



Proyecto Regional RLA/06/901
Asistencia para la implantación de un sistema regional de ATM
considerando el concepto operacional de ATM y el
soporte de tecnología CNS correspondiente

**TEXTO DE ORIENTACIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN
DEL CONCEPTO SOBRE EL USO FLEXIBLE DEL
ESPACIO AÉREO (FUA) EN
LA REGION SUDAMERICANA**

Primera Edición
Abril de 2012

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Texto de Orientación para la implantación del Uso Flexible del Espacio Aéreo (FUA) en la Región Sudamericana

ÍNDICE

Contenido

Prefacio	4
Registro de enmiendas y corrigendos	5
Acrónimos y abreviaturas	6
Definiciones	8
Preámbulo	11
Objetivo	11
Alcance	11
Antecedentes mundiales	11
Antecedentes regionales	13
Fundamentación	15
Principios rectores básicos en la coordinación y cooperación civil militar	16
Lineamientos generales para la aplicación del concepto FUA	17
Políticas nacionales para la aplicación del concepto FUA	18
Análisis sobre el uso y gestión de las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial	19
Establecimiento de Comité de Coordinación y Cooperación Civil/Militar	20
Cartas de Acuerdo Operacionales entre dependencias ATS Civiles y Militares	21
La gestión del espacio aéreo en el ámbito del FUA.....	22
Gestión estratégica del espacio aéreo (Nivel 1).....	22
Gestión pre-táctica del espacio aéreo (Nivel 2).....	24
Gestión táctica del espacio aéreo (Nivel 3).....	24
Estructuras y procedimientos del espacio aéreo flexibles y adaptables	24
Evaluación de la seguridad operacional.....	27
Gestión de la información.....	27
Seminarios/reuniones.....	28
Toma de decisiones en colaboración (CDM)	28
Plan de acción para la implantación del concepto FUA	29
Apéndice A - GPI- Uso Flexible del espacio aéreo	33
Apéndice B - Resolución de la Asamblea A 37-15	35
Apéndice C - Conclusión RAAC/12-1 Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP).....	39
Apéndice D - Objetivo de rendimiento regional: SAM/ATM 04 Uso Flexible del Espacio Aéreo	41
Apéndice E - Ejemplo de norma nacional para la aplicación del uso flexible del espacio aéreo	43
Apéndice F - Zonas Prohibidas, Restringidas y Peligrosas en la Región SAM.....	47
Apéndice G - Modelo de Formulario sobre el uso y gestión de las zonas restringidas, prohibidas y peligrosas y espacios aéreos de uso especial de la Región SAM.....	49
Apéndice H - Ejemplo de carta de acuerdo operacional para el uso conjunto de áreas restringidas.....	51
Apéndice I - Procedimientos aplicables en Europa sobre el Uso Flexible del Espacio Aéreo	55
Apéndice J - Modelo de plan de acción para la aplicación del uso flexible del espacio aéreo (FUA).....	59
Documentos de referencia	69

PREFACIO

El Texto de Orientación para la Implantación del Uso Flexible del Espacio Aéreo (FUA) en la Región Sudamericana de la OACI (Texto de Orientación FUA/SAM) es publicado por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en nombre del Grupo de Implantación de la Región Sudamericana de la OACI (SAMIG). Considera los diferentes aspectos que los Estados deberían tomar en cuenta para la coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar, reconociendo que el espacio aéreo es un recurso común de la aviación civil y de la aviación militar, que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar mediante la implantación de un espacio aéreo dinámico.

La Oficina Regional en nombre de SAMIG publicará las versiones revisadas del Texto de Orientación FUA/SAM que fueran necesarias para mantener un documento debidamente actualizado.

Se puede solicitar copias del Texto de Orientación FUA/SAM a:

OFICINA SAM DE LA OACI LIMA, PERU	
E-mail	: mail@lima.icao.int
Web site	: www.lima.icao.int
Tel:	: +511 6118686
Fax	: +511 6118689
Correo	: Apartado Postal 4127, Lima 100, Perú
E-mail Puntos	
de Contacto	: <i>rarca@icao.int</i>

La presente edición (*Versión 0.0*) incorpora todas aquellas revisiones y modificaciones surgidas hasta Abril de 2011. Las enmiendas y/o corrigendos posteriores se indicarán en la Tabla de Registro de Enmiendas y Corrigendos, conforme al procedimiento establecido en la página siguiente.

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

ACC	Centro de Control de Área
AD	Aeródromo
ADIZ	Zona de identificación para defensa aérea
AIP	Publicación de información aeronáutica
AMC	Célula de gestión de espacio aéreo (AMC)
ANSP	Proveedor de servicios de navegación aérea
ASM	Gestión del espacio aéreo
ATC	Control de tránsito aéreo
ATFM	Gestión de la afluencia del tránsito aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
ATS	Servicios de tránsito aéreo
AUP	Plan de Utilización del Espacio Aéreo
CADF	Función Centralizada de Datos del Espacio Aéreo
CBA	Área transfronteriza
CBP	Aduanas y protección de fronteras
CDM	Toma de decisiones colaborativa
CDR	Ruta ATS no permanente
CFMU	Unidad centralizada de gestión de flujo de tránsito aéreo
CNS/ATM	Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo
CRAM	Mensaje de Disponibilidad de Rutas Condicionales
ENR	En ruta
EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Navigation
FAA	Administración Federal de Aviación (Estados Unidos)
FAUP	Previsión del Plan de Utilización del Espacio Aéreo
FIR	Región de información de vuelo
FMU/FMP	Unidad de gestión de tránsito aéreo/Puesto de gestión de tránsito aéreo
FUA	Uso flexible del espacio aéreo
FUUP	Actualización de la Previsión del Plan de Utilización de Espacio Aéreo
GAT	Tránsito aéreo general
GEN	General
GNSS	Sistema mundial de navegación por satélite
GPI	Iniciativas del Plan mundial
LOA	Carta de acuerdo
MOA	Área de operaciones militares
MOU	Memorando de acuerdo
MSL	Nivel medio del mar
NextGen	Sistema de transporte aéreo de próxima generación
NOTAM	Aviso a los aviadores
PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
PBN	Navegación basada en la performance
PIRG	Grupo regional de planificación y ejecución
PFF	Formularios relativo al marco de rendimiento
RPA	Aeronave pilotada a distancia
RPAS	Sistema de aeronave pilotada a distancia
RPS	Estación de pilotaje a distancia
SAR	Búsqueda y salvamento
SARPS	Normas y métodos recomendados

SAM-PBIP	Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM
SESAR	Programa de investigación ATM en el marco del cielo único europeo
SMS	Sistema de Gestión de Seguridad
SUA	Espacio aéreo para uso especial
SUPPS	Procedimientos suplementarios regionales
TRA	Área reservada temporalmente
TSA	Área segregada temporalmente
UAS	Sistema de aeronaves no tripuladas
UIR	Región superior de información de vuelo

DEFINICIONES APLICABLES EN ESTE TEXTO DE ORIENTACIÓN FUA/SAM

Aeronave pilotada a distancia. Aeronave cuyo piloto no se encuentra a bordo.

Área reservada temporalmente (TRA). Espacio aéreo reservado temporalmente y asignado para el uso específico de un usuario, por un periodo de tiempo determinado, a través del cual pueden transitar otros vuelos bajo autorización del control del tránsito aéreo (ATC).

Área segregada temporalmente (TSA). Espacio aéreo segregado y asignado temporalmente para el uso exclusivo de un usuario, durante un periodo de tiempo determinado, a través del cual no se permitirá el tránsito de otros vuelos.

Área transfronteriza (CBA). Espacio aéreo reservado o segregado establecido por requisitos operacionales específicos sobre fronteras internacionales.

Dependencia de servicios de tránsito aéreo. Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Espacio aéreo segregado. Espacio aéreo de dimensiones específicas asignado para uso exclusivo de un usuario o usuarios.

Estación de pilotaje a distancia (RPS). Estación desde la cual el piloto opera a distancia el vuelo de una aeronave no tripulada.

Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM). Servicio establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.

Gestión del espacio aéreo (ASM). Proceso por el cual se seleccionan y aplican las opciones del espacio aéreo a fin de satisfacer las necesidades de los usuarios del espacio aéreo.

Gestión del tránsito aéreo (ATM). Gestión dinámica e integrada del tránsito aéreo y del espacio aéreo, (incluidos los servicios de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo y la gestión de la afluencia del tránsito aéreo) en condiciones de seguridad, economía y eficiencia, mediante el suministro de instalaciones y servicios sin límites perceptibles y en colaboración con todas las partes e incorporando funciones basadas en tierra y a bordo.

Iniciativas del Plan mundial (GPI). Están diseñadas para apoyar la planificación y ejecución de los objetivos de performance en las regiones de la OACI.

Navegación basada en la performance (PBN). Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

Normas y métodos recomendados (SARPS). El Consejo adopta las normas y métodos recomendados de conformidad con los Artículos 54, 37 y 90 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y se definen como sigue:

Norma. Una norma es una especificación relativa a características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimientos, cuya aplicación uniforme se reconoce como necesaria para la seguridad operacional o la regularidad de la navegación aérea internacional y que los Estados contratantes deberán cumplir de conformidad con el Convenio; en caso de que sea imposible el cumplimiento, es obligatorio notificar al Consejo con arreglo al Artículo 38 del Convenio.

Método recomendado. Un método recomendado es una especificación relativa a características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente para la seguridad operacional, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, que los Estados contratantes tratarán de cumplir, de conformidad con el Convenio.

Piloto a distancia. Persona que opera a distancia los controles de vuelo de una aeronave pilotada a distancia durante el vuelo.

Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS). Procedimientos aprobados por el Consejo, que incluyen en general procedimientos operacionales que no se consideran suficientemente maduros como para adoptarlos como normas y métodos recomendados internacionales, o textos más permanentes que no son apropiados o son demasiado detallados como para incluirlos en un Anexo.

Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS). Procedimientos operacionales que complementan los Anexos y los PANS, elaborados en gran medida a través de las reuniones regionales de navegación aérea de la OACI, para satisfacer las necesidades de una región específica de la OACI. Tratan cuestiones relacionadas con la seguridad operacional y la regularidad de la navegación aérea internacional. Se publican en un documento único para todas las regiones. Los Procedimientos suplementarios regionales de la OACI (SUPPS) constituyen parte del plan de navegación aérea preparado por las conferencias regionales de navegación aérea (RAN) para satisfacer aquellas necesidades de determinadas áreas que no están incluidas en las disposiciones de carácter mundial. Complementan la exposición de requisitos en cuanto a instalaciones y servicios contenidos en las publicaciones del plan de navegación aérea.

Proceso colaborativo de toma de decisiones (CDM). Proceso según el cual todas las decisiones sobre la ATM, salvo las decisiones tácticas de ATC, se basan en el intercambio de toda la información pertinente para las operaciones de tránsito entre las partes civiles y militares.

Región de información de vuelo (FIR). Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Ruta condicional (CDR). Ruta ATS no permanente, o parte de ella, que puede planificarse y usarse en condiciones especiales.

Seguridad de la ATM. La contribución del sistema ATM en la protección de la aviación civil, la seguridad y la defensa nacional, la aplicación de la ley y la protección del sistema de ATM contra las amenazas a la seguridad y las vulnerabilidades.

Servicios de tránsito aéreo (ATS). Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

Servicios de aduanas y protección de fronteras (CBP). Protegen el Estado impidiendo la entrada ilegal de personas y bienes, facilitando al mismo tiempo los viajes y el comercio legítimos.

Sistema de aeronave no tripulada (UAS). Aeronave y sus elementos asociados operada sin piloto a bordo.

Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS). Conjunto de elementos configurables compuestos por una aeronave pilotada a distancia, su(s) estación(es) de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control, y cualquier otro elemento del sistema que se requiera en algún momento durante la operación de vuelo.

Sistema de gestión del tránsito aéreo. Sistema que proporciona ATM mediante la integración de recursos humanos, información, tecnología, instalaciones y servicios, en colaboración con el apoyo de comunicaciones, navegación y vigilancia basadas en tierra, aire y/o en el espacio.

Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). Sistema mundial de determinación de la posición y la hora que incluye una o más constelaciones de satélites, receptores de aeronave y vigilancia de la integridad del sistema con el aumento necesario en apoyo de la performance de navegación requerida en la operación prevista.

Uso flexible del espacio aéreo (FUA). Concepto de gestión del espacio aéreo basado en el principio de que el espacio aéreo no debe designarse como exclusivamente militar o civil, sino como un espacio continuo en el que se satisfagan al máximo posible los requisitos de todos los usuarios.

Zona peligrosa. Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona prohibida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona restringida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

1 **Preámbulo**

1.1 **Objetivo**

1.1.1 El Texto de Orientación para la Implantación del Uso Flexible del Espacio Aéreo en la Región Sudamericana de la OACI (Texto de Orientación FUA/SAM) ha sido elaborado con la finalidad que los Estados de la Región dispongan de los procedimientos aplicables a nivel regional, de forma armonizada.

1.1.2 En el desarrollo del Texto de Orientación se han tenido en consideración las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional en esta materia, el Plan Mundial de Navegación Aérea (Doc. 9850) y los lineamientos señalados en el Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM-PBIP) donde se indica que el uso óptimo, equilibrado y equitativo del espacio aéreo por parte de usuarios civiles y militares, se verá facilitado mediante la coordinación estratégica y la interacción dinámica, permitiéndose de esta manera la implantación de trayectorias óptimas de vuelos, reduciendo los costos operativos de los usuarios del espacio aéreo y al mismo tiempo protegiendo el medio ambiente.

1.2 **Alcance**

1.2.1 El Texto de Orientación FUA/SAM, ha sido elaborado para ser utilizado por los Estados SAM en las FIR bajo su responsabilidad, considerando las mejoras operacionales y las iniciativas relacionadas con la optimización del espacio aéreo a corto y mediano plazo y particularmente en seguimiento del Programa de optimización de la red de rutas ATS de la Región SAM.

2 **Antecedentes mundiales**

2.1 El Anexo 2, - *Reglamento del aire*, contiene normas relativas al vuelo y a maniobras de las aeronaves en el ámbito del Artículo 12 del Convenio y disposiciones para la coordinación con las autoridades militares por razones de integridad y soberanía territorial de un Estado, mientras que el Anexo 11 -*Servicios de Tránsito Aéreo*, contiene disposiciones referidas a la necesidad de coordinar con las autoridades o dependencias militares, principalmente en la medida en que las actividades de las aeronaves de Estado puedan afectar las operaciones civiles y viceversa.

2.2 Asimismo, Los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc. 4444), contiene procedimientos aplicables a otras contingencias en vuelo tales como aeronaves extraviadas o no identificadas, que requieren coordinación con las autoridades militares y allí también se detallan procedimientos para la ejecución de operaciones militares especiales.

2.3 También se encontrará información relacionada a los requerimientos de coordinación entre dependencias militares y de los servicios de tránsito aéreo en el *Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles* (Doc. 9554) y en el *Manual de planificación de los servicios de tránsito aéreo* (Doc. 9426).

