

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)

1.2: Conceptos facilitadores para apoyar el concepto operacional global ATM

APOYO DE LOS ESTADOS DE LA REGIÓN AFI AL CONCEPTO OPERACIONAL GLOBAL DE LA ATM

(Nota presentada por los Estados africanos¹)

RESUMEN

Esta nota tiene el objetivo de presentar las opiniones de los Estados de la Región AFI sobre el concepto operacional global de la ATM y de expresar su apoyo a este concepto.

El apoyo al concepto global de la ATM se basa en la necesidad de garantizar un servicio ATM importante, no sólo en el presente sino hacia el futuro.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Esta nota tiene la finalidad de apoyar el concepto operacional global de gestión del tránsito aéreo (ATM), presentado por la Secretaría de la OACI en la nota AN-Conf/11-WP/4.

1.2 En esta nota se presentan algunos comentarios sobre el documento en que se presenta el concepto operacional y propuestas para el programa de trabajo futuro del Grupo de expertos sobre el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATMCP).

2. COMENTARIOS GENERALES

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

¹ Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Libera, Jamahiriya Árabe Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Mauricio, Marruecos, 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.

2.1 Los componentes del concepto integran todos los aspectos de la gestión del tránsito aéreo: organización y gestión del espacio aéreo; operaciones de aeródromos; equilibrio entre demanda y capacidad; sincronización del tránsito; operaciones de los usuarios del espacio aéreo; gestión de la entrega de los servicios ATM; gestión de conflictos. Esta integración garantizaría la armonización, facilitaría la coordinación en la comunidad ATM, mejoraría la seguridad y la eficacia.

2.2 Se considera que el documento sobre el concepto operacional ha tenido éxito en general al proporcionar orientación e información adecuadas para alcanzar la visión declarada, es decir “lograr un sistema de gestión del tránsito aéreo mundial, interfuncional para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo, que cumpla con los niveles convenidos de seguridad operacional, proporcione operaciones económicamente óptimas, sea sostenible en relación con el medio ambiente y satisfaga los requisitos nacionales de seguridad de la aviación”.

2.3 En el concepto se consideran las trayectorias de vuelo óptimo gestionadas de diversas maneras posibles y con la consideración y participación de la comunidad ATM correspondiente. En este proceso, se reconoce el hecho de que los logros del perfil óptimo dependerán de diferentes soluciones para diferentes medios, aunque garantizando la interfuncionalidad en todo el sistema.

2.4 En el concepto operacional se agrupan los componentes universales necesarios para garantizar la mejor solución de planificación posible con el objetivo de reducir la brecha entre las trayectorias preferidas de los usuarios y las trayectorias proporcionadas por el sistema, puerta a puerta.

2.5 Probablemente el elemento más atractivo del concepto para la Región AFI, es la posibilidad de determinadas tecnologías de avances alternados (“leap frogging”) que aparentemente tuvieron dificultades de aplicar en el pasado, es decir, mediante modos de separación, organización y gestión del espacio aéreo que permita el despacho continuo de los vuelos, la utilización flexible del espacio aéreo y el muy importante proceso de toma de decisiones en colaboración.

2.6 El concepto se centra en las actividades de toda la comunidad ATM en el futuro y establece una norma común para la planificación de objetivos encaminados a cumplir con las expectativas de los usuarios, que incluyen mayores niveles de seguridad y de eficacia.

2.7 La Región AFI ya actúa de conformidad con el componente de conceptos relativos al espacio aéreo:

2.7.1 La reunión AFI 7 RAN celebrada en Abuja, Nigeria, del 12 al 23 de mayo de 1997, examinó las posibilidades de un enfoque cooperativo en la gestión del espacio aéreo superior en la Región AFI. Se observó que, para el futuro, la organización de la actual región de información de vuelo (FIR) se debería utilizar de manera útil en el espacio aéreo inferior, mientras que se debería mantener la gestión del espacio aéreo superior solamente por una dependencia dentro de los límites laterales de un grupo compuesto por FIR que se debería establecer como zona ATM.

2.7.2 En su Recomendación 5/1, la reunión AFI 7 RAN exhortó a adoptar un enfoque cooperativo de la gestión del espacio aéreo con respecto a la aplicación de las comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), con vistas a establecer una razón costo/eficiencia favorable para la gestión del espacio aéreo.

2.7.3 Continuando con la misma idea, la primera reunión de proveedores de servicios de tránsito aéreo de la Región AFI, celebrada en Dakar, del 26 al 28 de noviembre de 2002 acordó examinar el concepto de “espacio único en la Región AFI”.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados de la Región AFI reconocen los principios rectores del concepto operacional global de la ATM ya que la consecución de un sistema seguro es la más alta prioridad. Los Estados apoyan completamente el nuevo concepto y estimulan a la OACI para que continúe el trabajo de elaboración por medio de sus órganos adecuados.

3.2 La flexibilidad, alcance y carácter evolutivo del concepto operacional global de la ATM garantizaría el desarrollo seguro de la aviación civil. Esto abarca al futuro y no está limitado por el actual nivel de la tecnología.

3.3 El programa de trabajo futuro del ATMCP debería estudiar en detalle con escenarios más amplios los diferentes componentes del concepto. Se debe otorgar consideración continua a la seguridad como la más alta prioridad del futuro sistema ATM.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la conferencia a que:

- a) tome nota de que los Estados africanos apoyan plenamente el concepto operacional global de la ATM y estimulan a la OACI para que continúe el trabajo de desarrollo por medio de sus órganos adecuados;
- b) recomiende a la OACI que elabore urgentemente normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación adecuados para apoyar la aplicación del concepto operacional global de la ATM;
- c) recomiende que se mantenga un enfoque “fase por fase” para la aplicación del nuevo concepto, en el marco de un plan mundial de transición;
- d) recomiende que los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) tengan la tarea de incorporar el concepto global de la ATM en sus actividades de planificación y ejecución;
- e) recomiende que se hagan las enmiendas correspondientes en el Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM según sea adecuado para apoyar al concepto operacional global de la ATM; y
- f) recomiende que la OACI continúe sus tareas necesarias para seguir definiendo la performance requerida del sistema total.