

**DUODÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/12)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de septiembre de 2003)

Cuestión 13 del
Orden del Día: Otros asuntos

**Elecciones de los Estados que serán representados en el Consejo de la OACI durante el
período 2005-2007**

(Nota presentada por la República de Colombia)

Antecedentes

1. La República de Colombia, ha sido Estado miembro de la OACI desde sus inicios, habiéndole correspondido integrar su Consejo en diversas oportunidades y manteniendo siempre una activa participación ante la organización y en todas y cada una de las instancias convocadas por ésta con un espíritu de beneficio para la región

2. Colombia como signataria que es del Convenio de Chicago de 1.944, da plena aplicación a dicho Convenio y a sus 18 Anexos técnicos. Así mismo ha suscrito y ratificado la mayoría de instrumentos internacionales sobre aviación civil, auspiciados por la OACI y ha acogido en su ordenamiento jurídico el grueso de las normas y métodos recomendados internacionales contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago de 1944.

Presentación de la candidatura

3. El Gobierno de la República de Colombia tiene el honor de anunciar al LXIV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC su candidatura para la elección como miembro del Consejo de la OACI en el Grupo 2, Estados que más contribuyen a proveer instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional, en virtud del Acuerdo de Rotación existente entre Venezuela y Colombia vigente desde 1992.

Visión y desafíos de la aviación civil

La aviación civil en escenarios CNS/ATM

4. La República de Colombia es participe del cambio tecnológico que toca las puestas de la región en los próximos años, esta absolutamente comprometida con principios equilibrados en la implementación de estos escenarios, que deben propender por el armonioso desarrollo de la aviación en nuestro continente, así mismo reconoce el empeño regional de un desarrollo equilibrado de la aviación y la necesidad de promover el mismo en los escenarios de transporte aéreo que la OACI congrega.

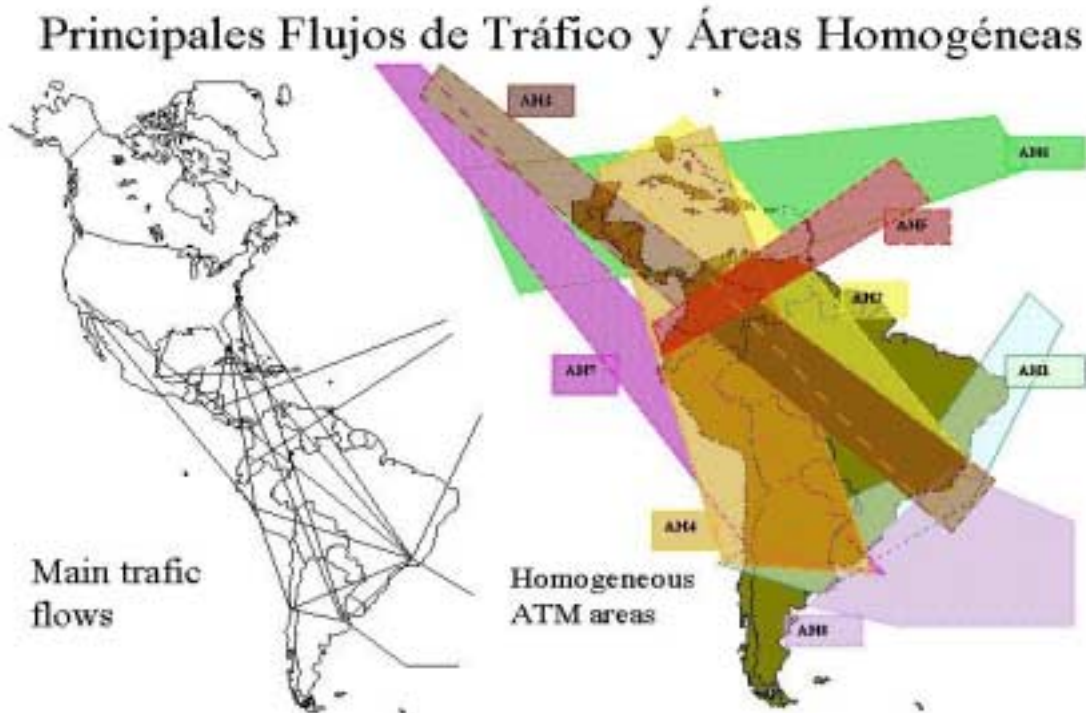
5. Colombia acompaña a la Región en los diferentes proyectos tendientes a construir estos escenarios, pero fundamentalmente se encuentra comprometida con una prestación de servicios de navegación aérea de calidad, para la garantía de todos los usuarios de nuestro espacio aéreo, velando por la seguridad y regularidad de los flujos de tránsito aéreo que surcan nuestro espacio y con ello le cumple fielmente a sus aerolíneas o aeronaves.