2.4 El *Plan mundial de navegación aérea* (Doc. 9750) por su lado, propone 23 iniciativas (GPI) orientadas a la implantación del Concepto operacional ATM. La GPI 1 se refiere precisamente al “*Uso flexible del espacio aéreo*” (**APÉNDICE B**)

Nota: A la luz de la nueva metodología sobre Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) impulsada por la OACI, el Plan mundial de navegación aérea será actualizado y las actuales iniciativas del plan global (GPI) estarán insertos en los diferentes módulos de cada uno de los bloques propuestos en esta metodología.

2.5 El *Concepto Operacional Mundial de Gestión del Tránsito Aéreo de la OACI* (Doc. 9854) describe los servicios que se requerirán para operar el sistema del tránsito aéreo mundial en el futuro próximo y más allá y señala los requisitos para dar más flexibilidad a los usuarios, maximizar la eficiencia y aumentar la capacidad del sistema, y al mismo tiempo aumentar la seguridad operacional. Partes integrales de esos elementos son la interoperabilidad y las operaciones de los sistemas militares.

2.6 El *Apéndice O de la Resolución de la Asamblea A 37-15: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados con la navegación aérea* (**APÉNDICE B**

2.7 se refiere específicamente a la coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar. Allí se reconoce que el espacio aéreo es un recurso común de la aviación civil y de la aviación militar y que un gran número de instalaciones y servicios de navegación aérea están a disposición y son utilizados tanto por la aviación civil como por la aviación militar.

2.8 En la resolución se expresa, entre otros aspectos, que la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar y alienta a la divulgación de las mejores prácticas, y a realizar las actividades de seguimiento necesarias aprovechando el éxito del *Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar* (2009) con el apoyo de las partes civiles y militares.

2.9 El Foro reconoció que la mayoría de las regiones de la OACI había progresado mucho en la gestión del espacio aéreo y en la cooperación cívico-militar; sin embargo, se reconoció que era necesario seguir mejorando la cooperación entre las autoridades, y con los proveedores de servicios de navegación aérea. Se sugirió que en las reuniones, seminarios y otros eventos pertinentes de la OACI participaran representantes militares como parte de las delegaciones de los Estados, a fin de fomentar la cooperación.

2.10 Al resumir los resultados del Foro, se declaró lo siguiente:

- a) La paz y la estabilidad son condiciones esenciales para el desarrollo social y económico;
- b) La confianza y el entendimiento mutuos son requisitos primordiales para la colaboración entre las autoridades civiles y las autoridades militares;
- c) La seguridad operacional, la protección de la aviación y la eficiencia son valores civiles y militares comunes;
- d) Para la aviación civil, eficiencia significa mayor capacidad, menos demoras, y reducción de los costos, del consumo de combustible y de las emisiones;
- e) Para la aviación militar, eficiencia significa eficacia de las misiones (en tiempos de paz y de crisis) y entrenamiento realista, junto con mayor capacidad, menos demoras, y reducción de los costos, del consumo de combustible y de las emisiones;

- f) La cooperación y la coordinación requieren comunicación;
- g) La cooperación cívico-militar es esencial a nivel nacional, regional e internacional;
- h) El espacio aéreo es continuo y es un recurso común limitado para todos los usuarios civiles y militares;
- i) El mayor conocimiento y aplicación de principios de uso flexible del espacio aéreo constituyen una buena base para la coordinación cívico-militar de la ATM;
- j) El inter-funcionamiento cívico-militar es esencial para optimizar el uso seguro y eficiente del espacio aéreo para todos los usuarios, y la comunidad global de la aviación debe solucionar debidamente las brechas;
- k) La integración de los UAS es un reto y al mismo tiempo una oportunidad para el crecimiento del sistema de aviación;
- l) La cooperación y coordinación cívico-militares son indispensables, tanto en situaciones de paz como de crisis;
- m) Se necesita un enfoque global cívico-militar para la seguridad de la aviación y para la gestión de incidentes, teniendo en cuenta las experiencias positivas que pueden contribuir a mejorar el sistema;
- n) Se requieren mayores esfuerzos, no sólo en el contexto del uso flexible del espacio aéreo, sino también de las normas y procedimientos compatibles y de la inter-operabilidad mundial de los sistemas ATM; y
- o) Una buena colaboración exige comunicación, educación, buenas relaciones y confianza

2.11 Finalmente, y como respuesta a los acuerdos alcanzados en el Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar de 2009, la OACI junto con expertos civiles y militares elaboró la Circular 330-AN/189 que contiene orientaciones y ejemplos de buenas prácticas en la cooperación cívico-militar y se reconoce que el tránsito aéreo civil en crecimiento y el tránsito aéreo militar en misiones se beneficiarían considerablemente con una utilización más flexible del espacio aéreo y recomienda y orienta sobre las mejores prácticas en la cooperación cívico-militar que podrían ser adoptadas por los Estados.

3 **Antecedentes regionales**

3.1 La Cooperación y coordinación Civil Militar en la Región Sudamericana se ha basado tradicionalmente en el desarrollo del diálogo entre las autoridades civiles y militares, con la finalidad de buscar una mejor utilización del espacio aéreo para ambos, y mejorar la cooperación en la utilización e integración, allí donde sea posible, de sus respectivas instalaciones de control del tránsito aéreo.

3.2 Los Estados que conforman la Región Sudamericana, tomando en cuenta las disposiciones del Plan mundial de navegación aérea, el Concepto operacional ATM y las Conclusiones

del Grupo Regional de Planificación y Ejecución para las Regiones Caribe y Sudamérica (GREPECAS), elaboró el Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM-PBIP), plan que fue aprobado para su aplicación regional mediante la *Conclusión RAAC/12-1 Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP)* de la Duodécima Reunión de Directores de Aviación Civil (RAAC/12) de la Región SAM llevada a cabo en Octubre de 2011 (**APÉNDICE C**)

3.3 De las brechas identificadas del actual sistema se destaca la falta de una política y de procedimientos para el uso flexible del espacio aéreo, dificulta el diseño y la gestión del espacio aéreo, no permitiendo la aplicación de una estructura óptima de espacio aéreo y de la utilización de trayectorias óptimas de vuelo y como limitaciones se han identificado la existencia de espacios aéreos reservados de carácter permanente, principalmente para fines militares y la planificación inadecuada del espacio aéreo no permite los vuelos directos entre aeropuertos de origen – destino y/o pares de ciudades.

3.4 El período considerado por el ANIP PB SAM se extiende del año 2012 hasta el año 2018 y la evolución prevista está basada en Iniciativas del Plan Mundial que se aplican a las operaciones en ruta, operaciones en TMA y operaciones aéreas en general.

3.5 La planificación en el campo ATM se ha basado sobre siete aspectos globales para los cuales se han desarrollado sus respectivos Formularios relativo al marco de rendimiento (PFF), siendo uno de esos aspectos el Uso Flexible del Espacio Aéreo que se ha identificado como (PFF SAM/ATM 04) (**APÉNDICE D**)

3.6 Esta actividad ha identificado los siguientes beneficios para la comunidad ATM que deberían ser alcanzados a través de las actividades operacionales y técnicas alineadas con este objetivo de rendimiento:

- a) La mejora a la coordinación y cooperación civil/militar refuerza la seguridad en el espacio aéreo;
- b) Permite una estructura de rutas ATS más eficiente, reduciendo las millas voladas y el consumo de combustible y, consecuentemente, las emisiones de CO² en la atmosfera;
- c) Aumenta la capacidad del espacio aéreo; y
- d) Mayor disponibilidad del espacio aéreo reservado, en horarios donde no hay actividades de los usuarios de esos espacios aéreos.

Nota: A la luz de la nueva metodología sobre *Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU)* impulsada por la OACI, la Región SAM tendrá que actualizar el SAM ANIP-PB así como los PFF que serán sustituidos por los Formularios de reporte de navegación aérea (ANRF).

3.7 Como parte de las actividades regionales y con el fin de mejorar la coordinación y cooperación Civil/Militar y en respuesta a la Resolución de la Asamblea A 37-15, la OACI organizó el Seminario sobre Coordinación y Cooperación Civil/Militar y aplicación del uso flexible del espacio aéreo en las Regiones NAM, CAR y SAM que se llevó a cabo del 16 al 19 de Agosto de 2011, en la ciudad de Lima, Perú.

3.8 Este seminario contó con autoridades civiles y militares que tuvieron la oportunidad de intercambiar puntos de vista, recibir información valiosa de las actividades que se están desarrollando a nivel mundial y como resultado de las discusiones, se elaboraron una serie de recomendaciones que deberían ser aplicadas por los Estados y la OACI según sea apropiado:

- a) Se apoya la realización del evento de seguimiento del Foro Mundial de Cooperación Civil-Militar (2009);
- b) El seminario solicitó a la OACI coordinar la elaboración de textos de orientación regionales sobre cooperación civil-militar para las Regiones CAR/SAM;
- c) Se recomienda hacer arreglos de trabajo civil-militar a nivel regional;
- d) Se alienta a los Estados a aplicar los principios del Uso Flexible del Espacio Aéreo (FUA) (ref. Anexo 11 —Servicios de Tránsito Aéreo, Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea —Gestión del Tránsito Aéreo (PANS-ATM, Doc 4444) y Circular 330-An/189 Cooperación Civil-Militar en la Gestión del Tránsito Aéreo);
- e) Se solicita a la OACI elaborar material de orientación sobre el Uso Flexible del Espacio Aéreo (FUA);
- f) Se recomienda la participación de las autoridades militares en las reuniones de la OACI (ref. Resolución A37-15, Apéndice O: Coordinación y Cooperación del Tránsito Aéreo Civil y Militar);
- g) Se solicita a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI organizar un Taller sobre Manejo de Crisis ATM; y
- h) Los Estados de las Regiones CAR/SAM, en la medida de lo posible, deberían establecer una oficina de enlace para la coordinación civil-militar dentro de sus Departamentos de Aviación Civil, a fin de facilitar la coordinación entre los sectores civil y militar.

4 **Fundamentación**

4.1 A medida que las economías mundiales crecen, la demanda de transporte aéreo se multiplica, por ende, la capacidad del espacio aéreo y de los aeropuertos debe aumentar para hacer frente a esta demanda. Los métodos tradicionales de aumentar la capacidad han alcanzado el fin de sus posibilidades por lo tanto será necesarios nuevos métodos y conceptos mejorados para aprovechar al máximo la capacidad existente y aumentarla cuando sea posible.

4.2 En el contexto del Concepto operacional ATM, la gestión del espacio aéreo (ASM) es el proceso mediante el cual se seleccionan y se aplican opciones de uso del espacio aéreo para satisfacer las necesidades de los usuarios. El objetivo de la ASM es lograr el uso más eficiente del espacio aéreo teniendo en cuenta las necesidades reales y, cuando sea posible, evitar la segregación permanente del espacio aéreo.

4.3 Existen variados y a veces contradictorios intereses sobre el uso del espacio aéreo por lo que la ASM es un ejercicio complejo. Asimismo, existen actividades que requieren que se les reserve cierto volumen del espacio aéreo para su uso exclusivo o especial (SUA) durante determinados períodos de tiempo, debido a las características de su perfil de vuelo, a la importancia de sus operaciones o a los riesgos que entrañan las operaciones a realizarse en dicho espacio y a la necesidad de separarlas de manera efectiva y segura de otros tipos de actividades aéreas.

4.4 La gestión del espacio aéreo debe basarse en los siguientes principios y estrategias:

- a) todo el espacio aéreo disponible debería manejarse de manera flexible;
- b) los procesos de gestión del espacio aéreo deberían incorporar trayectorias de vuelo dinámicas y ofrecer soluciones operacionales óptimas;
- c) cuando las condiciones exijan la segregación basados en distintos tipos de operaciones y/o aeronaves, la extensión, forma y franjas horarias de ese espacio aéreo deben determinarse de manera que se minimice el impacto en las operaciones;
- d) el uso del espacio aéreo debe coordinarse y supervisarse para atender los requisitos divergentes de todos los usuarios y reducir al mínimo las limitaciones operacionales;
- e) las reservas del espacio aéreo deben planificarse con antelación, haciendo cambios dinámicamente cuando sea posible. El sistema también debe poder atender requisitos imprevistos de última hora; y
- f) la complejidad de las operaciones puede limitar el grado de flexibilidad.
- g) de acuerdo a los lineamientos establecidos en el PBIP SAM, el uso óptimo, equilibrado y equitativo del espacio aéreo por parte de usuarios civiles y militares, se verá facilitado mediante la coordinación estratégica y la interacción dinámica, permitirá el establecimiento de trayectorias óptimas de vuelos, reduciendo al mismo tiempo los costos operativos de los usuarios del espacio aéreo.

4.5 La utilización flexible del espacio aéreo también debe incluir el espacio aéreo sobre alta mar en la jurisdicción de la FIR considerada sin perjuicio de los derechos y obligaciones contraídos por los Estados miembros en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de 7 de diciembre de 1944 y sus anexos.

5 Principios rectores básicos en la coordinación y cooperación civil militar

5.1 El concepto de utilización flexible del espacio debería tener en cuenta básicamente los siguientes principios rectores:

- a) la coordinación y cooperación entre las autoridades civiles y militares se organizará a nivel de gestión estratégica, pre-táctica y táctica mediante el establecimiento de Cartas de Acuerdo operacionales y/ o procedimientos especiales para determinada actividad, encaminados a aumentar la seguridad y la capacidad del espacio aéreo y a mejorar la eficacia y flexibilidad de las operaciones aéreas;
- b) se deberá establecer y mantener la coherencia entre la gestión del espacio aéreo, la gestión de la afluencia del tránsito aéreo y las funciones de los servicios de tránsito aéreo con el fin de asegurar una eficiente planificación, distribución y utilización a todos los usuarios en los tres niveles de gestión del espacio aéreo (estratégico, pre-táctico y táctico);
- c) la reserva de espacio aéreo para uso exclusivo o específico de determinadas categorías de usuarios tendrá carácter temporal, se aplicará sólo durante períodos de tiempo limitados en función de la utilización real y se prescindirá de ella en cuanto cese la actividad que la haya motivado y seguirá los procedimientos establecidos en los Documentos y Anexos OACI así como los que se prescriban en las Cartas de Acuerdo Operacionales y/o de procedimientos especiales.
- d) las dependencias y usuarios de servicios de tránsito aéreo harán el mejor uso posible del espacio aéreo disponible,
- e) la coordinación y las decisiones tomadas colaborativamente entre las unidades ATS, ATFM, y la gestión del uso flexible del espacio aéreo debe ser consistente y permanente en las fases estratégica, pre-táctica y táctica de la gestión del espacio aéreo; y
- f) se deberían asignar los recursos adecuados para una efectiva aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo, teniendo en cuenta tanto las necesidades civiles como las militares.

6 Lineamientos generales para la aplicación del concepto FUA

6.1 Los Estados SAM deberían establecer políticas en el uso de espacios aéreos reservados en forma temporal o permanente, a fin de evitar, al máximo posible, la adopción de restricciones al espacio aéreo.

