

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
4.2: Medidas regionales**

PROBLEMAS DE ARMONIZACIÓN E INTERFAZ ENTRE REGIONES

(Nota presentada por los Estados africanos¹)

RESUMEN

El objetivo de esta nota de estudio consiste en analizar la necesidad de contar con la armonización de medidas destinadas a aumentar la capacidad y la performance ATM en las diversas regiones de la OACI y, especialmente, en la Región AFI.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El proceso de planificación de la navegación aérea de la OACI tiene lugar a escala regional. Aún más, la implantación de los sistemas y las medidas destinadas a mejorar la performance de la gestión del tránsito aéreo (ATM) no se logrará al mismo ritmo en las diversas regiones del mundo.

1.2 Las regiones adyacentes a la Región AFI están examinando cada vez en mayor medida la posibilidad de implantar medidas para aumentar la capacidad en sus espacios aéreos. A menudo, esas medidas están destinadas a hacer frente a una demanda de tránsito creciente y, en algunos casos, a las presiones de carácter político e industrial.

* Los Estados africanos proporcionaron versiones en idioma inglés y francés.

¹ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Cote d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

1.3 Al mismo tiempo, la comunidad aeronáutica está cada vez más consciente de la necesidad de resguardar y mejorar la seguridad, teniendo presente el aumento del tránsito aéreo. La utilización de procedimientos y normas que rigen la gestión del tránsito y que son incompatibles con las disposiciones de la OACI constituyen una amenaza manifiesta a la seguridad de la navegación aérea, en la ausencia de normalización entre los espacios aéreos correspondientes.

1.4 Asimismo, el hecho de procurar cumplir con los requisitos regionales en materia de capacidad por medio de enmiendas a los *Procedimientos suplementarios regionales* de la OACI en el Doc 7030 probablemente darán como resultado una discrepancia en los procedimientos de la OACI e incompatibilidad entre los planes regionales de navegación aérea.

1.5 En términos generales, los Estados en interfaz entre varias regiones experimentan directamente las consecuencias de las medidas de aumento de la capacidad adoptadas por algunas regiones sin coordinación previa. Esto se aplica especialmente a los Estados en interfaz en la Región AFI. Aún más, estos problemas de interfaz podrían tener repercusiones en los Estados adyacentes dentro de la misma región. A menudo, la integración de los aspectos relativos a la armonización se considera como una fase subsidiaria en el proceso de planificación e implantación de los recursos disponibles. Esto podría producir restricciones sustanciales para los países correspondientes y un volumen de trabajo que supere los recursos requeridos para actualizar los procedimientos y las normas aplicables con miras a mantener el nivel de seguridad durante la fase de transición.

1.6 Teniendo presente lo anterior, resultaría necesario elaborar un método global para hacer frente a las medidas de aumento de la capacidad. Un examen de los problemas relacionados con un aumento de la demanda en el marco de la Conferencia estimulará una convergencia de opiniones sobre los medios más adecuados para resolver la situación y prepararnos para el futuro.

2. RELACIONES DE LA REGIÓN AFI CON LAS REGIONES ADYACENTES Y LAS ACTIVIDADES GLOBALES

2.1 La cooperación regional en ATM desempeña una función fundamental en el mejoramiento del sistema ATM mundial. A este respecto han existido extensas consultas/coordinación de las Oficinas regionales de la OACI en la Región AFI con las regiones adyacentes, especialmente con el objeto de poner en práctica los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM). En consecuencia se adoptaron los siguientes mecanismos:

- a) una reunión oficiosa periódica sobre la interfaz AFI;
- b) una reunión oficiosa sobre la interfaz AFI/MID;
- c) una reunión oficiosa del Grupo de coordinación SAT (Interfaz entre las regiones AFI/Atlántico septentrional); y
- d) coordinación entre las regiones AFI y Asia/PAC.

2.2 Este enfoque permitió examinar y resolver todas las dificultades derivadas de las medidas destinadas a aumentar la capacidad y la implantación de los sistemas CNS/ATM. Para obtener información, se trataron los siguientes asuntos:

- a) armonización de los planes de navegación aérea AFI/EUR;
- b) implantación de los sistemas CNS/ATM para las áreas de rutas AR-7 (rutas costeras en la parte septentrional de AFI y las rutas de la interfaz entre AFI/EUR);

- c) implantación de mínimos reducidos de separación vertical (RVSM);
- d) armonización de los planes CNS/ATM para las regiones AFI y SAM, incluyendo las redes de rutas aéreas;
- e) implantación de la red de ruta Haj en los Estados del Magreb;
- f) implantación de ACAS II;
- g) implantación de rutas RNAV;
- h) elaboración de propuestas de enmienda a los *Procedimientos suplementarios regionales* (Doc 7030);
- i) armonización de los planes de navegación aérea AFI/MID;
- j) armonización del plan CNS/ATM para AFI/MID, incluyendo la red de rutas aéreas y la implantación de redes de terminales de abertura muy pequeña (VSAT);
- k) armonización de los programas ADS-CPLC entre AFI y Asia/PAC; y
- l) implantación de la separación de canales de muy alta frecuencia (VHF) de 8,33 KHz con Europa.