Aspectos estratégicos de Colombia

6. La República de Colombia está situada en la esquina nor-occidental de Sur América, en una posición intermedia para aeronaves que vuelan desde Sur América hacia el norte y Europa o viceversa.

7. Su porción continental (mayoritaria) Limita con Venezuela, Brasil, Perú, Ecuador y Panamá y tiene una gran extensión de costas en los océanos atlántico y pacífico, con pequeños territorios insulares en ambos océanos.

8. Colombia cuenta con una posición geográfica estratégica excepcional, por donde pasan las rutas de tráfico aéreo entre Sur-América y Norte América y viceversa, además del tráfico Europa - Sur, que debe ser aprovechado por el País mediante la prestación de servicios de tránsito aéreo, servicios a la navegación aérea, servicios a las aerolíneas y servicios a la aviación privada, comercial y militar, altamente competitivos y atractivos en términos de costo beneficio.



9. Debido a la posición geográfica privilegiada que posee nuestro país, el tránsito que surca dicho espacio aéreo es bastante denso, el cual opera por aerovías, rutas, que hacen parte del tránsito hacia EE.UU., Europa, el Caribe y América del Sur.

10. Dado que se encuentra en un punto estratégico a nivel geográfico, porque es un paso obligado entre Norte, Centro, Sur América y Europa, ha venido implementando las rutas RNAV (en línea recta), esta trabajando en el grupo de tarea de la implementación del RVSM bajo conceptos de consideración de las flotas de nuestras aerolíneas y buscando la mejor eficiencia para todos los usuarios del espacio regional RVSM. Este afán busca que las aerolíneas que cubren rutas internacionales, por razones de costo, obtengan beneficios de la utilización de la infraestructura aeroportuaria y de navegación en Colombia bajo esquemas de eficiencia en vuelo con su disminución en costos

11. Colombia entonces busca mediante un arduo trabajo de inversiones y participación en proyectos de cooperación técnica el logro de un entorno de navegación eficiente para los usuarios, dadas las ventajas de un sistema cooperante regional bajo una infraestructura de la más moderna tecnología.

Sectorización del espacio aéreo nacional

12. Adicional al propio espacio aéreo continental, Colombia controla una porción del espacio aéreo sobre los océanos Atlántico y Pacífico definidos dentro de los límites de las FIRS de Bogotá y Barranquilla, colindando como sigue:

- Al norte con las FIRS de Cenamer, Kingston y Curacao;
- Al sur con las FIRS de Lima y Guayaquil;
- Al oriente con las FIRS de Maiquetia y Manaos; y
- Al occidente con la FIRS de Panamá

Transición e implementación de los sistemas CNS/ATM

13. Colombia, para apoyar el desarrollo de la aviación civil dentro de la región caribe y sudamericana ha adoptado como prioridad institucional la implantación de nuevas tecnologías que satisfagan los actuales y futuros niveles de operaciones aéreas, bajo estándares de seguridad.