6.2 El proceso de implantación del Uso Flexible del Espacio Aéreo debería iniciarse con la evaluación de los espacios aéreos restringidos, prohibidos y peligrosos que afectan o pudieran afectar a la circulación aérea. Para ese fin en el presente documento se hace un análisis inicial desde el punto de vista regional.

6.3 Si aún no lo han hecho, los Estados deberían implementar Comités de Coordinación y Cooperación Civil/Militar o un órgano similar, que tendrá la finalidad de evaluar los diferentes problemas de gestión del espacio aéreo y control de tránsito aéreo que de alguna manera afecte a las actividades civiles y militares.

6.4 La autoridad aeronáutica correspondiente debería alentar la elaboración de las necesarias cartas de acuerdo operacionales entre las dependencias ATS y las dependencias militares u otros usuarios, para la utilización dinámica y flexible del espacio aéreo, evitándose la restricción al uso del espacio aéreo, atendiendo así a las necesidades de todos los usuarios.

6.5 En los casos que sea inevitable la restricción del espacio aéreo, las cartas de acuerdo deberían contemplar que la activación del espacio aéreo reservado no se extienda más allá del tiempo necesario. Para ello, será necesario desarrollar trayectorias que permitan el re-enrutamiento dinámico de las aeronaves con el fin de evitar estos espacios aéreos.

6.6 Las trayectorias mencionadas deberían ser publicadas en la AIP, a fin de alertar a los usuarios de la necesidad de considerar dichos posibles desvíos en la planificación del vuelo.

6.7 Deben adoptarse medidas adecuadas para mejorar la eficacia de la gestión de afluencia de tránsito aéreo, con el fin de prestar asistencia a las dependencias operativas existentes, con el fin de garantizar unas operaciones de vuelo eficientes.

6.8 La implantación del FUA necesita el convencimiento de los usuarios de los espacios aéreos reservados, principalmente las autoridades militares de los Estados involucrados, asegurando que sus necesidades serán atendidas, independientemente de la aplicación de restricciones al espacio aéreo. De esta forma, será esencial la realización de seminarios/reuniones con dichas autoridades, a fin de demostrar la importancia del uso optimizado del espacio aéreo.

7 **Políticas nacionales para la aplicación del concepto FUA**

7.1 El FUA es un concepto de gestión del espacio aéreo basado en el principio que el espacio aéreo no debe designarse como exclusivamente militar o civil, sino como un espacio continuo en el que se satisfagan al máximo posible los requisitos de todos los usuarios.

7.2 La aplicación efectiva y armonizada de la utilización flexible del espacio aéreo en el volumen del espacio aéreo considerado requiere de normas precisas y dinámicas de coordinación civil-militar que tengan en cuenta las necesidades de todos los usuarios y la naturaleza de sus diversas actividades evitando al máximo la reserva permanente de espacios aéreos y optimizando su uso flexible, sin perjuicio de las prerrogativas y responsabilidades de los Estados miembros en el ámbito de la defensa.

7.3 Para llevar a cabo lo anterior, la eficacia de los procedimientos de coordinación civil-militar debe basarse en normas y procedimientos que permitan un uso eficiente del espacio aéreo a todos sus usuarios, que deben reflejarse en Cartas de Acuerdo Operacionales entre las autoridades militares y los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y en algunos principios rectores básicos.

7.4 El objetivo de establecer políticas comunes entre los Estados de la Región Sudamericana responde a la necesidad de garantizar una aplicación uniforme y armonizada de las disposiciones sobre la adopción del concepto del uso flexible del espacio aéreo.

7.5 Los Estados deberían incluir en su normativa nacional, si aún no lo han hecho, texto relativo a la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo. La finalidad de reglamentar el FUA es apoyar el concepto de un espacio aéreo operativo cada vez más integrado en el marco de la política común de transportes y establecer los procedimientos comunes de configuración, planificación y gestión que garanticen el desarrollo eficaz y seguro de la gestión del tránsito aéreo.

7.6 La normativa debería reforzar la necesidad de la coordinación y cooperación entre las autoridades civiles y militares, especialmente para la asignación y la utilización eficaz del espacio aéreo con fines militares, incluidos los criterios y principios que deben regir dicha asignación y utilización, especialmente su apertura a los vuelos civiles.

7.7 Debería ser incluida en la normativa nacional una cláusula de salvaguarda a fin de permitir a los Estados suspender la aplicación de la norma en caso de exigencias militares nacionales. En el **APÉNDICE E**

7.8 como referencia un modelo de norma nacional.

8 **Análisis sobre el uso y gestión de las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial**

8.1 Para alcanzar una red de rutas ATS integral que responda a los intereses de todos los usuarios, incluyendo la aviación comercial, militar, general, deportiva y los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), será necesario analizar la totalidad de las zonas restringidas, prohibidas y peligrosas que han sido implementadas en cada Estado, con el fin de aplicar el concepto del uso flexible del espacio aéreo.

8.2 Esta labor no pretende que se eliminen o reduzcan arbitrariamente los espacios aéreos de uso especial asignados, sino más bien, a través de la aplicación de toma de decisiones en colaboración (CDM), buscar las mejores opciones que puedan satisfacer a todos los usuarios del espacio aéreo y asegurar que las necesidades planteadas sean atendidas, independientemente de la aplicación de restricciones al espacio aéreo.

8.3 Los Estados deberían analizar las diferentes situaciones en las cuales sea necesario, debido a la seguridad en las operaciones, establecer procedimientos o Cartas de Acuerdo con el fin de evitar la gestión táctica del espacio aéreo ya que esto implica para el Servicio de Control exclusivamente tomar decisiones en tiempo real. Si bien la gestión táctica debe estar contemplada en todo plan de acción, ésta debería ser la última herramienta a utilizar, ya que no es posible aplicar la solución más adecuada cuando el tiempo es escaso y los datos a tener en cuenta son variados.

8.4 Se identificó la existencia de espacios aéreos reservados de carácter permanente, principalmente para fines militares; que podrían de cierta manera impedir la planificación adecuada del espacio aéreo no permitiendo los vuelos directos entre aeropuertos de origen – destino y/o pares de ciudades y, asimismo, operaciones en niveles de vuelo y/o velocidades inadecuadas que no facilitan a las aeronaves mantener los perfiles óptimos de vuelo y también como punto importante en demoras en tierra y/o en ruta relacionadas con el sistema.

8.5 Los Estados SAM deberían establecer políticas en el uso de espacios aéreos reservados en forma temporal o permanente, a fin de evitar, al máximo posible, la adopción de restricciones al espacio aéreo, así como considerar e integrar en su sistema de navegación aérea, los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), lo cual agrega un nuevo componente al sistema aeronáutico que debería empezar a tenerse en cuenta.

8.6 Existe un alto porcentaje de espacios aéreos de uso especial que deberían ser analizados en el contexto de la cooperación Civil/Militar por cada Estado en forma particular. En la Región hay publicadas 124 zonas prohibidas, 421 zonas restringidas, 41 zonas peligrosas y 83 zonas especiales incluyendo áreas volcánicas y otras como áreas especiales para deporte aéreo y actividades recreativas (**APÉNDICE F**).

8.7 A fin de proceder a evaluar las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial, los Estados podrían utilizar como modelo el formulario que figura en el **APÉNDICE G**

8.8 El objetivo del formulario es identificar el tipo de zona o espacio aéreo de uso especial, la dimensión lateral en kilómetros cuadrados y dimensión vertical con límite superior e inferior, el período de uso, la naturaleza de la actividad, el organismo o ente responsable de la activación de la zona; el impacto sobre el diseño actual del espacio aéreo y finalmente, si la planificación podría verse potencialmente afectada por la zona.

Establecimiento de Comité de Coordinación y Cooperación Civil/Militar

9.1 Las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) de la OACI, las Recomendaciones y Conclusiones de diferentes eventos que han sido aprobadas para su aplicación regional en materia de coordinación y cooperación Civil/Militar, están orientadas para una cooperación mutua entre autoridades civiles y militares, sin embargo no en todos los Estados existe un Comité formal de Coordinación y Cooperación Civil/Militar.

9.2 Con el objetivo de garantizar la aplicación del FUA, cada Estado debería crear un Comité de Coordinación y Cooperación Civil/Militar, o un órgano similar, a fin de evaluar las oportunidades de utilización de los Espacios Aéreos de Uso Especial (SUA). Es importante resaltar que el éxito de esa iniciativa depende que el comité tenga el poder de garantizar el uso del espacio aéreo a todos los usuarios, de acuerdo con sus necesidades específicas, mientras que se evita, al máximo posible, la reserva permanente de espacios aéreos, que llevaría a un uso limitado del espacio aéreo cuando éste no esté siendo utilizado.

9.3 Estos Comités de Coordinación y Cooperación Civil/Militar permiten asegurar a todos los niveles la coordinación de las decisiones relativas a problemas civiles y militares de gestión del espacio aéreo y control de tránsito aéreo y son esenciales para la implantación de una red de rutas ATS que responda a los actuales requerimientos de los usuarios del espacio aéreo.

9.4 En los Comités de Coordinación y Cooperación Civil/Militar deberían participar representantes de la aviación civil, militar y otros usuarios del espacio aéreo como sea necesario.

9.5 A fin que esos Comités de Coordinación y Cooperación Civil/Militar se establezcan, es necesario que las administraciones de aviación civil propongan los términos de referencia u objetivos del citado Comité y posteriormente acordar un programa de trabajo que sería elaborado en base a dichos términos de referencia. Entre otros, los Estados podrían considerar los siguientes aspectos:

- a) Lograr una coordinación civil y militar y un uso conjunto del espacio aéreo óptimo con el mayor grado de seguridad, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional;
- b) Establecer las políticas nacionales en relación al uso flexible del espacio aéreo (FUA);
- c) Analizar y disponer los enlaces necesarios entre las dependencias ATS civiles y las dependencias militares de defensa aérea pertinentes, a fin de asegurar diariamente la integración o segregación del tránsito aéreo civil y militar que opera en las mismas partes del espacio aéreo;
- d) Evaluar las disposiciones vigentes de la OACI en materia de cooperación y coordinación civil/militar;
- e) Examinar el uso especial del espacio aéreo con el objetivo de convalidar el uso real y obtener acuerdos de uso conjunto del espacio aéreo;
- f) Establecer los procedimientos necesarios para el uso conjunto y flexible del espacio aéreo;

- g) Elaborar y establecer las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles;
- h) Elaborar y firmar cartas de acuerdo operacional entre dependencias ATS civiles y militares para la gestión del tránsito en el espacio aéreo en cuestión;
- i) En caso sea necesario, mantener zonas prohibidas, restringidas y peligrosas asegurarse que las mismas estén en conformidad a los Anexos 2 y 15 y se apliquen los siguientes principios:
 - i) presten debida atención a la necesidad de no perjudicar el funcionamiento seguro y económico de las operaciones de aeronaves civiles;
 - ii) proporcionen dentro de la zona designada zonas intermedias adecuadas, en función de la hora y de la dimensión, a las actividades que hayan de realizarse;
 - iii) usen la terminología normalizada de la OACI para determinar las zonas;
- j) Analizar y determinar a intervalos regulares si sigue siendo necesario mantener zonas prohibidas, restringidas y peligrosas;
- k) Hacer los arreglos apropiados y desarrollar los procedimientos a aplicar para el establecimiento de una reserva temporal del espacio aéreo; y
- l) Otros aspectos que las autoridades civiles y militares consideren apropiado analizar en el contexto del Comité de Cooperación y Coordinación Civil/Militar o el organismo que estimen más conveniente.

9.6 A partir de la flexibilización del uso del espacio aéreo, obtenida en el Comité de Coordinación y Cooperación Civil/Militar, los planificadores del espacio aéreo de los Estados deberían desarrollar propuestas de implantación, realineación o eliminación de rutas, que influirían de manera significativa el desarrollo de la red de rutas ATS, teniendo en cuenta las oportunidades de ofrecer un mejor perfil de vuelo a los usuarios, así como una posible reducción en la complejidad del espacio aéreo.

9.7 El establecimiento de un Comité de Coordinación y Cooperación Civil/Militar para gestionar la aplicación del concepto del uso flexible del espacio aéreo es absolutamente necesario y el mismo debe ser gestionado teniendo en cuenta a todos los usuarios, aplicando principios rectores alineados con el concepto del uso flexible del espacio aéreo.

10 **Cartas de Acuerdo Operacionales entre dependencias ATS Civiles y Militares**

10.1 Tal como lo establece el Doc. PANS/ATM (Doc. 4444) en las Cartas de Acuerdo Operacionales entre dependencias ATS Civiles y Militares se podrán establecer los acuerdos y procedimientos previstos para una utilización flexible del espacio aéreo dónde debería especificarse entre otros, los siguientes puntos:

- a) Los límites horizontal y vertical del espacio aéreo de que se trate;
- b) la clasificación del espacio aéreo disponible para ser utilizado por el tránsito aéreo civil;

- c) las dependencias o autoridades responsables de la transferencia del espacio aéreo;
- d) las condiciones de transferencia del espacio aéreo a la dependencia ATC de que se trate;
- e) las condiciones de transferencia del espacio aéreo desde la dependencia ATC de que se trate;
- f) los períodos de disponibilidad del espacio aéreo;
- g) cualesquiera limitaciones en la utilización del espacio aéreo de que se trate; y
- h) cualesquiera otros procedimientos o información pertinentes.

Un ejemplo de Carta de Acuerdo Operacional entre autoridades Civiles y Militares se podrá encontrar en el **APÉNDICE H**

11 La gestión del espacio aéreo en el ámbito del FUA

11.1 El uso flexible del espacio aéreo es un concepto de gestión del espacio aéreo basado en el principio de acomodar a todos los usuarios de ese espacio tanto como sea posible, considerando comunicaciones efectivas, la cooperación y necesaria coordinación para garantizar la seguridad, la seguridad operacional, la eficiencia y sustentabilidad medioambiental

11.2 Este concepto incluye funciones de gestión del mismo, estratégica (Nivel 1), pre-táctica (Nivel 2) y táctica (Nivel 3), independientes entre sí, pero estrechamente vinculadas y que han de llevarse a cabo coordinadamente para asegurar un uso eficiente del espacio aéreo.

11.3 Cuando en un mismo espacio aéreo tienen lugar diversas actividades de aviación con necesidades también diversas, su coordinación ha de dirigirse a la realización segura de los vuelos y a un uso óptimo del espacio aéreo disponible.

11.4 La aplicación de este concepto en forma sistemática se debe tener en cuenta para la optimización de la red de rutas especialmente en la definición de escenarios en los que se implantan rutas no permanentes o condicionales.

11.5 Adicionalmente, algunas actividades SAR, ejercicios o acciones militares pueden requerir coordinación y cooperación conjunta de más de un estado en un determinado momento y la importancia de tener establecidos Comités de Coordinación y Cooperación Civil/Militar en cada estado adquiere más relevancia en estos casos.

11.6 El acompañamiento de las operaciones aéreas por las unidades de gestión de flujo de tránsito aéreo (ATFM) es imprescindible ya que permitirá proporcionar las condiciones necesarias para la mitigación de posibles efectos adversos para la Aviación Civil.

