

Organización de Aviación Civil Internacional
PROYECTO REGIONAL PNUD/OACI RLA/98/003
Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM

Visitas a los Estados

1. Programa de visitas

1.1 En cada visita se realizaron dos reuniones. Una para personal directivo de alto nivel de cada Estado y otra para el personal técnico/operacional involucrado en la planificación CNS/ATM y las actividades de implantación.

1.2 En cada reunión se efectuaron presentaciones, las cuales incluyeron los siguientes temas:

- Informe de la situación de las actividades desarrolladas por el Proyecto incluyendo los detalles sobre las tareas asociadas con las diferentes fases del proyecto y su evolución. Adicionalmente, se presentó información resumida sobre las Herramientas de Planificación y Evaluación (CNS/ATM PET) para la implantación de los sistemas CNS/ATM.
- Actividades de Planificación de la OACI a nivel mundial y regional, con énfasis en el FASID contenido en el Volumen 2 del Plan Regional de Navegación Aérea. Además, se proporcionó información detallada sobre las actividades del Proyecto relacionadas con la implantación de rutas RNAV-RNP llevadas a cabo a la fecha y las actividades RVSM, la cual está en proceso de implantación.
- Arreglos institucionales para facilitar la implantación de los elementos CNS/ATM, así como una revisión de los Artículos relevantes del Convenio de Chicago resaltando la soberanía de los Estados, territorios, privilegios y responsabilidades, etc. Esta presentación enfatizó el hecho de que los arreglos institucionales deben establecerse en base a una coordinación regional a fin de evitar una proliferación de arreglos institucionales aislados, lo que incrementaría el costo y complicaría la coordinación para la implantación de instalaciones y servicios multinacionales.
- Detalle de las actividades en desarrollo y futuras requeridas para lograr un sistema “ATM Global integrado” y las estrategias a ser utilizadas teniendo en cuenta la condición financiera actual de los Estados y Líneas Aéreas, las incertidumbres de algunos elementos CNS y los resultados de la 11ª Conferencia de Navegación Aérea programada (noviembre 2003). En línea con el objetivo del sistema “ATM Global integrado”, se observó que esto sólo podría lograrse a través de la interconexión de todos los sistemas ATM automatizados y la creación de bases de datos apropiadas. Como actividad inicial para lograr lo anterior, se indicó que debería llevarse a cabo una auditoría completa de todos los sistemas automatizados utilizados en la Regiones CAR/SAM para la provisión de los Servicios de Navegación Aérea (ANS) y que se estableciera una “Plataforma de ensayos para la Automatización ATM” para verificar la conectividad del sistema y la armonización de los

procedimientos. Finalmente, se observó que probablemente se requeriría de algún tipo de comité ejecutivo de coordinación a fin de asegurar la ejecución oportuna y coordinada de las tareas.

1.3 Cada sesión terminó con una discusión informal sobre los temas presentados anteriormente, así como con el intercambio de información referente a las actividades relacionadas con la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM en cada Estado.

2. Comentarios Generales

2.1 La participación de los Estados fue excelente a pesar de que en algunos casos los Directores Generales no pudieron asistir a la sesión completa. Las presentaciones fueron bien atendidas y se apreciaron los logros del proyecto a la fecha, aunque se notó que muchos de los beneficios hasta ahora han sido mayormente para las líneas aéreas.

2.2 Aunque todos los Estados estuvieron de acuerdo en la necesidad de arreglos institucionales para la provisión de instalaciones y servicios, todavía existe una reserva en lo que se refiere a la determinación final de estos asuntos. Además, se reconoció que la proliferación de arreglos independientes complicaría la operación eficiente de un sistema “ATM Regional integrado”.

2.3 En lo referente al futuro, los Estados estuvieron de acuerdo en la necesidad de ser cautelosos dependiendo de la solución de algunas incertidumbres asociadas con algunos elementos CNS y de la necesidad de asegurar la disponibilidad financiera y la decisión política más adecuada.

2.4 Teniendo en cuenta las dificultades que podrían surgir al interconectar los sistemas automatizados, la opinión de los Estados fue casi unánime en lo referente a la necesidad de establecer una “Plataforma de ensayos para la Automatización ATM” para adquirir experiencia y detallar los pasos y procedimientos para la eventual interconexión de todos los sistemas regionales.

2.5 Aunque la mayoría de los Estados ya han elaborado su Plan Nacional CNS/ATM, todavía no están en posición de publicarlo ya que se necesitaría la aprobación de las respectivas administraciones.

3. Comentarios específicos por Estados

3.1 Perú

3.1.1 Considerando la reciente re-organización de la DGAC y de CORPAC S.A. y los nombramientos relativamente recientes de los nuevos oficiales, no hubieron muchos comentarios.

3.1.2 Parte de los asistentes fueron de las líneas aéreas, quienes expresaron su preocupación sobre el posible alto costo de los nuevos sistemas, el cual se podría traducir en un incremento en los gastos de los usuarios. Además, también observaron el alto costo de la actualización y certificación de su flota de aeronaves para la RVSM.

3.1.3 Se informó a la reunión que el Plan Nacional de Transición CNS/ATM estaba en proceso de revisión y una vez aprobado, será publicado.

