



A37-WP/368
TE/179
2/10/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 35

El texto adjunto sobre la cuestión 35 se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

Cuestión 35: Sistema mundial de Gestión del tránsito aéreo (ATM)

35.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/11, presentada por el Consejo, en la que se describían las iniciativas emprendidas por la Organización para la implantación de un sistema mundial de navegación aérea basado en la performance. Estas iniciativas incluían la elaboración de textos de orientación para apoyar la implantación de un sistema mundial de navegación aérea; la elaboración de un marco de performance mundial que incluyera la realización de seminarios prácticos para todas las regiones de la OACI y las actividades en curso para elaborar el nuevo concepto relacionado con la información sobre vuelos y la afluencia.

35.2 Se destacó la necesidad de continuar las iniciativas destinadas a garantizar el interfuncionamiento, la armonización y la uniformidad.

35.3 La Comisión examinó la nota A37-WP/14, presentada por el Consejo, en la que se proponía que la OACI elaborara y mantuviera una hoja de ruta mundial para tecnologías de comunicación, navegación y vigilancia (CNS), a fin de orientar a los interesados en la adopción de decisiones sobre inversiones en equipos CNS. Entre las justificaciones dadas, se mencionaron la gran confusión con respecto a las ventajas operacionales que podían obtenerse de la amplia gama de productos de aviónica disponible, y más importante aún, la falta de una sola hoja de ruta que respondiera a las necesidades de todos los interesados.

35.4 La Comisión examinó la nota A37-WP/85, presentada por Bélgica, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL, en la que se recomendaba la adopción de una agenda para planificar actividades importantes a medio y a largo plazos. Dicha agenda podría servir de base para una planificación más detallada. En la nota se recalca la necesidad de que la OACI iniciara la labor relativa a un modelo de referencia de información común en el que se especificaran los requisitos en materia de información en diferentes sectores. Se destacó la necesidad de prestar la debida atención a la gestión de información aeronáutica y, especialmente, la transición hacia la gestión de la información a escala del sistema (SWIM). Asimismo, debería tenerse en cuenta la cooperación civil/militar y el desarrollo del concepto de uso flexible del espacio aéreo. Se informó a la Comisión que a la OACI le convendría recibir asistencia en relación con estos aspectos.

35.5 En la nota A37-WP/153, presentada por el Brasil, se describían algunas mejoras operacionales implantadas en su espacio aéreo, en consonancia con las Iniciativas del Plan mundial de navegación aérea, que respondían a varias de las expectativas de la comunidad de gestión del tránsito aéreo (ATM), tales como el aumento de capacidad, la previsibilidad, la eficacia en función de los costos y el menor impacto de las operaciones en el medio ambiente, entre otras.

35.6 En la nota se pedía que la OACI adoptara medidas destinadas a lograr una armonización a escala mundial, incluido, como primer paso, el desarrollo de una herramienta que permitiera medir los beneficios logrados en materia de protección del medio ambiente a raíz de las mejoras operacionales y, posteriormente, considerar otras áreas clave de rendimiento.

35.7 La Comisión reconoció la necesidad de disponer de un medio armonizado para medir y notificar las mejoras operacionales en distintas áreas clave de rendimiento, incluido, entre otros, el medio ambiente. La Comisión tomó nota de que la Secretaría de la OACI ya había empezado a trabajar en el desarrollo de una herramienta de ese tipo.

35.8 En la nota A37-WP/84, presentada por Colombia, se describían los planes para implantar un sistema de navegación aumentada con el sistema mundial de determinación de la posición (GPS). Esta actividad, desarrollada en el marco de las iniciativas del Bicentenario de la Comisión Colombiana del Espacio, tenía como objetivo mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de modo rentable en los aeropuertos de baja densidad de tránsito. En la nota también se reconocía la disparidad en el crecimiento y desarrollo del transporte aéreo y se señalaba que dichas iniciativas ponían de manifiesto el compromiso de los Estados contratantes de implantar las tecnologías CNS/ATM a fin de lograr los Objetivos estratégicos de la OACI.