11.7 Gestión estratégica del espacio aéreo (Nivel 1)

11.7.1 Para asegurar una gestión estratégica del espacio aéreo en el ámbito del FUA, las dependencias civiles y militares que prestan servicios de tránsito aéreo deberían desempeñar como mínimo las siguientes funciones:

- a) garantizar la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo en los niveles estratégico, pre-táctico y táctico;
- b) revisar con regularidad las necesidades de los usuarios;
- c) analizar y validar las actividades que precisen de reserva o restricciones del espacio aéreo;
- d) definir estructuras temporales del espacio aéreo y procedimientos que ofrezcan opciones múltiples de reserva y rutas;
- e) establecer criterios y procedimientos que permitan la creación y el uso de límites laterales y verticales ajustables del espacio aéreo necesario para aceptar diversas variaciones de trayectorias de vuelo y cambios a corto plazo en los vuelos;
- f) evaluar las estructuras del espacio aéreo nacional y la red de rutas con el fin de planificar estructuras y procedimientos flexibles del espacio aéreo;
- g) determinar las condiciones específicas en las que la responsabilidad de la separación de los vuelos civiles y militares recaerá en las dependencias civiles y militares ATS o en las dependencias militares de control;
- h) establecer y ofrecer a los usuarios estructuras de espacio aéreo en estrecha cooperación y coordinación con los Estados miembros limítrofes cuando las estructuras de espacio aéreo correspondientes tengan importantes repercusiones en el tránsito transfronterizo o en los límites de las regiones de información de vuelos con vistas a asegurar una utilización óptima del espacio aéreo a todos los usuarios;
- i) establecer mecanismos de consulta entre las personas u organismos y todas las partes y organizaciones interesadas para satisfacer debidamente las necesidades de los usuarios;
- j) incorporar desde el inicio de las fases de planificación e implantación del concepto FUA a las dependencias de gestión de flujo de tránsito aéreo (ATFM) correspondiente;
- k) desarrollar, evaluar y revisar los procedimientos, la coordinación y el funcionamiento de las operaciones dentro de la utilización flexible del espacio aéreo periódicamente;
- l) establecer mecanismos para almacenar los datos de las solicitudes, asignación y utilización real del espacio aéreo para su posterior análisis y para la planificación de actividades;
- m) asegurarse que se implementen y publiquen en tiempo y forma las áreas destinadas a entrenamiento, recreación, sectores ATC, red de rutas, procedimientos de llegada y salida coordinadamente con los requerimientos de todos los usuarios del espacio aéreo teniendo en cuenta los objetivos estratégicos de la OACI.

11.8 **Gestión pre-táctica del espacio aéreo (Nivel 2)**

11.8.1 Las dependencias civiles y militares deberían garantizar la introducción de sistemas de apoyo adecuados, preferencialmente automatizados, que permitan a la gestión de las operaciones de asignación de espacio aéreo comunicar a su debido tiempo la disponibilidad de espacio aéreo a todos los usuarios afectados, a las dependencias de gestión del espacio aéreo especiales si las hubiere, a los proveedores de servicios de tránsito aéreo y a todas las partes y organismos que corresponda.

11.8.2 Las dependencias militares de control y las dependencias de servicios de tránsito aéreo pertinentes se deben comunicar mutuamente todo cambio en la activación planificada del espacio aéreo de manera oportuna y eficiente y asegurarse de notificar a todos los usuarios afectados la situación efectiva del espacio aéreo.

11.9 **Gestión táctica del espacio aéreo (Nivel 3)**

11.9.1 La ASM táctica debería efectuarse a nivel de las dependencias ATS y dependencias militares de control. Es necesario para la seguridad operacional el establecimiento de procedimientos de coordinación y cooperación entre estas dependencias, de forma tal que permitan la comunicación directa de la información pertinente en tiempo real para resolver situaciones concretas de tránsito en un mismo volumen de espacio aéreo y adyacente en el que presten servicios controladores civiles y militares.

11.9.2 La información deberá estar a disposición de los controladores civiles y militares y de las dependencias militares de control mediante un pronto intercambio de datos de vuelo, incluidas la posición y la intención de vuelo de las aeronaves, en particular cuando lo exijan razones de seguridad.

11.9.3 Cuando controladores civiles y militares presten servicios en el mismo espacio aéreo, debería contarse con comunicaciones directas de alta fiabilidad entre las dependencias ATS civiles y militares para resolver situaciones concretas de tránsito. Si se requieren niveles mínimos de seguridad operacional, las dependencias civiles de ATC y las dependencias militares de control intercambiarán los datos de vuelo, incluida la posición y la intención de vuelo de las aeronaves.

Análisis post-operación (Nivel 4)

11.9.4 En la Región SAM se vio conveniente integrar en este proceso un nivel de análisis post operación, donde se evalúen las operaciones realizadas, las comunicaciones y las posibles brechas de seguridad operacional que se hubieran podido detectar para garantizar la mejora continua de la cooperación y coordinación civil-militar.

11.9.5 En este Nivel se puede crear un Registro de Informes que ayudará a los diferentes involucrados y a la parte de capacitación a enfocar las actividades conducentes a mejorar las operaciones.

12 Estructuras y procedimientos del espacio aéreo flexibles y adaptables

12.1 La Circular 330 -AN 189 al analizar este tema, expresa que un concepto FUA puede basarse en el potencial que ofrecen las estructuras y procedimientos flexibles y adaptables, que son especialmente apropiados para la asignación y el uso temporal de rutas condicionales, áreas reservadas temporalmente (TRA), áreas segregadas temporalmente (TSA) y áreas transfronterizas (CBA).

12.2 El concepto FUA entonces, complementa la organización del espacio aéreo con una serie de estructuras flexibles que se definen a continuación:

12.2.1 Ruta condicional (CDR): Ruta ATS no permanente (Ver Figura 1) o parte de ella, que puede planificarse y usarse en condiciones especiales. Según la disponibilidad prevista, las posibilidades de planificación de los vuelos y el nivel de actividad esperado de la posible TSA asociada, una ruta condicional puede dividirse en las siguientes categorías:

- a) Categoría uno (CDR1): planificable permanentemente;
- b) Categoría dos (CDR2): planificable no permanentemente; y
- c) Categoría tres (CDR3): no planificable.

12.2.2 Área reservada temporalmente (TRA): Una TRA (Ver Figura 1) es el espacio aéreo reservado temporalmente y asignado para el uso específico de un usuario, por un periodo de tiempo determinado, a través del cual pueden transitar otros vuelos bajo autorización de ATC.

12.2.3 Área segregada temporalmente (TSA): Una TSA (Ver Figura 1) es el espacio aéreo segregado y asignado temporalmente para el uso exclusivo de un usuario, durante un periodo de tiempo determinado, a través del cual no se permitirá el tránsito de otros vuelos.

12.2.4 Área transfronteriza (CBA): Una CBA (Ver Figura 2) es un espacio aéreo reservado o segregado, establecido sobre fronteras internacionales debido a requisitos operacionales específicos. Las CBA se establecen para fines de instrucción y entrenamiento militar y de otros vuelos operacionales en ambos lados de una frontera. Al no estar limitadas por fronteras nacionales, las CBA pueden definirse de modo que se beneficie tanto la aviación civil, como la militar. Las CBA, combinadas con el uso potencial de rutas condicionales que las atraviesen, mejoran la estructura del espacio aéreo en áreas fronterizas y contribuyen a mejorar la red de rutas ATS. Antes de establecer las CBA se requieren acuerdos políticos, jurídicos, técnicos y operacionales entre los Estados interesados. Los acuerdos formales para el establecimiento y utilización de las CBA deben tener en cuenta los aspectos de soberanía, defensa, legalidad, operaciones, medio ambiente y búsqueda y salvamento.

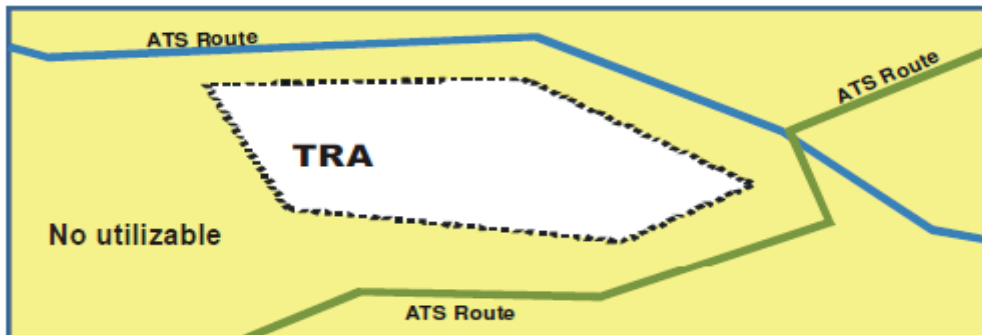
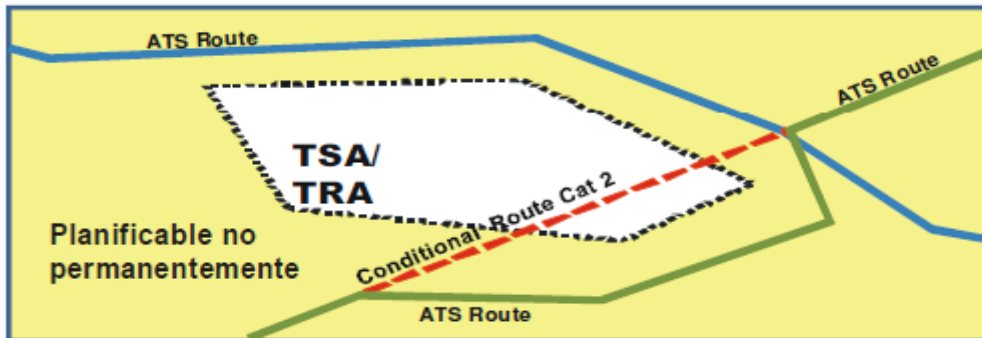
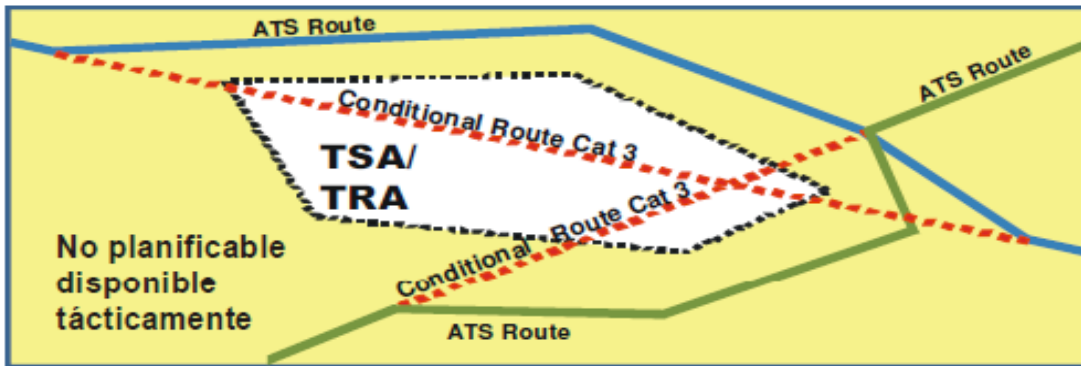
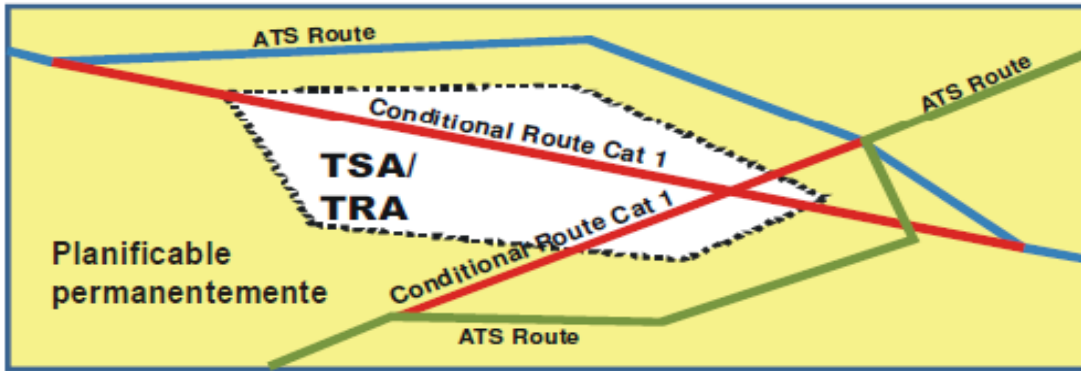


Figura 1

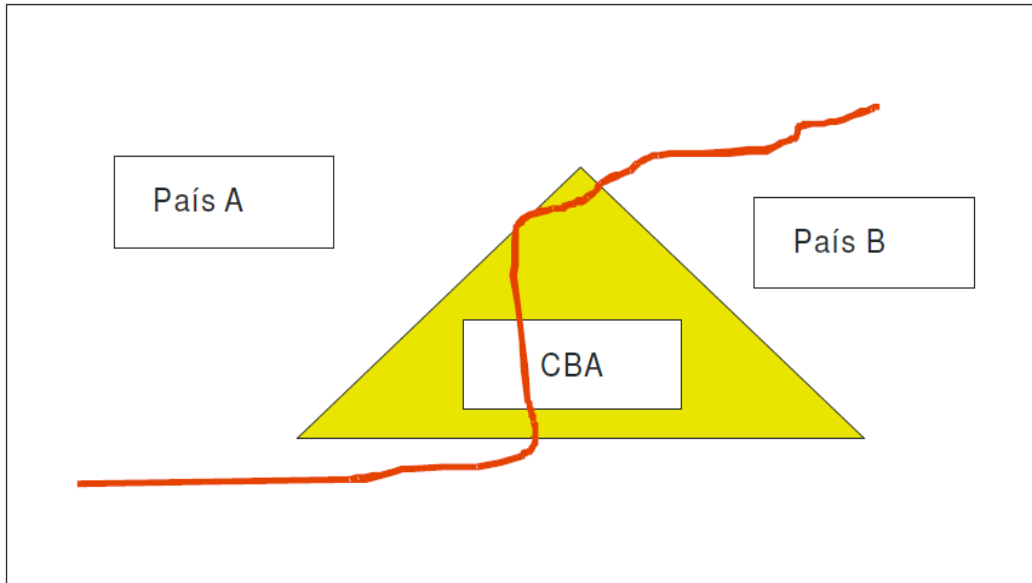


Figura 2

12.2.5 Célula de gestión de espacio aéreo (AMC): Es una unidad nacional mixta civil/militar que gestiona diariamente o cuando es requerido (en fase pretáctica) la asignación temporal del espacio aéreo en función de las peticiones realizadas por los usuarios (ACC, FMU/FMP, unidades gestoras de zonas militares y otras agencias acreditadas).

12.2.6 No existe experiencia en la Región Sudamericana con este tipo de rutas condicionales por lo tanto el establecimiento de modelos de empleo de rutas no permanentes debería ser evaluado a la luz de experiencias en otras partes del mundo y la Región debería tomar acciones al respecto así como también definir los criterios para definir los escenarios en que son aplicadas las rutas no permanentes.