3.2 Chile

3.2.1 Se expresó alguna preocupación en relación con la integración y armonización de los sistemas y procedimientos teniendo en cuenta que la actual proliferación de los sistemas de comunicaciones, tales como REDDIG, MEVA, E/CAR podrían complicar su integración y afectar el funcionamiento final.

3.2.2 Se admitió que se debería establecer una “Plataforma de ensayos para la Automatización ATM” para detallar posteriormente las actividades de transición que se requerirán en la interconexión de sistemas automatizados a nivel de hardware, software, comunicación y aplicación.

3.2.3 Se comentó la valiosa utilidad de una herramienta como el CNS/ATM PET para desarrollar escenarios, verificar su viabilidad, enfatizar los parámetros críticos y asistir en la determinación del flujo de caja requerido a través del ciclo de vida del periodo de planificación.

3.2.4 Chile informó al equipo del proyecto que a pesar de que el Plan Nacional CNS/ATM se había completado y se estaba elaborando un análisis de costo y beneficio, se requerirá la aprobación del gobierno antes de ser publicado.

3.3 Argentina

3.3.1 En general, se efectuaron comentarios muy positivos concernientes al proyecto y más específicamente en relación con la necesidad de arreglos institucionales.

3.3.2 Habiendo recién completado la implantación de un nuevo Sistema ACC automatizado, consideraron muy conveniente su participación en una “Plataforma de ensayos para la Automatización ATM” teniendo en cuenta que ya se han efectuado arreglos para compartir los datos radar con Uruguay.

3.3.3 Con respecto al aspecto legal, Argentina no tiene aún muy claras sus implicancias y se dedicará a este asunto posteriormente.

3.3.4 Argentina ya ha completado el desarrollo de su Plan Nacional CNS/ATM, pero están esperando la aprobación del gobierno antes de su publicación.

3.4 Brasil

3.4.1 Brasil reconoció la importancia de los arreglos institucionales y sugirió que la REDDIG podría ser un buen comienzo en el establecimiento del marco necesario dentro del cual podrían tratarse todos los arreglos futuros.

3.4.2 También observó la necesidad de que la transición a los sistemas CNS/ATM considere la aviación general que está operando en las Regiones CAR/SAM, ya que de no hacerlo se necesitaría conservar los sistemas convencionales.

3.4.3 Como parte de la planificación, se observó la falta de definición con relación a los procedimientos que se utilizarían para atenuar la falta de funcionamiento a todos los niveles (sistemas, administración, operaciones). La reunión fue informada que se dará especial atención a este asunto.

3.4.4 Con relación a los demás Estados, se ha completado el Plan Nacional CNS/ATM, pero aún no ha sido aprobado.

3.5 Paraguay

3.5.1 Se expresaron comentarios generales muy favorables sobre los logros del proyecto, pero no se hicieron observaciones específicas. La actitud fue muy positiva, pero se pudieron detectar algunas dudas con respecto a los pasos futuros que serán tomados por el Estado en relación con la implantación de los sistemas CNS/ATM.

3.5.2 Paraguay también expresó su preocupación sobre las implicancias legales relacionadas con la provisión de servicios, utilizando servicios multinacionales o servicios proporcionados por organizaciones extranjeras.

3.5.3 También sugirió que, considerando el rápido avance de los cambios relacionados con los sistemas CNS/ATM, sería beneficioso si la OACI estableciera una página WEB para informar a los Estados sobre los aspectos técnicos, actividades llevadas a cabo por la organización y otros Estados sobre asuntos CNS/ATM, etc.

3.5.4 El Plan Nacional CNS/ATM no se ha completado aún.

4. Resumen y Conclusiones

4.1 Las visitas a los Estados han sido muy beneficiosas porque han permitido que el Proyecto establezca contactos con los planificadores de los Estados que necesitarán estar ampliamente involucrados en:

- el desarrollo de escenarios;
- el establecimiento de arreglos institucionales;
- la implantación de los sistemas automatizados incluyendo el establecimiento de una “Plataforma de ensayos para la Automatización ATM”.

4.2 Se debería estudiar la propuesta de establecer un organismo ejecutivo para supervisar la implantación y coordinación de los sistemas CNS/ATM, así como la elaboración de medios y procedimientos que permitan atenuar las consecuencias.

4.3 Teniendo en consideración que los Planes Nacionales para la transición a los sistemas CNS/ATM están, en la mayoría de los casos, siendo preparados, revisados o en proceso de aprobación, se requiere un seguimiento con los Estados antes de desarrollar cualquier escenario significativo, ya que las necesidades de los Estados son una parte integral del proceso de planificación.

4.4 Se incluye, además, para su futura consideración, la necesidad de dar debida importancia a:

- la disponibilidad de la flota de aeronaves para la determinación de la fecha de implementación RVSM;
- la aviación general como una comunidad significativa de usuarios del ANS;

- el establecimiento de un marco institucional para prevenir la proliferación de arreglos administrativos y operacionales de elementos CNS/ATM durante el período de transición hasta el establecimiento de un arreglo multinacional permanente;
- la conducción de seminarios/talleres de trabajo adicionales relativos a aspectos legales, institucionales y económicos; y
- el establecimiento de una página WEB para informar a los Estados de la evolución de la tecnología CNS/ATM y actividades relacionadas.
