

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

1.3: Necesidad de un plan global de navegación aérea

OPINIÓN DEL JAPÓN SOBRE EL CONCEPTO OPERACIONAL DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO GLOBAL

(Nota presentada por el Japón)

RESUMEN

Japón ha estado implantando los proyectos MTSAT y del centro ATM de acuerdo con el concepto FANS (nuevo CNS/ATM) apoyado por la 10ª Conferencia de navegación aérea. El MTSAT y el centro ATM constituirían una función fundamental y esencial para el futuro sistema ATM mundial en Japón, tal como se describe en el concepto operacional global ATM.

En esta nota se presenta la opinión del Japón sobre el concepto operacional global ATM y la evolución del mismo; y se indican las actividades correspondientes para el nuevo sistema ATM en el Japón.

En el párrafo 6 figuran las medidas propuestas a la Conferencia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 A fin de mejorar la seguridad aeronáutica, para lo cual debe hacerse frente a un tránsito aéreo y demoras crecientes, el Japón implantó el centro de gestión de circulación del tránsito aéreo en 1994. En el Japón, el centro de gestión de la circulación del tránsito aéreo ha funcionado bien, evitando la saturación del tránsito aéreo en los sectores correspondientes de los centros de control del tránsito aéreo y en las áreas de aproximación terminal, reduciendo al mínimo al mismo tiempo las demoras sustanciales de las aeronaves que salen.

1.2 Experimentando volúmenes de tránsito aéreo en crecimiento constante, y tomando en cuenta las diversas necesidades de los usuarios respecto a operaciones aeronáuticas más eficientes, el Japón ha estado procurando implantar un centro de gestión del tránsito aéreo que podría prestar servicios integrados de tránsito aéreo, gestión de la circulación del tránsito aéreo y gestión del espacio aéreo.

1.3 El transporte aéreo ha crecido rápida y constantemente en los últimos decenios, y se prevé que continuará su crecimiento sostenido. Japón reconoce que es necesario contar con una visión futura de ATM, así como sobre las nuevas tecnologías para comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS). Japón ha estado participando en todas las actividades correspondientes de la OACI, tal como en el Grupo de expertos sobre el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATMCP).

2. CONCEPTO OPERACIONAL GLOBAL ATM

2.1 En la Región Asia/Pacífico, existen todavía numerosas diferencias en los entornos de comunicaciones, navegación y vigilancia. El servicio estable ATM, tal como se describe en el concepto operacional global ATM, elaborado por ATMCP, resulta necesario para dar cabida a los incrementos futuros del tránsito aéreo en la Región Asia/Pacífico en forma segura y eficiente.

2.2 El Japón inició los proyectos de satélite de transporte multifuncional (MTSAT) y de centros ATM con arreglo al concepto de sistemas de navegación aérea del futuro (FANS) (nuevo CNS/ATM) apoyado por la 10ª Conferencia de navegación aérea. El concepto operacional global ATM fue elaborado basándose en el concepto FANS. El concepto operacional global ATM muestra una clara perspectiva para obtener un futuro sistema ATM integrado, armonizado e interfuncional a escala mundial. El MTSAT y el centro ATM constituirían una función fundamental y esencial para el futuro sistema mundial ATM en el Japón.

2.3 El Japón comparte la misma visión descrita en el concepto operacional global ATM.

3. EVOLUCIÓN AL CONCEPTO OPERACIONAL GLOBAL ATM

3.1 A fin de avanzar hacia la implantación de un sistema ATM mundial tal como se describe en el concepto operacional global ATM, la OACI debe completar la elaboración de requisitos operacionales y normas y métodos recomendados (SARPS). El Japón continuará participando y cooperando con toda labor complementaria que se estime necesaria.

3.2 Existen nuevas innovaciones incluidas en el documento del concepto operacional global ATM, es decir, una delegación de la responsabilidad de separación y una gestión flexible de los límites del espacio aéreo. La OACI debería analizar este asunto con todas las partes interesadas debido al carácter complejo de cuestiones tales como los procedimientos operacionales y el marco jurídico.

3.3 Las iniciativas y los acuerdos constantes en la región resultan extremadamente importantes para implantar este sistema ATM mundial estable. Cada región debería formular un plan de implantación regional ATM con un plazo previsto hasta y más allá de 2005, tal como se describe en el concepto operacional global ATM.

4. NORMAS MUNDIAL PARA LA GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO INTERNACIONAL

4.1 La gestión de la circulación del tránsito aéreo para los vuelos entre Estados y regiones debería basarse en técnicas convenidas por los Estados y las regiones correspondientes. Estas técnicas también deberían armonizarse con otras regiones.

4.2 Aunque algunas instalaciones ya han establecido el servicio de gestión de la circulación del tránsito aéreo internacional, la OACI debería elaborar textos de orientación y/o SARPS para los Estados y regiones que prevén implantar un sistema de gestión de la circulación del tránsito aéreo internacional en el futuro.

5. ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL CONCEPTO EN EL JAPÓN

5.1 El Japón comenzó a implantar una función integrada del servicio del tránsito aéreo: la gestión de la circulación del tránsito aéreo y el espacio aéreo, denominada Centro de gestión del tránsito aéreo. Se prevé que este centro ATM entrará en servicio el año 2005, y que aumentará sustancialmente la seguridad, la eficacia y capacidad aeronáuticas, mejorando al mismo tiempo el funcionamiento económico de las aeronaves. Para obtener mayores detalles, véase la nota IP/43 “El establecimiento del centro de gestión del tránsito aéreo en Japón”.

5.2 El Japón ha estado apoyando a los Estados en la Región Asia/Pacífico en la implantación de nuevos sistemas ATM por medio de diversos canales o marcos. El Japón continuará apoyando a los Estados en la implantación de una nueva infraestructura CNS/ATM con MTSAT cuya inauguración se prevé en 2004. Por ejemplo, el Japón está prestando ayuda en la implantación del nuevo centro ATM en las Filipinas, incluyendo el sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) y el sistema de enlace de datos.

6. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA

6.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la opinión del Japón sobre el concepto operacional global ATM y las actividades correspondientes; y
- b) recomendar que la OACI elabore textos de orientación y/o SARPS para la gestión de la circulación del tránsito aéreo internacional.

— FIN —