12.2.7 Sería interesante que los Estados inicien la implantación adoptando algunos procedimientos que han sido utilizados en otras regiones para lo cual, en el **APENDICE I**

12.2.8 se incluyen conceptos y procedimientos en la Región Europea.

13 Evaluación de la seguridad operacional

13.1 Dentro del proceso de gestión de la seguridad operacional y antes de introducir cualquier cambio en la implantación de FUA, es importante que se lleve a cabo una evaluación de la seguridad en la que se incluya la determinación de situaciones peligrosas y el análisis y mitigación de los riesgos de acuerdo a los procedimientos SMS.

13.2 En una fase posterior a la fase operacional se realizará una evaluación de los problemas encontrados, los resultados de las inspecciones, auditorías, el análisis SMS pueden dar como resultado importantes informaciones que deben ser capitalizadas para la continua optimización del espacio aéreo.

13.3 Por lo tanto, los informes de las actuaciones conjuntas en el uso del espacio aéreo flexible así como el análisis por parte de un grupo especializado multidisciplinario adquieren mucha relevancia en el análisis de las lecciones aprendidas, con el fin de mejorar los procedimientos y reglamentos aplicados para optimizar la seguridad operacional y el uso flexible del espacio aéreo.

14 **Gestión de la información**

14.1 La buena gestión de la información es crítica para el éxito de la aplicación del concepto FUA y por lo tanto la distribución oportuna y la exactitud de la información que se transmita a los controladores civiles y militares sobre el estado del espacio aéreo y las situaciones específicas del tránsito aéreo que tienen consecuencias directas en la seguridad, la eficacia y la eficiencia de las operaciones adquiere relevancia fundamental.

14.2 En relación a lo anterior, el oportuno acceso a la información actualizada sobre el estado del espacio aéreo es vital para todas las partes que deseen servirse de las estructuras del espacio aéreo disponibles, al confeccionar su plan de vuelo o modificarlo.

14.3 De acuerdo a las disposiciones del Manual AIS (Doc. 8126) la AIP se subdivide en tres partes, la Parte 1 — General (GEN), que consta de información de carácter administrativo y explicativo que no sea de tal importancia o cuyo significado obliguen a la expedición de un NOTAM; la Parte 2 — En ruta (ENR), donde se inserta información relativa al espacio aéreo y a su utilización; y la Parte 3 — Aeródromos (AD), que consta información relativa a los aeródromos/ helipuertos y a su utilización.

14.4 En virtud de lo anterior, todos los aspectos relacionados con el uso flexible del espacio aéreo deberán ser incluidos en la Parte 2 ENR.

14.5 En la Sección 3 Rutas ATS de la Parte 2, ENR se incluyen las listas detalladas de todas las rutas ATS establecidas dentro del territorio abarcado por la AIP, ya sea que formen parte de acuerdos regionales de navegación aérea de la OACI o que se usen únicamente para tránsito del interior. Debe incluirse, cuando proceda, una descripción de las rutas o de las partes de rutas donde se exijan procedimientos especiales para eliminar o reducir la necesidad de interceptaciones. También deben indicarse los procedimientos especiales pertinentes. Particularmente, en ENR 3.5 *Otras rutas*, se exige describir otras rutas designadas específicamente que sean obligatorias dentro de áreas especificadas.

14.6 A fin de cumplir con las disposiciones del Doc. 8126, las rutas condicionales (CDR) serán publicadas en ENR 3.5.

14.7 Asimismo, según las indicaciones del Manual AIS en la Sección ENR 5.2 *Zonas de maniobras* y entrenamiento *militares* y *zona de identificación para defensa aérea (ADIZ)* se describirán, cuando corresponda, las zonas establecidas de entrenamiento militar y maniobras militares que tengan lugar a intervalos regulares y zona ADIZ.

14.8 A la luz de lo anterior, en esta Sección se incluirán las áreas temporalmente segregadas, con sus coordenadas geográficas de los límites, límite superior e inferior y el sistema y los medios establecidos de anunciar la iniciación de actividades, conjuntamente con toda información pertinente a los vuelos civiles.

15 **Seminarios/reuniones**

15.1 Las administraciones de los Estados, trabajando conjuntamente con los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y con las autoridades militares, deben tomar medidas para crear la voluntad política, establecer arreglos institucionales, reunir a las autoridades civiles y militares a nivel nacional, fijar objetivos, aplicar medidas prácticas y operacionales y, por último, efectuar los cambios necesarios para que todo eso pueda llevarse a cabo.

15.2 La realización de seminarios, reuniones y otro tipo de eventos de similares características permitirá concientizar a todas las partes involucradas para la ejecución de estos objetivos comunes en beneficio de la aviación civil internacional

16 Toma de decisiones en colaboración (CDM)

16.1 La toma de decisiones en colaboración (CDM) es el proceso según el cual todas las decisiones ATM, salvo las decisiones tácticas de ATC, se basan en el intercambio de toda la información pertinente para las operaciones de tránsito entre las partes civiles y militares. Los Estados y los proveedores de servicios deberían adoptar los principios de CDM, con la participación de planificadores militares, como medio para apoyar la ASM.

16.2 La CDM reúne a las líneas aéreas, a las autoridades de aviación civil y militar y a los aeropuertos, en un esfuerzo por mejorar la ATM a través del intercambio de información y de datos, y mejores herramientas automatizadas de apoyo en las decisiones.

16.3 La filosofía de la colaboración puede llegar a ser la norma en la aviación. La CDM permite el intercambio de información y facilita los procesos de toma de decisiones al asegurar que las partes interesadas reciban información oportuna y precisa, esencial para planificar sus operaciones, ya sean civiles o militares.

16.4 Por ejemplo, con estimaciones precisas sobre las horas de llegada o salida se pueden mejorar el procesamiento de las aeronaves, los servicios de plataforma, la asignación de los puestos de estacionamiento y de las puertas de salida, el ATC y la AFTM. La participación de los usuarios militares y de los planificadores militares del espacio aéreo en la planificación del espacio aéreo nacional o regional asegura una planificación adecuada, tanto en tiempo como en dimensión, lo cual no sólo beneficia a la aviación militar, sino que elimina al máximo posible los conflictos con el tránsito civil.

16.5 Con decisiones basadas en información compartida precisa, la CDM mejora la predictibilidad en caso que se presenten eventos o trastornos imprevistos. Bien aplicada, la CDM también conduce a un uso óptimo del espacio aéreo, con beneficios para todos los participantes en el sistema.

16.6 Para la aplicación de la CDM se sugiere la utilización del Manual sobre la toma de decisiones en colaboración que fuera aprobado para su aplicación a nivel regional por la Reunión SAMIG/6, Conclusión SAMIG/6/7. El *Manual CDM para Sudamérica (SAM)*, se encuentra publicado en la siguiente dirección de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI:

<http://www.lima.icao.int/eDocuments/ATM/ATFM/4CDM%20Manual%20Spa.pdf>

16.7 El Manual CDM describe los métodos y procedimientos de gestión del Proceso de Toma de Decisiones en Colaboración a ser aplicados en las Región SAM. El propósito de este documento ha sido brindar asistencia a los Estados de la Región SAM para el establecimiento de un entendimiento común del Proceso de Toma Decisión en Colaboración (CDM), con miras a la aplicación de esta metodología de trabajo, que busca la participación de todas las partes involucradas con la ATFM, en la implantación de medidas de forma equitativa entre los usuarios del sistema ATM.

17 **Plan de acción para la implantación del concepto FUA**

17.1 Como referencia y para ayudar a los Estados SAM en la implantación del concepto FUA se ha elaborado un modelo de plan de acción que figura en el **APÉNDICE J**

17.2 Este plan de acción ha sido elaborado tomando en cuenta las indicaciones de la OACI así como las actividades del PFF SAM/ATM 04 del SAM ANIP PB.

17.3 El plan de acción identifica algunas de las tareas que deberán ser ejecutadas por los Estados Sudamericanos, iniciándose con el establecimiento de la política la elaboración de las normas relacionadas con el FUA si es que aún no lo han hecho. Asimismo, se invita a los Estados a establecer un organismo nacional de alto nivel para la coordinación cívico-militar; desarrollar un proceso nacional uniforme y colaborativo de planificación del espacio aéreo, teniendo en cuenta las necesidades de todos los usuarios y las consideraciones de seguridad nacional, defensa y policiales, así como también establecer reglas y procedimientos de comunicación, negociación y determinación de prioridades para la coordinación cívico-militar.

17.4 Por otro lado también se alienta a los Estados a iniciar a la brevedad posible la evaluación de sus espacios aéreos de uso especial a fin de verificar si es pertinente y posible establecer en forma temprana el uso dinámico o la modificación de esos espacios aéreos con la finalidad que pueda ser utilizado por la aviación civil. También se establecen algunas tareas para establecer y publicar procedimientos para actividades que requieren reservar y restringir el espacio aéreo y concluir los acuerdos marco o cartas de acuerdo operacionales, según sea el caso, entre las autoridades civiles y las militares para facilitar la coordinación.

17.5 Finalmente se incluyen tareas relativas a la necesidad de establecer un sistema para revisar periódicamente las necesidades, la organización y la gestión del espacio aéreo y llevar a cabo en forma oportuna un análisis de riesgo aplicando la metodología SMS de la OACI a fin de garantizar que los cambios introducidos en el sistema mantendrán y/o mejorarán los niveles de seguridad acordados.

.....0.....

APÉNDICES

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

APÉNDICE A

GPI- Uso Flexible del espacio aéreo

Alcance: Optimización, equilibrio y equidad en el uso del espacio aéreo entre usuarios civiles y militares, que se verá facilitado mediante la coordinación estratégica y la interacción dinámica.

Componentes conexo del concepto operacional: AOM y AUO

Descripción de la estrategia

El uso del espacio aéreo podría optimizarse mediante la interacción dinámica de los servicios de tránsito aéreo civil y militar, incluida la coordinación en tiempo real entre controladores civiles y militares. Esto requiere apoyo del sistema, procedimientos operacionales e información adecuada sobre la posición e intenciones del tránsito civil.

El concepto de uso flexible del espacio aéreo (FUA) se basa en el principio de que el espacio aéreo no debería estar designado como puramente civil o militar, sino que debería ser un espacio continuo en el que se satisficieran los requisitos de todos los usuarios en la mayor medida posible. El uso flexible del espacio aéreo debería traducirse en la eliminación de amplios segmentos de espacio aéreo restringido en forma temporal o permanente o espacio aéreo para uso especial.

En los casos en que siga siendo necesario reservar el espacio aéreo para usos individuales específicos, bloqueando así un espacio aéreo de determinadas dimensiones, debería procurarse reservarlo en forma temporal. El espacio aéreo debería liberarse inmediatamente, una vez finalizadas las operaciones que hubieran motivado la restricción.

Se obtendrán mayores beneficios asociados a la implantación del FUA mediante la cooperación interestatal, lo que puede requerir acuerdos regionales y subregionales, puesto que el espacio aéreo reservado a menudo se establece a lo largo de trayectorias de vuelo críticas en las fronteras nacionales.

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

APÉNDICE B

Resolución de la Asamblea A 37-15

A37-15: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

Considerando que, mediante la Resolución A15-9, la Asamblea resolvió adoptar, en cada período de sesiones para el cual se crease una Comisión Técnica, una declaración consolidada de los criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea actualizados a la fecha de clausura de ese período de sesiones;

Considerando que la Asamblea adoptó, mediante la Resolución A36-13, Apéndices A a W inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el 36° período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas formuladas por el Consejo para la enmienda de la declaración de criterios permanentes y prácticas correspondientes que figura en la Resolución A36-13, Apéndices A a W inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 37° período de sesiones; y

Considerando que la declaración de criterios permanentes que figura en la Resolución A36-13 queda sustituida por la presente:

La Asamblea:

1. *Resuelve* que:

- a) los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes y prácticas correspondientes de la Organización en materia de navegación aérea existentes al concluir el 37° período de sesiones de la Asamblea; y
- b) las prácticas correspondientes a los criterios individuales que figuran en los apéndices constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de los respectivos criterios; y

2. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A36-13 con sus Apéndices A a W inclusive.

APÉNDICE O DE LA RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA A 37-15

Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar

Considerando que el espacio aéreo es un recurso común de la aviación civil y de la aviación militar y que un gran número de instalaciones y servicios de navegación aérea están a disposición y son utilizados tanto por la aviación civil como por la aviación militar;

Considerando que el Preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* declara que sus signatarios convinieron “en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo

puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”;

Considerando que el Artículo 3 a) del Convenio establece que “el Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado” y que el Artículo 3 d) prescribe que, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, los Estados contratantes tengan debidamente en cuenta la seguridad operacional de la navegación de las aeronaves civiles;

Reconociendo que el tránsito aéreo civil en crecimiento y el tránsito aéreo militar en misiones se beneficiarían considerablemente con un uso más flexible del espacio aéreo y que no se ha llegado a soluciones satisfactorias del problema del acceso al espacio aéreo en todas las áreas;

Considerando que el uso flexible del espacio aéreo, tanto por el tránsito aéreo civil como por el militar puede considerarse como el objetivo final, que la mejora de la coordinación y la cooperación cívico-militar constituye una forma inmediata de abordar de manera más eficiente la gestión del espacio aéreo; y

Recordando que el concepto operacional de ATM mundial de la OACI establece que todo el espacio aéreo debería constituir un recurso utilizable, que cualquier restricción en el uso de cualquier volumen particular de espacio aéreo debería considerarse transitoria y que todo el espacio aéreo debería manejarse en forma flexible:

La Asamblea resuelve que:

1. la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar;
2. los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados contratantes para regir las operaciones de sus aeronaves de Estado sobre alta mar garantizarán que dichas operaciones no pongan en peligro la seguridad operacional, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional y, en la medida de lo posible, se observará el reglamento del aire del Anexo 2;
3. el Secretario General proporcionará asesoramiento y orientación sobre las mejores prácticas en la coordinación y cooperación cívico-militar.
4. los Estados contratantes podrán incluir, cuando corresponda, a representantes de las autoridades militares en sus delegaciones a las reuniones de la OACI; y
5. la OACI constituye un foro internacional que contribuye a facilitar mayor cooperación y colaboración cívico-militar y la divulgación de las mejores prácticas, y a realizar las actividades de seguimiento necesarias aprovechando el éxito del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (2009) con el apoyo de partes civiles y militares.

Prácticas correspondientes

Los Estados contratantes deberían iniciar o mejorar la coordinación y cooperación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la Cláusula dispositiva 1 anterior.

Al establecer los reglamentos y procedimientos mencionados en la Cláusula dispositiva 2, el Estado interesado debería coordinar el asunto con todos los Estados sobre los cuales recaiga la responsabilidad de proveer los servicios de tránsito aéreo sobre la parte de alta mar comprendida en el área de que se trate.

El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación y cooperación cívico-militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales, conforme a las Cláusulas dispositivas 3, 4 y 5 que anteceden.

