



Organización de Aviación Civil Internacional
GRUPO REGIONAL CAR/SAM DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN (GREPECAS)
**Sexta Reunión del Subgrupo de Gestión del Tránsito Aéreo/Comunicaciones,
Navegación y Vigilancia (ATM/CNS/SG/6)**
Boca Chica, República Dominicana, del 30 de junio al 4 de julio de 2008

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Examen de las propuestas para el futuro tratamiento de los asuntos ATM y
CNS, a ser presentadas ante el GREPECAS/15, en base a los resultados de la
reunión AGC/7**

**LA IMPORTANCIA DE LA INTEGRACION OPERACIONAL, TECNICA Y
ORGANIZACIONAL DE LA GESTION DEL TRANSITO AEREO CON LAS
COMUNICACIONES, LA NAVEGACION Y LA VIGILANCIA**

(presentada por Estados Unidos de Norteamérica)

RESUMEN

Esta nota se presenta respetuosamente con el fin de abordar el proyecto de decisión de la AGC/7 sobre la desactivación del Subgrupo de Gestión del Tránsito Aéreo/Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (ATM/CNS/SG), dando, al mismo tiempo, a las actuales estructuras de los Comités ATM y CNS la condición de Subgrupos del GREPECAS. Aparentemente, uno de los motivos de esta decisión fue la percepción de beneficios en el área de la eficiencia administrativa. No obstante, no se puede obtener estos beneficios a expensas de la integración técnica y operacional contemplada por la OACI y la comunidad internacional hace más de una década, con el establecimiento del primer Plan CNS/ATM. Más bien, se puede optimizar la actual estructura del Subgrupo ATM/CNS a fin de darle mayor eficiencia y mejorar la coordinación, sin necesidad de separar estas dos áreas clave. En vez de un subgrupo único más efectivo, el respaldo de Estados Unidos al proyecto de decisión arriba mencionado está sujeto a la existencia de una forma claramente documentada en que los dos nuevos subgrupos propuestos puedan realizar la integración CNS/ATM que es tan necesaria para la exitosa implantación de una evidente mayoría de Iniciativas del Plan Mundial de la OACI.

1. Introducción

1.1. La reunión del AGC/7, realizada en Lima, Perú, del 3 al 4 de marzo de 2008, elaboró el Proyecto de Decisión AGC/7/03, que propone la desactivación del actual mecanismo ATM/CNS tal como existe en la actualidad, y la creación de dos subgrupos separados, ATM y CNS, los cuales se encargarían de cumplir con su programa de trabajo. El propósito de este Proyecto de Decisión es facilitar el tratamiento de los temas ATM y CNS dentro del GREPECAS.

1.2. Hace más de una década, la OACI reconoció la inextricable conexión entre CNS y ATM. La integración de ambos era deseable para el logro de beneficios sinérgicos que no serían posibles de obtener por cada uno en forma aislada, y también necesaria para apoyar los significativos cambios contemplados en el papel de las aeronaves dentro de la ATM.

1.3. El *Plan Mundial de Navegación Aérea* de la OACI, que sirve de base para todas las iniciativas regionales, fue conocido formalmente como el *Plan Mundial de Navegación Aérea para los Sistemas CNS/ATM*. No se puede dejar de enfatizar la importancia que tiene la integración CNS/ATM para la mayoría de las Iniciativas ahí contenidas.

1.4. Se reconoce que, por muchas razones, cada Grupo Regional de Planificación y Ejecución (PIRG) está estructurado de una manera diferente; sin embargo, el ATM/CNS/SG del GREPECAS debería ser considerado como un modelo a seguir por otras Regiones.

1.5. Hay otras formas de agilizar el tratamiento de los temas ATM y CNS dentro del GREPECAS. No se puede buscar la eficiencia administrativa a expensas de la integración técnica y/u operacional. Para que Estados Unidos brinde su respaldo al Proyecto de Decisión, se requiere un claro entendimiento del mecanismo de integración contemplado para vincular a los dos nuevos Subgrupos propuestos.

2. CNS/ATM y el Plan Mundial de Navegación Aérea

2.1. De las 23 Iniciativas del Plan Mundial (GPI) descritas en el *Plan Mundial de Navegación Aérea*, 14 requieren, por lo menos, una coordinación CNS/ATM, y, a lo más, una integración operacional/técnica. Estas 14 GPI aparecen enumeradas a continuación:

- GPI-2. Separación Vertical Mínima Reducida
- GPI-5. Navegación Basada en la Performance
- GPI-6. Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo
- GPI-7. Gestión Dinámica y Flexible de las Rutas ATS
- GPI-8. Diseño y Gestión del Espacio Aéreo en forma Conjunta
- GPI-9. Conciencia Situacional
- GPI-11. SID y STAR RNP y RNAV
- GPI-12. Integración Funcional de los Sistemas Terrestres con los Sistemas de a Bordo
- GPI-14. Operaciones en Pista
- GPI-15. Correspondencia entre la Capacidad Operativa IMC y VMC
- GPI-17. Aplicaciones de Enlaces de Datos
- GPI-18. Información Aeronáutica
- GPI-19. Sistemas Meteorológicos
- GPI-21. Sistemas de Navegación

2.2. Por lo tanto, una exitosa implantación regional requiere la planificación, desarrollo e implantación de los aspectos CNS y ATM de cada GPI, haciéndolo en una manera integrada y en estrecha coordinación unos con otros.

