no se requiera interferencia táctica durante el vuelo. Sin embargo, se reconoce que, debido a algunos errores en la información utilizada, así como a cambios imprevistos y no controlados, se seguirán necesitando modificaciones tácticas a la configuración de los vuelos. Además de una solución previa de las situaciones conflictivas en las etapas de la planificación de vuelo y solución táctica de situaciones conflictivas, relacionadas con proporcionar separación en todas las etapas de vuelo, se asigna una función importante en el concepto operacional ATM al empleo y la elaboración de sistemas anticollisión de a bordo y en tierra.

8. ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO

8.1 La gestión del tránsito aéreo es un proceso versátil, incluyendo la gestión del espacio aéreo y la afluencia del tránsito aéreo, todas las formas de servicios de tránsito aéreo (asesoría, información de vuelo, servicio de alerta, servicio de control, que, a su vez, incluye el servicio de control de área, servicio de control de aproximación y servicio de control de aeródromos). La organización del servicio de gestión del tránsito aéreo comprende la coordinación de la prestación de servicio en forma integral por parte de los proveedores de servicio con la tarea de garantizar el nivel de seguridad y la eficacia requeridas en la utilización del espacio aéreo. El servicio de gestión del tránsito aéreo puede ser proporcionado por proveedores de servicios ATM separados o por una combinación de servicios ATM, correspondientes al nivel de capacidad y eficacia óptimas para la totalidad de la comunidad de los usuarios del espacio aéreo. Un enfoque de ese tipo respecto a las cuestiones relativas a la organización del servicio de gestión del tránsito aéreo puede servir como un punto de partida (punto de coordinación) de la interacción entre usuarios reales y potenciales del espacio aéreo y los servicios ATM que prestan sus servicios en esta esfera.

8.2 A este respecto, los Estados CEI y el Comité Interestatal de Aviación están examinando el concepto operacional propuesto, constituyendo la sección “organización de servicios de gestión del tránsito aéreo” una base para el estudio detallado y la implantación posteriores de las recomendaciones sobre su realización dentro del marco de los Estados miembros CEI.

9. EL SUMINISTRO DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN

9.1 El elemento fundamental del enfoque adoptado en el concepto operacional ATM, consiste en la idea de contar con un servicio de información mundial, así como la utilización y organización del intercambio de información, lo cual permite adoptar decisiones eficaces a cualquier nivel.

9.2 Puede considerarse que el control satisfactorio de la calidad, integridad y preparación de esta información ATM compleja, creciente, rápidamente cambiante y abierta en la escala de tiempo real, denominada unificación virtual ATM, constituye la decisión operacional principal relacionada con el concepto operacional ATM. No solamente los servicios ATM, sino que otros usuarios (autoridades de aduanas e inmigración, servicios meteorológicos, servicios de equipaje, etc.) pueden obtener ellos mismos información de ese tipo.

10. INTEGRACIÓN CON ORGANIZACIONES REGIONALES EN LA ESFERA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

10.1 La coordinación de los asuntos relativos a la planificación de la navegación aérea y ATM en la parte oriental de la Región Europa de la OACI, con el servicio y la gestión de la circulación del tránsito aéreo, la implantación prevista de los sistemas CNS/ATM, se llevan a cabo basándose en la interacción constructiva con la Oficina Europa y Atlántico septentrional de la OACI (mediante sus grupos de estudio y reuniones de GEPNA, GATE, TARTAR, FLOE, RVSM IE), CEAC Eurocontrol.

10.2 Con el objeto de elaborar propuestas sobre la realización de criterios e integración coordinados en la esfera de la utilización del espacio aéreo y el control del tránsito aéreo respecto al acuerdo de los Estados contratantes, la Comisión de coordinación sobre navegación aérea ha estado trabajando en el Comité Interestatal de Aviación desde 1994. Esta Comisión promovió activamente el establecimiento, en 1999, en la Región de Asia central, del Consejo de coordinación “Euroasia” (CC Euroasia), compuesto de las administraciones aeronáuticas de la República de Kazajstán, la República de Tayikistán, la República de Uzbekistán, la Federación de Rusia y la República de Kirguistán. La tarea principal de este Consejo de coordinación consiste en determinar las medidas requeridas respecto a la coordinación de criterios en el campo del apoyo normativo y legal del sistema ATM, la elaboración de la estructura de rutas aéreas internacionales, los métodos del servicio de espacio aéreo, la capacitación del personal y el apoyo logístico de los sistemas ATM, incluye la implantación del concepto CNS/ATM. En octubre de 2002, se firmó un acuerdo sobre el establecimiento del servicio de navegación aérea internacional “Vostok” en la parte oriental de la Oficina Europa de la OACI. Este acuerdo fue firmado por la República de Kazajstán, la República de Tayikistán, la República de Uzbekistán, la Federación de Rusia y la República de Kirguistán. El objetivo de las actividades del servicio de navegación aérea internacional “Vostok” consiste en la implantación de criterios coordinados en el campo de la organización, de apoyo normativo y legal, y el funcionamiento de los sistemas ATM nacionales, en el interés de los Estados y las administraciones aeronáuticas que han suscrito el Acuerdo sobre el servicio de navegación aérea internacional “Vostok”, incluyendo la implantación del concepto CNS/ATM de la OACI y otros acuerdos internacionales.

10.3 La idea formulada y apoyada en la Reunión OACI/CEAC/Eurocontrol en junio de 2002 en Baku, relativa al establecimiento de una asociación regional de proveedores de navegación aérea de Azerbaiyán, Armenia, Georgia, Kazajstán, Moldova y la Ucrania (RADA) con su Sede en Kiev, se implantó satisfactoriamente. Su objetivo consiste en promover un servicio de navegación aérea seguro y eficaz en la Región Mar Negro-Transcaucásica.

10.4 Teniendo presente lo anterior, así como el hecho que los Estados CEI han adoptado el concepto de armonización de los sistemas ATM de los Estados CEI al nivel estatal, las tareas futuras inmediatas, estipuladas también en las disposiciones principales del concepto operacional ATM de

la OACI, están orientadas a la coordinación de las organizaciones de navegación aérea subregional mencionadas anteriormente y la integración de los sistemas nacionales ATM de la parte oriental de la Región Europa de la OACI en el sistema mundial de navegación aérea.

11. CONCLUSIONES

11.1 El concepto operacional ATM para el período que termina en 2025 y posteriormente, define sistemáticamente lo que requiere hacerse para proporcionar una mayor flexibilidad a los usuarios del espacio aéreo y maximizar los índices de eficacia de la operación de los sistemas ATM. El concepto indica las formas de aumentar la capacidad del sistema mundial ATM y la seguridad de los vuelos en las condiciones futuras. Teniendo presente esta idea, los Estados CEI y el Comité Interestatal de Aviación apoyan el proyecto del concepto operacional y recomiendan que la Comisión de Aeronavegación de la OACI lo apruebe.

12. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA

12.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar en cuenta la presente nota de estudio sobre la planificación de la implantación de las disposiciones principales del proyecto de concepto operacional ATM en la región CEI;
- b) aprobar el proyecto del concepto operacional ATM, completarlo de acuerdo con las proposiciones formuladas por los participantes de la Conferencia y presentarlo al Consejo de la OACI para su aprobación.

— FIN —