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

APÉNDICE C

Conclusión RAAC/12-1 Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP)

Los Estados de la Región Sudamericana de la OACI y Organizaciones Internacionales involucradas:

- a. aprueban para su aplicación regional el Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM que figura en el **Apéndice A** (*se refiere al Informe de la RAAC 12*);
- b. alientan a los Estados que aún no lo han hecho, a elaborar sus planes nacionales de navegación aérea basado en rendimiento de acuerdo a los lineamientos contenidos en el citado Plan de Implantación; y
- c. solicitan a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI a revisar el Proyecto RLA 06/901 a fin de alinearlos con los objetivos de rendimiento establecidos en el citado plan de implantación.

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

APÉNDICE D

OBJETIVO DE RENDIMIENTO REGIONAL: <u>SAM/ATM 04</u> USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO				
Beneficios				
Seguridad Operacional	<ul style="list-style-type: none"> • La mejora a la coordinación y cooperación civil/militar refuerza la seguridad en el espacio aéreo 			
Protección del Medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo	<ul style="list-style-type: none"> • Permite una estructura de rutas ATS más eficiente, reduciendo las millas voladas y el consumo de combustible y, consecuentemente, las emisiones de CO2 en la atmosfera. • Aumenta la capacidad del espacio aéreo, • Mayor disponibilidad del espacio aéreo reservado, en horarios donde no hay actividades de los usuarios de esos espacios aéreos. 			
Métricas				
<ul style="list-style-type: none"> • Porcentaje de Comités o u órganos similares de Coordinación Civil/Militar implantados • Cantidad de acuerdos de coordinación y cooperación Civil/Militar implantados • Reducción del número de espacios aéreos reservados de carácter permanente 				
<i>Estrategia 2012 - 2018</i>				
COMPO- NENTES OC ATM	TAREAS	PERIODO INICIO- FIN	RESPONSABILI DAD	SITUACIO N
AOM AUO CM	a) elaborar material de orientación sobre coordinación y cooperación civil/militar para estipular políticas, procedimientos y normas nacionales	(*) - 2012	Proyecto regional Estados	En progreso
	b) llevar a cabo una evaluación de la cantidad y extensión de espacios aéreos reservados	(*) – 2012	Estados	En progreso
	c) establecer comités u órganos similares de coordinación civil/militar	(*) - 2012	Estados	En progreso
	d) hacer arreglos para tener un enlace permanente y una estrecha cooperación entre dependencias civiles ATS y las dependencias apropiadas militares, así como con demás usuarios de espacios aéreos reservados.	(*) - 2012	Estados	En progreso
	e) establecer, cuando sea requerido para los ANSP, procedimientos para la coordinación de la reserva temporal de espacio aéreo (TRA), por medio de emisión de NOTAM o a través de procedimientos específicos de activación/desactivación reservados en tiempo real.	(*) – 2013	Estados	Válida
	f) elaborar una estrategia y programa de trabajo regionales para la implantación del uso flexible del espacio aéreo a través de un enfoque por fases, empezando por compartir de manera más dinámica el espacio aéreo reservado	2012 - 2018	Proyecto regional Estados	Válida
	g) Monitorear el avance durante la implantación	(*) – 2013	GREPECAS	En progreso
Vínculo con las GPI	GPI/1: uso flexible del espacio aéreo; GPI/18: Información aeronáutica. (*) Indica que la tarea se ha iniciado previamente al plazo considerado para esta planificación.			

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

APÉNDICE E

Ejemplo de norma nacional para la aplicación del uso flexible del espacio aéreo.

Preámbulo

El Apéndice O de la Resolución de la Asamblea A 37-15: *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados con la navegación aérea* se refiere específicamente a la coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar. Allí se reconoce que el espacio aéreo es un recurso común de la aviación civil y de la aviación militar y que un gran número de instalaciones y servicios de navegación aérea están a disposición y son utilizados tanto por la aviación civil como por la aviación militar.

La resolución también expresa, entre otros aspectos, que la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar

Teniendo en cuenta la organización de los aspectos militares bajo su responsabilidad, XXX (*Nombre del Estado*) garantizará la aplicación uniforme dentro del espacio aéreo bajo su responsabilidad la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y de la gestión del tránsito aéreo.

Objetivo

Esta norma tiene la finalidad de establecer los lineamientos para la aplicación del concepto del uso flexible del espacio aéreo (FUA) dentro de las Regiones de Información de Vuelo (FIR) XXXX, XXXX (*nombre de la/las FIR*) a fin de facilitar su uso y armonizar su aplicación en el contexto de la gestión del espacio aéreo (ASM) y la gestión del tránsito aéreo (ATM)

Antecedentes

El uso flexible del espacio aéreo es un concepto desarrollado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que está siendo desarrollado por el Grupo de Implantación SAM (SAMIG) de la Región Sudamericana de la OACI. El FUA es un concepto de gestión del espacio aéreo basado en el principio que el espacio aéreo no debe designarse como exclusivamente militar o civil, sino como un espacio continuo en el que se satisfagan al máximo posible los requisitos de todos los usuarios.

Asimismo, se reconoce que la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar y alienta a la divulgación de las mejores prácticas,

Alcance

Esta normativa establece una serie de parámetros para asegurar una mejor cooperación y coordinación entre entidades civiles y militares responsables de la gestión del espacio aéreo que opera en el espacio aéreo bajo responsabilidad de XXX (*nombre del Estado*)

Principios de FUA

Un concepto FUA debe basarse en los siguientes principios:

La coordinación entre las autoridades civiles y militares debería organizarse a nivel estratégico, pre-táctico y táctico, a fin de aumentar la seguridad operacional y la capacidad del espacio aéreo, y mejorar la eficiencia de las operaciones aéreas.

Se debería establecer y mantener coherencia entre la ASM, la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y los ATS en los tres niveles de la ASM.

Las reservas del espacio aéreo deberían ser temporales, aplicarse únicamente por períodos de tiempo limitados y basarse en el uso real del espacio aéreo.

Cuando sea posible, el concepto FUA debe aplicarse más allá de las fronteras nacionales o límites de las regiones de información de vuelo (FIR).

Gestión estratégica del espacio aéreo

Para asegurar la aplicación completa del concepto FUA en el nivel estratégico de la ASM es necesario establecer estructuras del espacio aéreo; formular procedimientos de coordinación y de gestión del espacio aéreo; y establecer coordinación transfronteriza y normas de separación entre los vuelos civiles y militares.

La gestión estratégica del espacio aéreo es conocida como Nivel 1 FUA

Gestión pre-táctica del espacio aéreo

Se deberá establecer una entidad de ASM que asigne el espacio aéreo de acuerdo con las condiciones y procedimientos acordados en el nivel estratégico.

En XXX (*Estado*) las autoridades civiles y militares son conjuntamente responsables de la gestión del espacio aéreo, por lo tanto la entidad de ASM será una unidad conjunta cívico-militar. En caso sea necesario, también puede ser una unidad establecida por dos o más Estados. XXX (*nombre del Estado*) proporcionará a las entidades de ASM sistemas de apoyo adecuados para garantizar que el proceso sea oportuno y eficiente.

La gestión pre-táctica del espacio aéreo es conocida como Nivel 2 FUA

Gestión táctica del espacio aéreo

La ASM táctica debería efectuarse a nivel de las dependencias ATS y dependencias militares de control. A través de procedimientos especiales de coordinación y comunicación pueden intercambiarse oportunamente datos sobre el espacio aéreo, de modo que el espacio aéreo asignado al nivel pre-táctico pueda activarse, desactivarse o reasignarse en tiempo real. La situación actualizada del espacio aéreo debe notificarse a todos los usuarios afectados.

Cuando controladores civiles y militares presten servicios en el mismo espacio aéreo, debería contarse con comunicaciones directas de alta fiabilidad entre las dependencias ATS civiles y militares para resolver situaciones concretas de tránsito. Si se requieren niveles mínimos de seguridad operacional, las dependencias civiles de ATC y las dependencias militares de control intercambiarán los datos de vuelo, incluida la posición y la intención de vuelo de las aeronaves.

La gestión táctica del espacio aéreo es conocida como Nivel 3 FUA

Análisis post-operación (Nivel 4)

En este nivel se evaluará el mecanismo y procesos utilizados durante la gestión creándose un registro de informes sobre los aspectos que pudieran ser mejorados y las lecciones aprendidas. Este análisis ayudará a mejorar los procesos y gestión FUA y se tendrá el material que permita capacitar a todas las partes con el fin de mejorar las operaciones.

Evaluación de la seguridad operacional

Dentro del proceso de gestión de la seguridad operacional y antes de introducir cualquier cambio en la implantación de la utilización flexible del espacio aéreo, es necesario llevar a cabo una evaluación de la seguridad en la que se incluya la determinación de situaciones peligrosas y el análisis y mitigación de los riesgos de acuerdo a los procedimientos SMS.

Suspensión temporal

En casos en que la aplicación del concepto FUA suscite importantes dificultades operativas, XXX (*Nombre del Estado*) podrá suspender temporalmente dicha aplicación siempre y cuando informen de ello sin demora a la comunidad ATM.

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

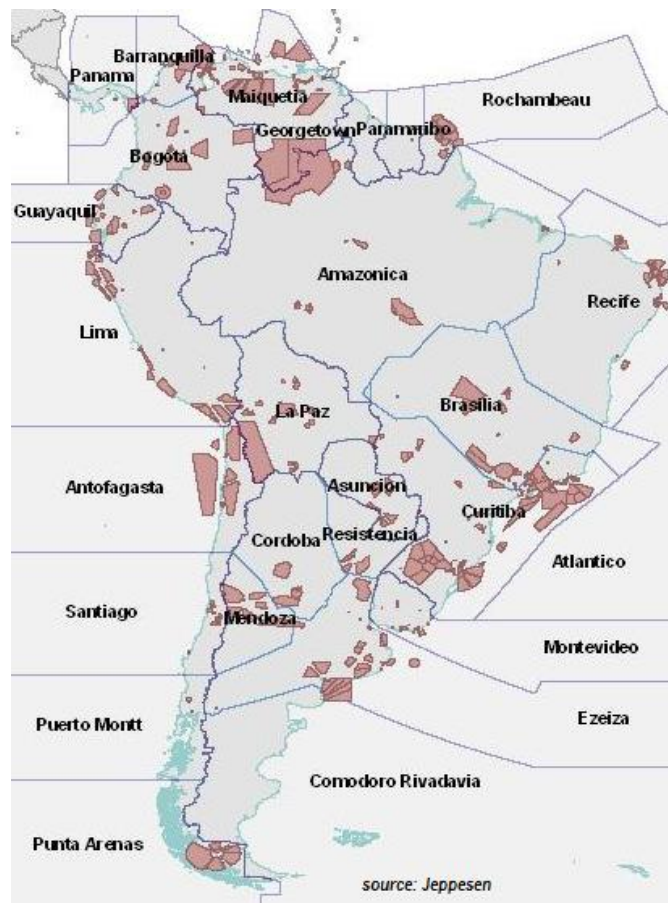
APÉNDICE F

Zonas Prohibidas, Restringidas y Peligrosas en la Región SAM

Estado	ZP	ZR	ZD	Otras	Comentarios
Argentina	15	50	1	N/A	
Bolivia	1	23	NIL	N/A	
Brasil	44	228	11	N/A	
Chile	12	32	9	78 áreas de actividad volcánica	Chile ha definido las áreas de ascenso de globos sonda (5) como áreas prohibidas.
Colombia	5	11	NIL		
Ecuador	2	11	1	N/A	Ecuador ha designado como peligrosa la zona del volcán SANGAY
Guyana Francesa	1	4	9		
Guyana	1	NIL	NIL		
Panamá	4	2	4	4 y 1 ADIZ	Panamá ha designado otras áreas de deporte aéreo y actividades recreativas
Paraguay	2	9	3	N/A	
Perú	14	22	NIL	N/A	
Suriname	2	1	NIL	N/A	
Uruguay	19	4	2	N/A	
Venezuela	6	36	2	N/A	
TOTAL	126	432	42	83	

ZP: Zona Prohibida
 ZR: Zona Restringida
 ZD: Zona Peligrosa
 N/A: No aplicable
 NIL: Nada

Zonas Prohibidas, Restringidas y Peligrosas en la Región SAM



En la Región Sudamericana existen 26 FIR que totalizan 38.565.578 Km²

Zonas prohibidas, restringidas y peligrosas en la Región Sudamericana de la OACI

- 628 espacios aéreos de uso especial
- 683 en total, incluyendo las zonas especiales, como zonas volcánicas, de instrucción y otras
- 2.121.753 Km² en total, definidos como zonas de uso especial:

El 11.9% del area continental

APÉNDICE G

Modelo de Formulario sobre el uso y gestión de las zonas restringidas, prohibidas y peligrosas y espacios aéreos de uso especial de la Región SAM

Estado: _____

FIR: _____

Fecha: _____

Tipo de Zona o espacio aéreo de uso especial (1)	Dimensión (2)		Período de uso (3)	Naturaleza de la Actividad (4)	Gestionado Por (5)	¿Afecta a la operación actual? (6)	¿Afecta la planificación del ANSP? (7)	Observaciones (8)
	Lateral en Km ²	Vertical límite						

Instrucciones de llenado del formulario

1. Tipo de Zona o espacio aéreo de uso especial: Insértese identificación de la Zona prohibida, restringida, peligrosa o de uso especial (recreativa, agrícola, etc.)
2. Dimensión: Insértese la dimensión lateral en kilómetros cuadrados y dimensión vertical con límite superior e inferior.
3. Período de uso: Insértese horario o período de activación de la zona si corresponde
4. Naturaleza de la Actividad: insértese información detallada de la actividad que se ejerce en la zona (paracaidismo, entrenamiento, etc.)
5. Gestionado por: Insértese organismo o ente responsable de la activación de la zona.
6. Afecta a la operación actual? Insértese información respecto al impacto sobre el diseño actual de la zona.
7. Afecta la planificación del ANSP? Insértese información si la planificación del ANSP podría verse afectada potencialmente por la zona.
8. Observaciones: Insértese información adicional que el Estado entienda debe tenerse en cuenta.

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

APÉNDICE H

Ejemplo de carta de acuerdo operacional para el uso conjunto de áreas restringidas

(Referencia Circular 330 de la OACI y Doc. 9433)

ASUNTO: Carta de acuerdo operacional sobre los procedimientos para el uso conjunto de las áreas restringidas (identificar la Zona o Zonas relacionadas con la LoA)

EFFECTIVA A PARTIR DE: (insertar fecha).

De conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI y la norma nacional (insertar la referencia nacional), por la presente se establecen procedimientos para el uso de las áreas restringidas (identificar el listado de Zonas Restringidas/Peligrosas sobre las que se basa la LoA) por parte de (identificar la dependencia ATS civil) y (Identificar dependencia militar)

El espacio aéreo bajo la jurisdicción de (identificar dependencia civil o militar responsable según corresponda) se ilustra en el Anexo 1 a esta LoA.