3. CNS/ATM y el Sistema de Transporte Aéreo de la Próxima Generación (NextGen) en Estados Unidos

3.1. La Administración de Aviación Federal adopta un enfoque integrado con respecto a CNS/ATM, aunando los recursos de las operaciones de tránsito aéreo, desarrollo tecnológico y sistemas de aeronaves para el desarrollo e implantación de mejoras en las operaciones oceánicas, diseño del espacio aéreo, comunicación de datos, vigilancia dependiente automática y procedimientos de navegación basada en la performance.

3.2. NextGen se basa en la provisión de operaciones y servicios basados en la performance, incluyendo capacidades clave como la ATM en cooperación, operaciones basadas en la trayectoria y gestión de la separación, operaciones en superficie más modernas, operaciones afectadas por las condiciones meteorológicas y gestión dinámica de recursos y del espacio.

3.3. Cada una de estas capacidades contiene un componente CNS y un componente ATM, los cuales Estados Unidos pretende integrar desde un inicio. La armonización a nivel mundial y la coordinación a nivel regional también reflejarán este enfoque integrado.

4. GREPECAS es el modelo, no la excepción

4.1. La decisión del GREPECAS/2 de fusionar los Subgrupos ATM y CNS se basó en la necesidad de abordar en forma conjunta temas comunes a ambos grupos. A la luz de la adopción del concepto CNS/ATM a nivel mundial, ese diálogo ahora adquiere aún mayor importancia que cuando se tomó la decisión.

4.2. Se reconoce que el GREPECAS es el único PIRG que combina ATM y CNS, pero Estados Unidos considera que esa realidad es un crédito para la Región y un modelo para el mundo. Estados Unidos apoya la noción que la colaboración entre los PIRG mejora cuando existen esquemas organizacionales y planes de trabajo en común, pero reconoce que dicho carácter común no necesariamente existe en la actualidad. Para lograr esta meta, el GREPECAS debería alentar a otros a seguir su ejemplo.

4.3. Otros PIRG han utilizado diversos mecanismos para coordinar sus respectivas actividades ATM y CNS, obteniendo resultados combinados. No obstante, cualquier mecanismo requiere recursos, lo cual podría contrarrestar la percepción de ahorro generado por la desactivación del actual esquema que ya se encuentra integrado.

4.4. Los problemas de eficiencia administrativa relacionados con la actual estructura son evidentes, pero su causa es atribuible al hecho que el ATM/CNS/SG funciona como dos comités separados en vez de operar como una sola entidad integrada. Esto genera la necesidad de organizar, dotar de personal y presentar informes de tres reuniones por separado.

4.5. Si se reduce la cantidad de trabajo del ATM/CNS/SG realizada por los comités ATM y CNS por separado y si se aumenta la cantidad de tiempo en que éstos trabajan juntos con sus respectivos expertos, permitiendo una polinización cruzada como un solo subgrupo, se reducirá efectivamente la necesidad de contar con dicha infraestructura administrativa formal a nivel de comité, liberando recursos para el Subgrupo como un todo.

4.6. El resultado es un subgrupo singular, plenamente integrado, que brinda coordinación técnica, a la vez que mejora la eficiencia administrativa

5. Conclusión

5.1. Estados Unidos respalda plenamente la necesidad de maximizar la eficiencia del GREPECAS mediante el uso de sus limitados recursos de la manera más efectiva.

5.2. De conformidad con la intención del *Plan Mundial de Navegación* y el enfoque integrado necesario para completar el 61 por ciento de las GPI asociadas con el mismo, es necesario resolver los problemas regionales en los campos ATM y CNS, y tener un nivel de integración de las decisiones y conclusiones. La reunión plenaria del GREPECAS no es el lugar donde esto debería ocurrir. Asimismo, como esta integración es de carácter técnico y operacional más que simplemente administrativo, es más una función de la(s) Secretaría(s).

5.3. En consecuencia, existe el riesgo que las eficiencias administrativas que se lograrían reemplazando un Subgrupo y dos Comités con dos nuevos Subgrupos puedan verse contrarrestadas por lo que sea que se establezca para satisfacer la aún insatisfecha necesidad de integrarlos. Por lo tanto, el apoyo de Estados Unidos a la propuesta reestructuración está sujeto a una comprensión más cabal del proceso de integración contemplado.

6. Recomendación

6.1. Se invita a la Reunión a:

- a) explicar claramente el proceso por el cual se lograría la integración técnica y operacional de la planificación e implantación de los elementos CNS y ATM a nivel regional; y
- b) analizar la información contenida en esta nota antes de adoptar o apoyar el Proyecto de Decisión propuesto en el informe de la reunión AGC/7.