2.3 Debido a las restricciones presupuestarias de las Oficinas regionales de la OACI, ya no se planifican reuniones de coordinación y armonización, y esta tendencia conducirá probablemente a la supresión de esas reuniones.

3. EL CONCEPTO DE CIELO ÚNICO

3.1 Dentro del cielo europeo único, los servicios ATS se proporcionarán asignando espacios aéreos de bloques funcionales (FBA). Esto incluirá una reorganización del espacio aéreo europeo basándose en las corrientes de circulación del tránsito. Los países en interfaz en la Región AFI se verán afectados por la reorganización del espacio aéreo y la revisión de las redes de rutas. En consecuencia, los espacios aéreos situados dentro de la Región AFI deberán ser adaptados dentro del marco de una implantación coordinada de los nuevos conceptos tal como sean aprobados a nivel mundial.

3.2 Se proporcionan los planes de implantación para actividades detalladas en los campos jurídico, técnico y operacional. Sin embargo, la propuesta consiste en crear una sola región superior de información de vuelo (UIR) europea sobre el nivel de vuelo FL 285; esto se prevé para enero de 2005. Se necesitará introducir una enmienda en el plan de navegación aérea de la Región EUR (ANP/Doc 7754), así como los documentos correspondientes.

3.3 La reorganización del espacio aéreo europeo exige revisar las redes de rutas que tienen un efecto directo en la red de rutas en los países de interfaz de la Región AFI, así como los procedimientos de coordinación del tránsito.

3.4 En los planes regionales de navegación aérea (ANP) se describen en detalle las instalaciones, servicios y procedimientos requeridos para la navegación aérea internacional dentro de un área especificada. Esos planes incluyen recomendaciones que los Estados pueden seguir al programar el suministro de sus instalaciones y servicios de navegación aérea proporcionados con arreglo a los planes de otros Estados, a fin de lograr un sistema integrado en el futuro previsible.

3.5 La implantación del concepto de cielo único en la región europea, tendrá indudablemente consecuencias operacionales y técnicas en la navegación aérea para los Estados de las regiones adyacentes. Estas consecuencias pueden incluir (sin estar limitadas a las mismas) la revisión de ANP, la revisión de los procedimientos de coordinación entre ACC, así como la reorganización de la red de aerovías y, probablemente, la revisión de las zonas de responsabilidades respecto a los servicios SARPS, así como la delegación de control sobre el mar internacional.

4. **RECORDANDO LAS ORIENTACIONES DE LA 10ª CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA**

4.1 Las recomendaciones sobre la planificación e implantación de los sistemas de navegación aérea elaboradas en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en Montreal en septiembre de 1991, definieron los siguientes principios:

- a) la necesidad de garantizar, a escala mundial, una evolución racional y ordenada de los servicios ATM; y
- b) se seguirá llevando a cabo la planificación de la navegación aérea de la OACI por medio de procesos de planificación a nivel regional. En consecuencia, se necesitará constantemente coordinar los criterios de implantación entre las regiones adyacentes. Se estima que la responsabilidad/carga de esta iniciativa de coordinación debería recaer en los Estados y los grupos de planificación regional correspondientes.

5. **CONCLUSIONES**

5.1 La comunidad aeronáutica internacional ha iniciado una nueva fase de su evolución con la mayor automatización, la introducción de nuevas tecnologías y conceptos, un cambio en la función de los usuarios y los explotadores de sistemas, y las presiones crecientes para aumentar la capacidad de modo de permitir que un mayor número de aeronaves utilice el espacio aéreo disponible y, en consecuencia, alcanzar los objetivos establecidos en la esfera de la gestión del tránsito aéreo (ATM).

5.2 Con el apoyo de la OACI, la IATA y otras organizaciones internacionales especializadas, la coordinación ATM debería promover iniciativas cooperativas y facilitar la interfaz entre la Región AFI y otras regiones adyacentes dentro del marco de la implantación de programas destinados a ampliar la capacidad y mejorar la performance.

5.3 De acuerdo con lo anterior, y a fin de garantizar la armonización y la interfuncionalidad entre los sistemas CNS de regiones adyacentes, los Estados africanos recomiendan que, cuando se planifiquen y pongan en práctica nuevos conceptos, incluyendo el concepto de cielo único, las regiones adyacentes:

- a) tengan presente la planificación de CNS en la Región AFI y, en particular, para las regiones en interfaz;
- b) elaboren especificaciones basándose en las formuladas por la OACI; y
- c) adopten soluciones que promuevan resultados armonizados e interfuncionalidad con los Estados adyacentes.

6. **MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA**

6.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio; y
- b) adoptar la siguiente recomendación:

Recomendación 4/xx — Armonización de los sistemas de navegación aérea entre regiones

Que la OACI elabore un mecanismo de coordinación entre regiones para planificar e implantar las medidas destinadas a aumentar la capacidad y mejorar la performance ATM entre regiones con el objeto de lograr una evolución armonizada destinada a aumentar la eficacia y la seguridad de la aviación.

Que la OACI estudie la posibilidad de realizar reuniones de coordinación entre regiones adyacentes, incluyendo las regiones AFI/EUR, con carácter prioritario en su presupuesto por programas.

Que la OACI participe sistemáticamente en todas las iniciativas regionales destinadas a mejorar la capacidad y la performance ATM.

— FIN —