En el Anexo 1 se debería insertar como mínimo lo siguiente:

- a) los límites horizontal y vertical del espacio aéreo de que se trate;*
- b) la clasificación del espacio aéreo disponible para ser utilizado por el tránsito aéreo civil;*
- c) las dependencias o autoridades responsables de la transferencia del espacio aéreo;*
- d) las condiciones de transferencia del espacio aéreo a la dependencia ATC de que se trate;*
- e) las condiciones de transferencia del espacio aéreo desde la dependencia ATC de que se trate;*
- f) los períodos de disponibilidad del espacio aéreo;*
- g) cualesquiera limitaciones en la utilización del espacio aéreo de que se trate; y*
- h) cualesquiera otros procedimientos o información pertinentes.*

Esta carta revoca o sustituye la Carta de acuerdo operacional (si la hubiera) para el uso conjunto de áreas restringidas, (insertar los acuerdos previos), de fecha (insertar fecha)

1. El personal de (identificar la dependencia/unidad coordinador) actuará como enlace entre el Organismo Usuario y el Organismo de control.

2. El Organismo Usuario:

- 2.1. Coordinará los periodos de activación/liberación de (identificar la Zona o Zonas relacionadas con la LoA) con (identificar la dependencia ATC con quien debe coordinar).
- 2.2. Notificará a (identificar dependencia) al menos 30 minutos antes de la activación de espacio aéreo por encima de (identificar nivel de vuelo o altitud en pies según corresponda) en la Zona (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA)
- 2.3. Notificará a (identificar dependencia) al menos 2 horas antes de la activación de espacio aéreo en periodos distintos a los publicados en la AIP (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA)
- 2.4. Notificará a (identificar dependencia) al menos 30 minutos antes de la activación de espacio aéreo a (identificar nivel de vuelo o altitud en pies según corresponda) en la Zona (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA)
- 2.5. Notificará a (identificar dependencia) al menos 48 horas antes de la activación de espacio aéreo en (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA)
- 2.6. Liberará la (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA) , según sea apropiado, por encima de (identificar nivel de vuelo o altitud en pies según corresponda) a (identificar dependencia) cuando no se esté utilizando para el fin designado.
- 2.7. Liberará la (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA), según sea apropiado, a las altitudes máximas requeridas por encima de (identificar nivel de vuelo o altitud en pies según corresponda) a (identificar dependencia) para situaciones de tránsito de emergencia. La entrega del espacio aéreo al (identificar dependencia) se realizará dentro de los 30 minutos siguientes a la transmisión de la solicitud.

3. El Organismo de Control:

- 3.1. Agotará todos los otros procedimientos de gestión del tránsito antes de solicitar la liberación de espacio aéreo al Organismo Usuario como se especifica en el párrafo 2 g.
- 3.2. Devolverá (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA) al Organismo Usuario prontamente después de haberse resuelto la situación de emergencia de tránsito.
- 3.3. Será responsable de expedir los NOTAM apropiados sobre el espacio aéreo en uso por encima de (identificar nivel de vuelo o altitud en pies según corresponda)
- 3.4. Notificará al (identificar dependencia) los periodos de liberación del espacio aéreo de (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA)
- 3.5. Por solicitud escrita del Organismo Usuario, proporcionará por escrito las razones de la solicitud de recuperación de espacio aéreo en área restringida.

4. El (identificar dependencia) será responsable de expedir los NOTAM apropiados para el espacio aéreo en uso (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA).

5. En los periodos en que el espacio aéreo se libere al Organismo de Control, el (Organismo Usuario), podrán autorizar tránsito bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y reglas de vuelo visual (VFR) dentro y a través de (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA).
6. La decisión de recuperar espacio aéreo de un área restringida la tomará el personal supervisor del Organismo de Control.

Nota: El personal no supervisor de (identificar dependencia) podrá actuar como enlace para la liberación/recuperación de la (identificar la/las Zonas relacionadas con la LoA) con el Organismo Usuario.

7. Medios de comunicación entre (Organismo Usuario) y (Organismo de Control)

7.1. A fin de permitir una efectiva coordinación de los procedimientos establecidos en esta LoA entre las dependencias involucradas se utilizarán y/o implantarán los medios de comunicación que se detallan en el Apéndice 2.

7.2. Estos medios de comunicación permitirán el establecimiento de las comunicaciones dentro de los (insertar tiempo según sea necesario) segundos y serán provistos de un sistema de grabación automático.

8. Revisiones

8.1. Esta LoA será revisada cuando los procedimientos contenidos en la misma o en sus apéndices sean afectados por enmiendas de las SARPS de la OACI, procedimientos suplementarios regionales o planes regionales o cuando nuevas facilidades de comunicación sean implementadas por las unidades ATS correspondientes.

8.2. Es responsabilidad del Organismo que implemente nuevos sistemas de comunicaciones, iniciar las coordinaciones con el Organismo que actúe como contraparte.

8.3. Si la enmienda solamente afecta a alguna parte de los Apéndices, la nueva enmienda podrá incorporarse de común acuerdo entre las partes sin necesidad de modificar la LoA. La fecha de entrada en vigor de la enmienda será acordada entre las partes involucradas.

(ORIGINAL FIRMADO POR) Representante del Organismo Usuario

(ORIGINAL FIRMADO POR) Representante del Organismo de Control

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

APENDICE I

Procedimientos aplicables en Europa sobre el Uso Flexible del Espacio Aéreo (Ref. AIP España)

INTRODUCCIÓN

El concepto del uso flexible del espacio aéreo (FUA) se basa en que el espacio aéreo no se considera civil o militar, sino único y continuo y su uso es flexible según las necesidades del día a día. Como consecuencia cualquier segregación que se precise del espacio aéreo deberá ser de naturaleza temporal.

Existen tres niveles de gestión del espacio aéreo:

- Nivel 1 - Estratégico: en el que se establece una planificación a largo plazo de la política nacional de gestión del espacio aéreo y sus estructuras, mediante un proceso conjunto civil/militar.
- Nivel 2 - Pretáctico: en el que se realiza la gestión día a día, en el día anterior a las operaciones, y la asignación temporal de espacio aéreo a través de la Célula de Gestión de Espacio Aéreo (AMC) que recoge y analiza todas las peticiones de espacio aéreo y negocia y decide diariamente su asignación.
- Nivel 3 - Táctico: en el que se gestiona el uso del espacio aéreo en tiempo real.

ESTRUCTURAS FLEXIBLES DEL ESPACIO AÉREO

El concepto FUA complementa la organización del espacio aéreo con una serie de estructuras flexibles que se definen a continuación:

- Áreas Temporalmente Segregadas (TSA): Son áreas de dimensiones predefinidas que se establecen para dar respuesta a las necesidades civiles y militares que requieran una reserva temporal de espacio aéreo. Las TSA se describen en ENR 5.2. La AMC gestiona las TSA en el nivel pretáctico el día anterior a las operaciones. Se activan en el periodo publicado en el AUP.
- Zonas Peligrosas y Restringidas Manejables: Son zonas militares que manteniendo su concepto D o R pueden gestionarse por la AMC, de igual forma que las TSA, dentro de los periodos publicados en la sección ENR 5.1.
- Rutas Condicionales (CDR): Son rutas o tramos de rutas ATS, de carácter no permanente, que sólo se pueden planificar y utilizar bajo ciertas condiciones específicas dentro de los periodos que aparecen publicados en la descripción de la Ruta Condicional. Cada CDR que se publica en la sección ENR 3.5 lleva asociada una ruta alternativa.

Se dividen en tres categorías en función de su posible utilización en los planes de vuelo:

CDR 1 - Se establecen en la fase estratégica (Nivel 1). Están disponibles la mayor parte del tiempo, por lo que se pueden planificar permanentemente en los planes de vuelo (RPL y FPL). A diario se distribuye el AUP y el CRAM con las rutas CDR1 que se cierran. Los RPL afectados por rutas cerradas temporalmente deberán cancelarse, y se presentará un nuevo FPL que incluya en la casilla 15, la ruta alternativa publicada que corresponda a cada CDR1 no disponible. Caso de existir conocimiento de su cierre con la suficiente antelación se incluirán también en el FAUP (previsión de AUP emitida con 30 días de antelación al de la operación). Cuando una CDR1 se deba cerrar al tráfico con poco tiempo de preaviso, el ATC dará instrucciones a los vuelos para utilizar rutas alternativas en la fase táctica.

CDR 2 - Se gestionan en la fase pretáctica (Nivel 2). No se pueden planificar permanentemente. Las CDR2 sólo se podrán incluir en los FPL de acuerdo con las condiciones que se publiquen diariamente, el día antes de la operación, en el Mensaje de Disponibilidad de Rutas Condicionales (CRAM). La AMC emitirá una previsión de AUP (FAUP).

CDR 3 - Se utilizan en la fase táctica (Nivel 3). No se pueden planificar en plan de vuelo. Solamente se pueden utilizar bajo autorización ATC, previa coordinación civil-militar. Las CDR atraviesan Zonas Temporalmente Segregadas (TSA) o Zonas Manejables Peligrosas y Restringidas. Los periodos en que dichas rutas o tramos se clasifican como CDR 2 o CDR 3 deben ser coincidentes con los periodos de actividad de las zonas que atraviesan. Un mismo tramo de ruta ATS puede ser condicional 1, 2, ó 3 en periodos horarios diferentes. En España, fuera de los horarios y los límites verticales publicados como CDR, la ruta ATS es de utilización normal.

UNIDADES DE GESTIÓN DE ESPACIO AÉREO

Célula de Gestión de Espacio Aéreo (AMC)

Es una unidad nacional mixta civil/militar que gestiona diariamente (en fase pretáctica) la asignación temporal del espacio aéreo en función de las peticiones realizadas por los usuarios (ACC, FMP, unidades gestoras de zonas militares y otras agencias acreditadas). Elabora con treinta días de anticipación al día de la operación la Previsión de Plan de Utilización de Espacio Aéreo (FAUP). El día anterior a la operación confecciona el Plan de Utilización de Espacio Aéreo (AUP). Con carácter excepcional, entre el día D-30 y el día D-1, las agencias autorizadas podrán hacer modificaciones al FAUP que serán reflejadas en el mensaje AUP correspondiente.

Función Centralizada de Datos del Espacio Aéreo (CADF)

Es una dependencia de EUROCONTROL que recopila, analiza y condensa toda la información relativa a las CDR que le envían las AMC nacionales a través del "Plan de Utilización del Espacio Aéreo" (AUP). El día antes de la operación confecciona y difunde una relación de las CDR disponibles mediante el "Mensaje de Disponibilidad de Rutas Condicionales" (CRAM).

PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE DISPONIBILIDAD DE ESTRUCTURAS FLEXIBLES

Previsión del Plan de Utilización del Espacio Aéreo (FAUP)

La AMC elabora diariamente una "Previsión de Plan de Utilización del Espacio Aéreo (FAUP)" con una antelación de 30 días al día de la operación. Esta información se distribuirá a través de la CFMU, el portal NOP y la página web de Navegación Aérea de Aena o por los medios que resulten más eficaces en cada momento. Se elaborará antes de las 1400 UTC y tendrá una validez de 24 horas a partir de las 0600 UTC del día de la operación. Las modificaciones que con carácter excepcional puedan producirse se incluirán en el AUP correspondiente.

Actualización de la Previsión del Plan de Utilización de Espacio Aéreo (FUUP)

La AMC podrá difundir una "Actualización de la Previsión del Plan de Utilización de Espacio Aéreo (FUUP)" para enmendar el FAUP. Tendrá las mismas vías de distribución que el FAUP. El FUUP se difundirá antes de las 0900 UTC del día D-29, teniendo el mismo periodo de validez que el FAUP original, al que hará referencia.

Plan de Utilización del Espacio Aéreo (AUP)

La AMC envía el "Plan de Utilización del Espacio Aéreo (AUP)" mediante CIAM (Interfaz del CFMU para gestores de espacio aéreo) a la CFMU/CADF antes de las 1400 UTC del día anterior a la operación, con un período de validez de 24 horas a partir de las 0600 UTC del día siguiente. El AUP puede contener alguna variación sobre el FAUP. El AUP contiene los siguientes apartados:

- A) - Lista de CDR 2 disponibles.
- B) - Lista de rutas ATS permanentes y CDR 1 cerradas temporalmente.
- C) - Lista de TSA y Zonas R y D manejables activadas.

Ejemplo de AUP:

LECBUIR

No.	Route-Portion	FL Block	Validity Period	Remarks
1	UG850: VLC-RESTU	F350-F460	14:30 - 15:30	---
2	UH300: ADX-CLS	F250-F460	12:30 - 14:30	---

LECMUIR

No.	Route-Portion	FL Block	Validity Period	Remarks
1	UA31: CJN-ASTRO	F250-F460	12:30 - 15:00	----
2	UA31: CJN-ASTRO	F250-F460	22:00 - 22:59	----
3	UA31: CJN-ASTRO	F250-F460	05:00 - 06:00	----

B) Closed ATS routes and Category 1 CDR.

LECMUIR

No.	Route-Portion	FL Block	Validity Period	Remarks
1	UG25: STG-KORET	F245-F300	09:00 - 11:30	----

C) Active TSA and AMC Manageable R & D Areas.

LECMUIR

No.	Route-Portion	FL Block	Validity Period	Remarks	Resp. Unit
1	TSA 28 STG	F245-F300	09:00 - 11:30	---	LECMZAMC

Actualización del Plan de Utilización del Espacio Aéreo (UUP)

La AMC difunde la "Actualización del Plan de Utilización del Espacio Aéreo (UUP)" para enmendar el AUP. Tiene el mismo formato y destinatarios que el AUP. En él se hace una referencia al número de AUP al que actualiza e incluye cualquier cambio que se produzca en el día de las operaciones. Se difunde antes de las 09:00 UTC del mismo día de las operaciones. Tiene un periodo de validez de 18 horas desde las 12:00 UTC de ese día hasta las 06:00 UTC del día siguiente.

Mensaje de Disponibilidad de Rutas Condicionales (CRAM)

La CADF difunde un “Mensaje de Disponibilidad de Rutas Condicionales (CRAM)” a los Operadores de Aeronaves, ARO, ACC/FMP, AMC del área ECAC y a la CFMU a las 15:00 UTC del día anterior a las operaciones y tiene un periodo de validez de 24 horas a partir de las 06:00 UTC del día siguiente. El CRAM se transmite por AFTN o SITA y está disponible en los terminales CFMU. Contiene la relación de segmentos de aerovías clasificados como CDR 2 que estarán disponibles en el periodo que se indica en el mensaje. En el CRAM también se repite por razones de seguridad la información publicada por el AIS sobre CDR 1 y rutas ATS permanentes que están cerradas en determinados periodos.

