

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 5 del

Orden del Día: Revisión de Actividades Regionales en relación con la reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en los servicios de navegación aérea

CAPACIDAD DE MANEJO DE LOS FLUJOS DE TRÁNSITO INTERNACIONALES

(Presentada por Colombia)

Resumen

La presente nota de estudio pretende que OACI inste a los Estados adopten medidas para homogenizar la capacidad de manejo de los flujos de tránsito internacionales.

Documento de referencia:

Plan de navegación aérea regional FASID- Carencias y deficiencias

1. Introducción

1.1 La mayoría de los Flujos de tráfico aéreo de Norte a Sur América cruzan el espacio aéreo del Caribe y la Región Andina, la actividad en la región es supremamente alta y las expectativas de crecimiento indican una tendencia positiva en los años venideros, lo que obliga a los prestadores de servicios de tránsito aéreo a prever esquemas para atender esta demanda de forma homogénea. La diferencia en la capacidad de manejo del tránsito y de las herramientas disponibles para el controlador, denota una de las paradojas implícitas en la aviación contemporánea, que es la mezcla de lo más convencional con la alta tecnología, que se combinan en un espacio aéreo regional común, de forma de no mantener la misma capacidad de manejo de aeronaves y hacer solamente posible que la capacidad de los flujos se regule por el escenario del prestador de los servicios ATS de mas baja capacidad.

2. Análisis

2.1 Mientras las aerolíneas internacionales han realizado esfuerzos en modernizar sus flotas con innovadores sistemas de aviónica, existen aun dependencias de control de tránsito aéreos en donde los controladores no cuentan con completas herramientas de comunicación y vigilancia, por lo que deben recurrir a confiar en los informes de la posición y a través de las radios de HF o VHF, muchas veces de añeja tecnología, continúan rastreando las aeronaves y registrando su actividad con sus trozos de papel, así como se ha venido haciendo desde los años 60 años.

2.2 Las nuevas tecnologías de operación y prestación de servicios ATS disponibles y que son la contraparte de los sistemas FANS, de dotación hoy en la mayoría de las aeronaves de la región, representan un cambio de una gran magnitud, solo utilizable en la medida de que los prestadores de servicios garanticen a los controladores herramientas mas sofisticadas para incrementar la capacidad de atención de aeronaves.

2.3 FANS es el Sistema de Navegación Aérea de un futuro cada vez muy cercano, la aclamada solución propuesta hace dos décadas que suponía que optimizaba al ATC con un procesamiento de mensajes de texto, unido a la navegación satelital precisa, a la posición automática y ha sistemas de vigilancia, hacía pensar entonces que finalmente los FANS ayudarían a incrementar la capacidad de manejo de aeronaves en un espacio aéreo, bajo una nueva interrelación de la aviación que es controlada desde tierra.

2.4 Así, los espacios se librarían de la rigidez de lo convencional para adherirse a esquemas más flexibles y con ello acortar distancias e incrementar capacidades de manejo de aeronaves, altamente convenientes en las horas punta.

2.5 Durante años, FANS evolucionó en la síntesis de tecnologías basadas en satélites conocidos por formar parte del CNS/ATM, de modo tal que, las comunicaciones, la navegación y la vigilancia se direccionan para el gerenciamiento del tráfico aéreo, concepto hipotético hace 20 años, cuando FANS abarcaba las discusiones a nivel de la OACI, y hoy son tecnologías disponibles para los prestadores de servicios ATS.

2.6 El dilema de la región y el reto de la prestación del servicio, es brindar un escenario homogéneo en el cual las aerolíneas puedan sacar el máximo provecho de los equipos de abordaje, como la meta final y en un comienzo lograr que los flujos actuales permitan aplicar separaciones reducidas en áreas no controladas o se corrijan las deficiencias detectadas en espacios aéreos específicos, de forma que con la cooperación de otros Estados o con instalaciones nuevas se permitan la continuidad de los flujos de tránsito.

3. Recomendaciones

3.1 Se propone a la reunión, el encomendar a la OACI el estudio de las capacidades de manejo de los flujos de tránsito aéreo de los diferentes espacios del Caribe Central, determinando aquellos de menor capacidad, de forma de solicitar a los Estados planes de acción para homogenizarse con los FIR adyacentes y asesorarlos en mecanismos de cooperación internacional para lograr incrementar el promedio de capacidad de los flujos continentales.

4. Acción Sugerida

4.1 Se sugiere a los participantes de la Reunión, ~~el~~ incluir en el informe final como una conclusión el encomendar a la OACI la búsqueda de acciones tendientes a brindar un escenario homogéneo, en el cual las aerolíneas puedan sacar el máximo provecho de los equipos de abordaje como la meta final y en un comienzo lograr que los flujos actuales permitan aplicar separaciones reducidas al corregir las deficiencias detectadas en espacios aéreos específicos que hoy no lo permiten o se delegue en aquellos otros Estados que puedan por su infraestructura mejorar la prestación del servicio.