35.9 En la nota A37-WP/165, presentada por Arabia Saudita, se destacaba que la falta de conocimientos y experiencia directa con los futuros sistemas de navegación estaban demorando la implantación de los mismos en algunos Estados. Concretamente, se solicitaba a la OACI que estableciera un mecanismo para la recopilación de todas las experiencias adquiridas por los Estados durante la implantación y operación de los sistemas CNS/ATM. Se consideraba especialmente ventajoso disponer de información sobre los defectos, anomalías y soluciones aplicadas para vencer obstáculos y dificultades. La información recopilada debería ponerse a disposición de todos los Estados a fin de proporcionar información adecuada antes de que éstos inicien actividades de inversión e implantación de estos sistemas.

35.10 La Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) presentó la nota A37-WP/294, en la que se describía la visión mundial de la CANSO acerca de los servicios de navegación aérea futuros y se identificaban las áreas que requerían cambios en el ámbito normativo y operacional a fin de lograr la implantación de un sistema ATM mundial. En la nota de estudio también se indicaba que era necesario revisar el Plan mundial de navegación aérea (GANP) y las iniciativas del Plan mundial (GPI) a fin de garantizar que estén alineados con las realidades en tierra y reconocer los obstáculos institucionales. En la nota se proponía revisar el GANP para incorporar en él un proceso para asignar un orden de prioridades a las medidas que se deberían tomar y resolver los obstáculos relativos a la implantación.

35.11 La Comisión tomó nota de que ya se había encargado a la Secretaría la tarea de actualizar el GANP y las GPI, como se solicitaba en la nota A37-WP/294, antes de la celebración de la Duodécima Conferencia de navegación aérea (2012).

35.12 En la nota A37-WP/203, presentada por Venezuela, se proponía la armonización de las altitudes mínimas en ruta (MEA) de las rutas de navegación de área (RNAV) para que sus límites verticales se extendieran más allá de los definidos para las operaciones con separación vertical mínima reducida (RVSM).

35.13 La Comisión tomó nota de que la cuestión que se planteaba en la nota A37-WP/203 era, desde la perspectiva de la OACI, un asunto de coordinación regional que debería tratarse a nivel regional por intermedio de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG).

35.14 Se presentó la nota A37-WP/134 en nombre de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. En esta nota se consideraban varias cuestiones relacionadas con la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Se mencionaron los siguientes puntos clave: a) la necesidad de conceder un plazo más extenso para la aplicación de SARPS complejos; b) la necesidad de financiación adicional para poder traducir un gran número de documentos de la OACI de modo oportuno; c) la necesidad de mejorar la tramitación y presentación de los documentos de la OACI y su actualización con respecto a requisitos funcionales y de actuación.

35.15 Esta nota también contenía una resolución en la que se instaba a enmendar la Resolución 44/1 de la Asamblea que se había considerado en el marco de la cuestión 44 (véase la nota A37-WP/366).

35.16 Colombia respaldó la nota A37/WP-134 y recordó a la OACI que, en cumplimiento de la Resolución 3.3 a) de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, publicara todos los documentos en todos los idiomas de la Organización. Además, manifestó que era preciso que la Sede de la OACI presidiera cuando se trataran cuestiones en las que existían diferencias entre regiones adyacentes, y que se justificaba un mayor grado de coordinación entre las Oficinas regionales de la OACI.

35.17 Nicaragua manifestó su apoyo con respecto a la nota A37-WP/134 y citó el hecho de que la implantación del enfoque de observación continua (CMA) exigía tiempo y recursos considerables. Otros comentarios incluyeron la solicitud de fondos adicionales para la realización de seminarios prácticos y un recordatorio de la Resolución 3.3 a) de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional en la que se pedía que los documentos de la OACI se publicaran en todos los idiomas. En relación con el asunto del CMA, se explicó que ya se habían financiado las actividades de capacitación y se preveía que para enero de 2011 se dispondría de instrucción en línea sobre el tema.

35.18 Con respecto a las propuestas que tenían repercusiones financieras, la Comisión tomó nota de que éstas se someterían a examen del Consejo con arreglo al Plan de actividades y teniendo en cuenta otras prioridades.