

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 tránsito
orden del día: aéreo (ATM)

1.1: Concepto operacional global ATM

OPINIONES SOBRE EL CONCEPTO OPERACIONAL GLOBAL DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (ATM) DE LA OACI

(Nota presentada por China)

RESUMEN

El desarrollo de una ATM global de un modo integrado y coordinado es acorde con la regularidad operacional de la gestión del tránsito aéreo y con las necesidades de desarrollo a largo plazo de la industria de la aviación. En esta nota se declara que China apoya la elaboración y el perfeccionamiento del concepto operacional global ATM de la OACI y que sigue atentamente el desarrollo del concepto. Se espera que la OACI considere y trate las futuras cuestiones de la ATM global con un enfoque positivo, y también continuo y progresivo. Se invita a la OACI a que continúe perfeccionando el concepto ATM y que considere proveer apoyo a los países en desarrollo a este respecto.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El desequilibrio entre movimientos de aeronaves y la demanda en cuanto a la capacidad del tránsito aéreo se ha ido agravando durante un largo período en muchas regiones del mundo, haciendo que esas regiones no puedan satisfacer la demanda de desarrollo del tráfico aéreo que crece rápidamente. Se ha tornado cada vez más difícil para los métodos ATM actuales hacer frente a la reciente evolución del transporte aéreo. La gestión del tránsito aéreo de China también ha tenido que enfrentar esas dificultades y desafíos en los últimos años.

1.2 China ha estado siguiendo con gran interés el concepto operacional global ATM de la OACI y ha adoptado un enfoque activo en las investigaciones realizadas por el Grupo de expertos sobre el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATMCP) de la OACI. China apoya el desarrollo y

¹ La versión en inglés la proporcionó China.

el perfeccionamiento del concepto operacional global ATM y opina que la introducción del concepto operacional global ATM y la reforma del sistema ATM constituyen una tendencia inexorable. El concepto operacional global ATM es una visión ideal para el desarrollo de la gestión del tránsito aéreo global para los dos próximos decenios. Una vez que se acepte el concepto, sin duda éste producirá efectos profundos y de gran alcance en el futuro desarrollo del sistema de navegación aérea en el mundo.

2. IMPLANTACIÓN DE UNA ATM GLOBAL INTEGRADA — UNA TAREA IMPORTANTE Y ARDUA

2.1 El concepto operacional global ATM supone principalmente organización y gestión del espacio aéreo, operaciones de aeródromo, equilibrio de la demanda y la capacidad, sincronización del tránsito y gestión de conflictos. El concepto pone énfasis en la flexibilidad para la asignación del espacio aéreo, trayectorias de vuelo dinámicas, vigilancia de las operaciones en la superficie de los aeródromos, cooperación continua entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo y los explotadores y principios de toma de decisiones basados en redes de información, etc. Todos estos factores forman los cimientos del futuro funcionamiento de la ATM global integrada. El concepto básico es establecer, basándose en la solución de problemas técnicos, un sistema ATM flexible y mundialmente coordinado, que en definitiva transformará el modelo ATM actual en el que el espacio aéreo se asigna a los Estados contratantes o regiones. Sin embargo, un nuevo concepto no puede llevarse a la práctica por medio de una sola reforma. Esto debe seguir un largo proceso de evolución progresiva y materializarse cuando las condiciones están dadas. Además, al introducir el nuevo concepto, debe considerarse la posible carga para la industria mundial de la aviación tales como el compromiso técnico y económico y las incertidumbres que podrían afectar negativamente al desarrollo de la industria de la aviación.

2.2 Muchos problemas técnicos específicos relacionados con el concepto operacional global ATM habrá que resolverlos en el futuro previsible. La experiencia práctica en la industria de la aviación obtenida durante años ha demostrado que, no obstante los prolongados esfuerzos realizados por la OACI, los Estados y la industria de la aviación para implantar el nuevo sistema CNS/ATM, algunos problemas técnicos aún no han sido resueltos. Por ejemplo, muchos países han establecido la política de implantar sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) basados en la navegación por satélite y las comunicaciones por enlace de datos, y han invertido mucho en diversos programas experimentales. Sin embargo, los proveedores de servicios de tránsito aéreo, las líneas aéreas y los departamentos de gestión de la seguridad operacional aún no han identificado la mejor solución para la serie de problemas que surgen de las diversas demandas en cuanto a equipo de a bordo y procedimientos de gestión del tránsito aéreo con respecto a regiones con diferentes topografías que emplean diferentes sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia.

2.3 El concepto operacional global ATM tiene que responder a entornos de operaciones específicos y a los diversos requisitos de regiones y países específicos. Así como las economías, leyes, políticas, finanzas y los sistemas varían de un lugar a otro, es necesario encontrar soluciones diferentes para estos aspectos. Se estima que será relativamente fácil resolver las cuestiones técnicas, pero que será muy complicado y difícil resolver los problemas relacionados con los sistemas, las políticas y las leyes de los diversos países. Por lo tanto, puede preverse que la implantación de una ATM global integrada será un proceso largo y con desafíos.

3. PROBLEMAS QUE REQUIEREN ATENCIÓN PARA PERFECCIONAR EL CONCEPTO OPERACIONAL GLOBAL ATM

3.1 Debe reconocerse plenamente que los países en que la aviación o los sistemas de gestión de tránsito aéreo están menos desarrollados también desempeñarán una función importante en el desarrollo de un sistema global ATM integrado. La OACI debería otorgar debida importancia al desarrollo de la gestión del tránsito aéreo en esos países y proveer el apoyo técnico necesario. El desequilibrio entre el

desarrollo económico de los diversos países y regiones debe tenerse en cuenta al llevar adelante la ATM global integrada. Las dificultades y los problemas que se presentan deberían analizarse y evaluarse plenamente basándose en un examen minucioso de las condiciones existentes de la gestión del tránsito aéreo (reglamentos, sistemas, instalaciones y servicios, tecnologías y personal) en los diferentes países y regiones a fin de evitar errores, fallas y gastos innecesarios importantes en la inversión durante el proceso de implantación mundial.

3.2 El plan estratégico iniciado por el concepto global ATM cubre tres niveles de planificación: mundial, regional y de ejecución nacional. Estos niveles son claros y razonables, pero el problema crucial es cómo integrar eficazmente los planes de todos los países. El objetivo debería ser asegurar en la mayor medida posible que esas soluciones estén armonizadas e integradas internacionalmente sin producir variaciones y complicaciones en los sistemas de a bordo o de tierra del sistema ATM. El concepto operacional global ATM también debe estar efectivamente incorporado en los planes regionales y mundiales. Además, es necesario formular planes de implantación detallados y factibles a escala mundial, regional y nacional para llevar adelante la ATM global integrada paso a paso, etapa por etapa y región por región. Por otra parte, deberían evaluarse y verificarse minuciosamente las tecnologías y los procesos necesarios.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la OACI a que continúe complementando y perfeccionando el concepto operacional global ATM y considerando debidamente los aspectos prácticos que supone el proceso, tales como promesas de recursos y la aceptación de la industria de la aviación.

4.2 Se aconseja a la OACI que aumente sus esfuerzos para elevar la confianza de la industria de la aviación en todo el mundo al realizar el concepto de la ATM global integrada.

4.3 Se aconseja a la OACI que provea asistencia a los países en desarrollo en materia de tecnología, planificación e instrucción al personal.

— FIN —