14. El Concepto CNS/ATM ofrece a la comunidad aeronáutica nuevas tecnologías que incrementan los beneficios en las operaciones aéreas tales como reducción en tiempos de vuelo, costos operacionales, mayor aprovechamiento de perfiles de vuelo óptimos, y ampliar la capacidad del espacio aéreo, entre otros.

15. Para tal fin, Colombia adelanta en la actualidad el Plan de Transición CNS/ATM, el cual incluye capítulos especiales de programas de inversión en las diferentes áreas que se verán favorecidas por el ingreso de nuevas tecnologías, así mismo soporta el programa regional de la OACI en esta materia.

16. Se ha previsto la adquisición y puesta en servicio de los diferentes sistemas que cumplan con el Plan CNS/ATM, tomando provecho de las condiciones tecnológicas imperantes en el mercado. Entre otros se destacan:

- Sistemas de navegación por satélite, en el cual ha venido apoyando toda iniciativa sobre la materia por considerarla del mayor beneficio Regional.
- Sub-Redes digitales de comunicaciones de datos, en donde comparte esquemas de cooperación con los Firs vecinos.
- Sistemas de vigilancia apoyados por intercambio de datos en tiempo real
- Adopción gradual de niveles de automatización en los servicios ATS
- Sistemas de información aeronáutica pre-vuelo y en-vuelo en tiempo real (meteorología, preparación y recepción de planes de vuelo, preparación y consulta de cartas aeronáuticas, entre otros).
- Acogimiento de los sistemas de Aviónica requeridos para dotar el parque de aeronaves, y los mecanismos adecuados para fomentar la adquisición de la nueva aviónica por parte de las empresas y el sector en general.
- Establecer niveles de competitividad del recurso humano para la operación y mantenibilidad de los nuevos sistemas conforme a criterios de calidad de servicio, en beneficio de la seguridad aérea.

17. La puesta en servicio del nuevo centro de control de tránsito aéreo de Bogotá, facilitará las pruebas pre-operacionales de sistemas CNS/ATM que permitan la familiarización de personal técnico y operativo con nuevas tecnologías, para la definición de un programa de implantación definitivo, es por ello que promovemos la asistencia técnica en la materia como mecanismo de apalancamiento y sinergia del CNS/ATM y beneficio seguro a la Región.

18. Colombia consciente de las condiciones imperantes de la infraestructura aeronáutica en la gran mayoría del espacio aéreo colombiano y regional, así como el nivel de prestación de servicios ATS busca facilitar la adopción de nuevas tecnologías con la coexistencia, por lo menos dentro de la transición a los nuevos sistemas, con aquellos convencionales, sin traumatismo mayor para las operaciones aéreas.

19. La situación geográfica de Colombia, como paso obligado de las operaciones aéreas del tránsito entrante y saliente del Caribe y Sudamérica, le proporcionan oportunidades de adopción de nuevos conceptos en el manejo del espacio aéreo que ayuden al incremento operacional de aeronaves equipadas con sistemas de aviónica de nueva generación, las cuales demandan mejores condiciones para los vuelos, de forma que fortalezcan la incidencia del transporte aéreo en el desarrollo económico de los estados.

20. Así mismo para la implementación de dicho sistema se viene trabajando en Convenios de Cooperación Técnica con Organismos Internacionales, la UAEAC en concordancia con las recomendaciones planteadas por la OACI considera como una estrategia para el desarrollo del proyecto, el establecimiento de acuerdos de cooperación técnica internacional con organismos oficiales de estado u organizaciones aeronáuticas incluyendo los principales actores de la industria aeronáutica y que consideren propicio involucrar en el espacio aéreo áreas de desarrollo e implantación de nuevas tecnologías.

21. La Entidad viene trabajando convenios que aseguren incrementar el monto de inversión con organismos como: Agencia de Comercio de los Estados Unidos (TDA), Administración Federal de la Aviación Civil de los Estados Unidos (FAA), Comunidad Económica Europea y Eurocontrol (CEE), Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Asociación Internacional de Transportadores Aéreos (IATA), Asociación Internacional de Pilotos de Aerolíneas (IFALPA), SENASA de España, IAS y ALCATEL de Francia y TRANSPORT CANADA del Canadá entre otras.

