

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

**OCTAVA REUNION DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL DE LA REGION SAM
(RAAC/8)**

(Buenos Aires, Argentina, 23 - 25 de abril de 2003)

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Plan Regional de Navegación Aérea - Transición a los Sistemas CNS/ATM**

PRINCIPIO EQUILIBRADO EN LA IMPLANTACIÓN DEL CNS/ATM EN LA REGIÓN

(Presentada por Colombia)

Resumen

Esta nota de estudio pone a consideración de las autoridades aeronáuticas de aviación civil el principio equilibrado, para que se den guías a las acciones a ser llevadas por OACI en cuanto a la implantación del CNS/ATM en la región CAR/SAM de forma de introducirlo equilibradamente en concordancia con las flotas de los Estados y las circunstancias económicas globales del sector.

1. Introducción

1.1 El desarrollo de las tecnologías satelitales y de comunicación de datos aplicados a la navegación aérea, son hoy en día una cercana realidad. Las aeronaves modernas están equipadas ya con sistemas sofisticados que permiten la utilización y aprovechamiento de las ventajas del CNS/ATM; sin embargo en la Región CAR/SAM se aprecian compañías aéreas que cuentan aun con una flota no actualizada para enfrentar las condiciones de navegación que este nuevo ambiente requiere.

1.2 La OACI Lima ha venido adelantando esfuerzos para que los Estados, de una forma armoniosa y homogénea adopten estas nuevas tecnologías en los espacios aéreos de su responsabilidad, así mismo conduce los trabajos y estudios para elaborar casos de negocio y realizar evaluaciones económicas de los beneficios que estas tecnologías traerán en economía para la región.

1.3 Se han realizado numerosos estudios en los Estados para determinar la viabilidad económica de dicha implantación, no ajena de ello, Colombia, está realizando un estudio de factibilidad con el apoyo de la TDA (Trade Development Agency) para la implantación de los nuevos sistemas, en el cual se ha incluido a los operadores como sujeto del estudio.

1.4 Este hecho implica conocer a ciencia cierta la realidad, no solo de la aviación internacional, sino de la aviación de cada Nación y su operación local, ya que el ambiente de navegación debe ser homogéneo y beneficioso para todos los usuarios, tanto nacionales como internacionales.

2. **Análisis**

2.1 La Región CAR/SAM y en especial la comunidad de Países Andinos y el Caribe, por su posición Central respecto al flujo Norte/ Sur América, controla dentro de su espacio a la mayor parte del tránsito entre América, así mismo entre los Estados que conforman esta subregión. Dicha situación hace que en las horas punta, los espacios aéreos se vean congestionados, por los vuelos hacia el norte y sur de nuestro continente y que muchas veces las flotas que operan regionalmente deban asumir niveles que no son óptimos a su rendimiento.

2.2 Para dar una idea, durante el año anterior, Colombia fue surcada por 48.000 sobrevuelos internacionales por encima del nivel 290, y se realizaron 61.000 operaciones domésticas en la misma franja de espacio aéreo. En donde confluyen aeronaves equipadas con moderna tecnología y aeronaves en vía de esta actualización.

2.3 La Región Andina y el Caribe es cruzada en su totalidad y es el aérea de mayor actividad aérea, pero en ella existe la cordillera de los Andes así como fenómenos meteorológicos importantes (Huracanes, erupción de volcanes, etc.), lo cual reducen el espacio aéreo utilizable y obliga a un estudio serio del impacto orográfico y meteorológico de frente al tema de utilización de muchos de los conceptos CNS/ATM.

2.4 Considerando lo anteriormente expuesto, se evidencia que en nuestro caso la transición a los sistemas CNS/ATM no es una decisión que se pueda tomar sin evaluar a fondo las consecuencias económicas y que por ello requieren de un principio equilibrado en su implementación, considerando el impacto que sobre las flotas de las aerolíneas regionales dichas decisiones acarrearán.

2.5 El principio equilibrado implica que OACI en su impulso al cambio hacia el CNS/ATM, lo realice, no solo bajo estudios de seguridad sobre el espacio aéreo o la existencia de una infraestructura tecnológica confiable en nuestros Estados; sino fundamentalmente bajo un proceso gradual de transición y convivencia, entre el sistema actual y el propuesto, que permita a las flotas de la región el adaptarse o planificar el reemplazo de la aviónica según las condiciones financieras del sector, por aquellas con las que pueden obtener de los nuevos sistemas su mejor provecho, dentro de un proceso equilibrado, equitativo y con un horizonte de tiempo consecuente con la economía global del sector.

3. **Acción sugerida.**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información suministrada en esta nota de estudio;
- b) Solicitar a la OACI que para la introducción del CNS/ATM en la Región considere el principio equilibrado en la implantación de los sistemas CNS/ATM y lo enmarque dentro de los estudios a realizar, sus esfuerzos y el plan de navegación de la región
- c) Que la OACI promueva los análisis de implantación económicos, considerando las flotas de aeronaves que operan regionalmente o al interior de cada Estado.