22. Actualmente la infraestructura aeronáutica colombiana a partir de la implantación de nuevas y avanzadas tecnologías que permiten una aeronavegación confiable y en condiciones óptimas, ha logrado incrementar de manera importante los niveles de cobertura que ofrecen los sistemas de ayudas a la operación aérea, el cubrimiento en control radar, en la actualidad llega al 97%; la cobertura con sistemas como el ILS, DME y VOR,.

23. La Aeronáutica Civil ha realizado durante los 4 años anteriores inversiones que superan los US\$50 millones, con recursos propios Y gracias precisamente a los esfuerzos realizados en los últimos años Colombia ha logrado un alto nivel de cumplimiento de las normas y estándares internacionales fijados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), hecho que es prioritario mantener para garantizar el desarrollo seguro y estable de nuestra aviación civil.

Nuevo Centro de simulación de Control radar y torre

24. Colombia adelanta un proyecto para un nuevo Centro de Simulación, el cual representará un avance tecnológico importante, toda vez que produce impactos en la calidad de

la formación y la capacitación, así como en la prestación de los servicios ATS, ya que a través de su utilización en los diferentes cursos se logra la optimización de los ambientes de trabajo automatizados,

25. Es importante resaltar que el Centro de Simulación está proyectado para atender la demanda de Fuerzas Militares y la de aviaciones civiles internacionales, especialmente de los Estados de Centro América, Suramérica y del Caribe, a los cuales ponemos a disposición este recurso, por nuestro interés de cooperar en el desarrollo del control de tránsito aéreo en la región. El nuevo Centro de Simulación del Control de Tránsito Aéreo, contará con una tecnología flexible, aulas virtuales, salas de briefing, salas de pseudo pilotos, equipos de multimedia, y en general una planta física amplia y suficiente para atender la alta demanda de capacitación en el campo de la formación del talento humano dedicado a la prestación de los servicios del tránsito aéreo.

Contribuciones de Colombia a la seguridad operacional y aeroportuaria

26. En materia de seguridad operacional y seguridad aeroportuaria Colombia ha alcanzado estándares de eficiencia y confiabilidad reconocidos universalmente por la OACI, a través de los procesos de auditorías., y posee toda la disposición de compartir estas experiencias con los Estados, solo bajo esquemas de compartir conocimiento se construyen escenarios de control cada vez más seguros y eficaces.

27. En materia de seguridad aeroportuaria Colombia ha alcanzado altos niveles de desarrollo, y procura ampliar sus contribuciones compartiendo sus conocimientos, toda vez que esta en capacidad de impartir instrucción a través del programa “Formación de Formadores” que tiene como finalidad fortalecer la seguridad de la aviación civil en los aeropuertos de un Estado determinado, a través de la formulación de un programa de capacitación al personal involucrado, que replique en la aplicación de normas, medidas y procedimientos regulares de la seguridad aeroportuaria

Conclusiones

28. Bajo la premisa de impulsar escenarios de cooperación y asistencia, sumado los conocimientos y experiencias de Colombia que seguramente contribuirán a la Región y a los intereses comunes que perseguimos, se ayudará significativamente y sustancialmente al trabajo que la OACI viene realizando en la implantación del CNS/ATM, en la seguridad a la aviación, la seguridad operacional y los aspectos de desarrollo de la aviación y su infraestructura regional, contribuyendo como un importante gestor de las políticas y procesos modernizadores en el campo de la aviación civil internacional.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

29. En consecuencia, el Gobierno de Colombia se permite invitar a los Estados miembros de la CLAC a apoyar su candidatura al Consejo de la OACI en la parte 2 para el período 2005-2007 y agradece la colaboración que de parte de los Estados se reciba.