Ejemplo de CRAM:

GG LEANZDZX		
041524 EUCHZMTA		
PART 001 OF 006		
CRAM VALID FROM 05/01/1998 06:00 TO: 06/01/1998 06:00 RELEASED: 04:15		
A) CDR TYPE 2 AVAILABILITY:		
1	UA10 TRA	RESIA (LSAZUIR)
	F200-590	0700-1230
2	UA23 ELVAR	BEJ (LPPCUIR)
	F245-255	0600-0600
3	UA31 CJN	ASTRO (LECMUIR)
	F250-460	0600-0730
4	F250-460	1330-2359
5	UA41 SRN	FRANE (LSAGUIR)
	F200-590	0600-0730

93	UZ917 KRH	ADENU (EDUUUIR)
	F250-290	0600-0600
B) ATS ROUTE AND CDR TYPE 1 CLOSURE:		
1	UG15 TRT	VIBER (EDBBUIR)
	F310-350	0730-0930
2	F310-350	1100-1230
3	F310-350	1345-1600
4	UG102 HAM	FLD (EDBBUIR)
	F310-350	0730-0930
5	F310-350	1100-1230
6	F310-350	1345-1600

APÉNDICE J

Modelo de plan de acción para la aplicación del uso flexible del espacio aéreo (FUA)

OBJETIVO DE RENDIMIENTO NACIONAL XXX USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO				
Beneficios				
Seguridad Operacional	<ul style="list-style-type: none"> • La mejora a la coordinación y cooperación civil/militar refuerza la seguridad en el espacio aéreo <p><i>Nota: incluir otros beneficios según sea necesario)</i></p>			
Protección del Medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo	<ul style="list-style-type: none"> • Permite una estructura de rutas ATS más eficiente, reduciendo las millas voladas y el consumo de combustible y, consecuentemente, las emisiones de CO2 en la atmosfera. • Aumenta la capacidad del espacio aéreo, • Mayor disponibilidad del espacio aéreo reservado, en horarios donde no hay actividades de los usuarios de esos espacios aéreos. <p><i>Nota: incluir otros beneficios según sea necesario)</i></p>			
Métricas				
<ul style="list-style-type: none"> • Porcentaje de áreas de uso especial (SUA) coordinadas para la aplicación del concepto FUA • Cantidad de cartas de acuerdo operacionales de coordinación y cooperación Civil/Militar implantados • Reducción del número de espacios aéreos reservados de carácter permanente <p><i>Nota: incluir otras métricas según sea necesario)</i></p>				
Estrategia 2012 - 2018				
*Actividad	Inicio	Fin	Responsable	Observaciones
1. Establecer políticas y redactar las normas correspondientes para el FUA (Ver subtareas)				
2. Establecer un Comité nacional de alto nivel para la coordinación civil-militar (Ver subtareas)				
3. Firmar un Memorando de Memorando de acuerdo (MOU) entre autoridades Civiles y Militares. (Ver subtareas)				
4. Realizar seminarios/reuniones con autoridades civiles, militares y usuarios de los espacios aéreos reservados, a fin de demostrar la importancia del uso optimizado del espacio aéreo. (Ver subtareas)				
5. Evaluar en forma temprana las zonas restringidas, prohibidas y peligrosas que afectan o pudieran afectar a la circulación aérea con miras a				

reducirlos en la mayor medida posible (Ver subtareas)				
6. Desarrollar a mediano plazo un proceso nacional uniforme y colaborativo de planificación del espacio aéreo, teniendo en cuenta las necesidades de todos los usuarios y las consideraciones de seguridad nacional, defensa y policiales (Ver subtareas)				
7. Implementar una Célula de gestión de espacio aéreo (AMC) para realizar una coordinación efectiva en tiempo real (Ver subtareas)				
8. Adoptar medidas adecuadas para mejorar la eficacia de la gestión de afluencia de tránsito, desarrollando rutas condicionales (CDR) que permitan el re-enrutamiento dinámico de las aeronaves con el fin de evitar espacios aéreos de uso especial (Ver subtareas)				
9. Establecer reglas y procedimientos de comunicación, negociación y determinación de prioridades para la coordinación civil-militar (Ver subtareas)				
10. Establecer, cuando sea requerido por los ANSP, procedimientos para la coordinación de la reserva temporal de espacio aéreo (TRA), por medio de emisión de NOTAM o a través de procedimientos específicos de activación/desactivación reservados en tiempo real. (Ver subtareas)				
11. Elaborar las cartas de acuerdo operacionales necesarias entre las dependencias ATS y las dependencias militares u otros usuarios, para la activación del espacio aéreo restringido en el momento que sea necesario. (Ver subtareas)				
12. Gestionar la información a fin de establecer y publicar en la AIP las rutas CDR y los procedimientos para actividades que requieren reservar y restringir el espacio aéreo. (Ver subtareas)				
13. Realizar la evaluación de la seguridad operacional y el análisis de				

riesgo en los casos que se introducen medidas FUA. (Ver subtareas)				
14. Establecer un sistema para revisar periódicamente las necesidades, la organización y la gestión del espacio aéreo. (Ver subtareas)				
15. Evaluar las necesidades de entrenamiento para la aplicación de FUA y dictar los cursos que se estimen necesarios. (Ver subtareas)				
16. Monitorear el avance durante la implantación del FUA. (Ver subtareas)				
* Actividad: Indica las actividades necesarias para implantar el objetivo de rendimiento * Inicio: Insertar fecha de inicio de la tarea * Fin: Insertar fecha de finalización de la tarea * Responsable: Insertar dependencia/persona responsable de la ejecución de la tarea * Observaciones: Insertar cualquier observación que ayude a comprender la intención de la tarea				

LISTADO DE SUBTAREAS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO DE RENDIMIENTO FUA

Nota: Las tareas aquí incluidas son de carácter referencial y no pretenden ser exhaustivas

1 - Subtareas para establecer políticas y redactar las normas correspondientes para el FUA

1. Analizar la documentación nacional y verificar si existen o no normas y políticas relacionadas con el uso flexible del espacio aéreo.
2. De no existir la norma, revisar la documentación mundial y regional como material de referencia.
3. Redactar la norma correspondiente.
4. Poner la norma a consideración de las correspondientes autoridades para verificar que se cumplen con la legislación vigente
5. Revisar las observaciones que pudieran ser identificadas en el paso anterior
6. Finalizar el documento
7. Ponerlo a consideración de la autoridad aeronáutica para su aprobación
8. Tomar las acciones correspondientes para su inclusión en la legislación nacional de ser el caso.
([volver](#))

2- Subtareas para establecer un Comité de alto nivel para la cooperación y coordinación civil-militar

1. Seleccionar a la persona o grupo de personas que se harán cargo del desarrollo de la tarea y de la Secretaría del Comité
2. Evaluar las disposiciones vigentes de la OACI en materia de cooperación y coordinación civil/militar
3. Analizar las disposiciones y situación nacional en relación a la coordinación y cooperación civil/militar
4. Elaborar los términos de referencia y objetivos del Comité
5. Desarrollar un programa de trabajo
6. Evaluar quienes deberían participar en el Comité Nacional (representantes de la aviación civil, militar y/u otros usuarios del espacio aéreo como sea necesario)
7. Cursar las invitaciones a la primera Reunión del Comité de coordinación y cooperación civil/militar
8. Llevar a cabo primera Reunión del Comité
9. Poner a consideración del Comité los términos de referencia y programa de trabajo
10. Aprobar los términos de referencia y el programa de trabajo
11. Fijar la periodicidad de las reuniones en base al programa de trabajo
([volver](#))

3- Subtareas para elaborar el Memorando de Acuerdo (MOU)

1. Revisar reglamentación nacional relacionada con la coordinación Civil-Militar
2. Evaluar experiencias anteriores a nivel mundial y nacional
3. Elaborar el MOU
4. Poner el MOU a consideración a las instancias locales correspondientes para su revisión

5. Revisar las observaciones recibidas de ser el caso
6. Poner el MOU a consideración al Comité de alto nivel para la cooperación y coordinación civil-militar
7. Aprobar el MOU
8. Tomar las acciones correspondientes para que el MOU entre vigencia
([volver](#))

4 - Subtareas para dictar seminarios y realizar reuniones con autoridades civiles, militares y usuarios de los espacios aéreos reservados

1. Evaluar la necesidad de seminarios en relación a FUA
2. Evaluar la necesidad de realizar reuniones con las partes involucradas en el concepto FUA
3. Elaborar un plan de actividades en relación a seminarios y/o reuniones
4. Preparar el material a ser utilizado en los seminarios sobre FUA
5. Preparar el material y documentación para realizar las reuniones sobre FUA
6. Coordinar con todas las partes involucradas la realización de estas actividades
7. Cursar las invitaciones para las actividades planificadas
8. Llevar a cabo la actividad
9. Preparar un informe con los resultados de las actividades
10. Remitir como esté establecido el resultado de la actividad
11. De ser el caso, hacer un seguimiento de los resultados y su ejecución en tiempo y forma
([volver](#))

5- Subtareas para evaluar en forma temprana las zonas restringidas, prohibidas y peligrosas que afectan o pudieran afectar a la circulación

1. Revisar la reglamentación nacional en relación a la implantación de zonas prohibidas, restringidas y peligrosas
2. Analizar la totalidad de las zonas restringidas, prohibidas y peligrosas que han sido implementadas en cada Estado utilizando el modelo de Formulario sobre el uso y gestión de las zonas restringidas, prohibidas y peligrosas y espacios aéreos de uso especial de la Región SAM que figura en el Apéndice F
3. Considerar en este análisis los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)
4. Verificar si es posible la reducción, eliminación o modificación de la estructura de los SUA
5. Identificar aquellos SUA que pueden ser utilizados en forma dinámica aplicando el concepto FUA
6. Analizar las diferentes situaciones a fin de aplicar la gestión estratégica del espacio aéreo.
7. Analizar las diferentes situaciones en las cuales sea necesario, debido a la seguridad en las operaciones, establecer procedimientos o Cartas de Acuerdo con el fin de evitar la gestión táctica del espacio aéreo
8. Establecer directrices en forma temprana para dar acceso previsible y oportuno al espacio aéreo restringido o reservado, para maximizar los beneficios
9. Tomar las acciones pertinentes a fin de autorizar el uso dinámico de las áreas de uso especial
([volver](#))

6- Subtareas para desarrollar un proceso nacional uniforme y colaborativo de planificación del espacio aéreo respecto a FUA

1. Analizar las disposiciones de la OACI respecto a CDM
 2. Evaluar las disposiciones nacionales sobre CDM y de no existir establecer los criterios para su aplicación (Ver Manual CDM SAM)
 3. Identificar las áreas que participarán de la planificación del espacio aéreo
 4. Verificar que la/las FMU y/o FMP están representadas
 5. Analizar la estructura del espacio aéreo teniendo en cuenta las necesidades de todos los usuarios y especialmente las consideraciones de seguridad nacional, defensa y policiales
 6. Identificar los espacios aéreos de uso especial a nivel nacional que podrían impedir un uso flexible del espacio aéreo.
 7. Elaborar planes nacionales para optimizar la estructura del espacio aéreo teniendo en cuenta la aplicación del concepto FUA y CDO
 8. Revisar los planes nacionales para optimizar la estructura del espacio aéreo en función del FUA y CDO como sea aplicable
 9. Proponer al área de planificación que corresponda, los ajustes que se consideran necesarios a fin de contemplar los requerimientos de seguridad nacional, defensa y policiales.
 10. Verificar que los planteamientos realizados son incorporados en el plan nacional de navegación aérea del Estado.
- ([volver](#))

7- Subtareas para implementar una Célula de gestión de espacio aéreo (AMC)

1. Analizar la necesidad de establecer una AMC para fines de gestión del espacio aéreo de uso especial en la fase pretáctica y táctica.
 2. Definir las actividades que llevará a cabo la AMC en la coordinación entre las operaciones civiles/militares/policiales incluyendo entre otros:
 - a) el otorgamiento de autorizaciones para aeronaves en sobrevuelo
 - b) Coordinar el tránsito militar inusual en el espacio
 - c) Coordinar con las dependencias ATC en tiempo real los periodos de activación/liberación de las SUA
 - d) poner en práctica el concepto de FUA en las operaciones diarias
 - e) administrar las rutas condicionales (CDR) en estrecha cooperación con las dependencias de ATC
 - f) Elaborar la Previsión de Plan de Utilización de Espacio Aéreo (FAUP)
 - g) Confeccionar el Plan de Utilización de Espacio Aéreo (AUP)
 3. Establecer los acuerdos entre las dependencias ATC y la AMC
 4. Desarrollar los procedimientos aplicables
- ([volver](#))

8 - Subtareas para adoptar medidas adecuadas para mejorar la eficacia de la gestión de afluencia de tránsito

1. Evaluar la aplicación de las rutas condicionales a nivel mundial y regional
2. Revisar la planificación nacional sobre espacios aéreos de uso especial que podrían afectar la eficiencia de las operaciones civiles
3. Identificar los SUA que podrían ser candidatos para implementar CDRs.
4. En coordinación con las partes involucradas mediante CDM, desarrollar rutas condicionales (CDR) que permitan el re-enrutamiento dinámico de las aeronaves con el fin de evitar espacios aéreos de uso especial
5. Capacitar al personal ATC en la aplicación de las rutas CDR y los procedimientos de coordinación y cooperación con las áreas involucradas
6. Publicar en la AIP las rutas CDR
7. Insertar en los Manuales operacionales las rutas CDR y los procedimientos asociados
8. Establecer la/las fecha de implantación de las CDR
9. Realizar la gestión de riesgo antes de la implantación de las CDR
10. Monitorear la aplicación de las CDR
([volver](#))

9- Subtareas para establecer reglas y procedimientos de comunicación, negociación y determinación de prioridades para la coordinación civil-militar

1. Evaluar las reglas y procedimientos existentes en el Estado
2. Analizar los medios de comunicación entre dependencias ATC y dependencias Militares
3. Establecer los medios de comunicación
4. Desarrollar los procedimientos aplicables
5. Definir cuales serían los criterios para determinar las prioridades para la coordinación civil-m
6. Poner a consideración de las partes involucradas estos criterios a fin de obtener su aprobación
7. Incluir los medios de comunicaciones primarios y secundarios a utilizar en las cartas de acuerdo operacionales
8. Incluir los procedimientos aplicables en las cartas de acuerdo operacionales
9. Capacitar al personal ATC y militar en la utilización de los medios y procedimientos aplicables
10. De ser el caso, publicar los correspondientes procedimientos en la AIP
11. Implementar los medios de comunicación y procedimientos
12. Evaluar en forma periódica el funcionamiento de los medios de comunicación
13. Evaluar en forma periódica si los procedimientos aplicables satisfacen los requerimientos de los usuarios de los espacio aéreos y la coordinación civil-militar se realiza en forma efectiva
([volver](#))

10 – Subtareas para establecer, procedimientos para la coordinación de la reserva temporal de espacio aéreo (TRA)

1. Verificar los procedimientos para la coordinación de las TRA a nivel nacional
2. Si no los hubiere, definir los procedimientos para su aplicación que incluya la activación/desactivación en tiempo real

3. Verificar si la reserva temporal se realizará por NOTAM o a través de procedimientos específicos de activación/desactivación reservados en tiempo real
4. Poner a consideración de las partes involucradas dichos procedimientos
5. Luego de aprobados, incluir los procedimientos para la coordinación de las TRA en las cartas de acuerdo operacionales entre las dependencias ATC y Militares
6. Capacitar al personal ATC y militar en la aplicación de los procedimientos para la coordinación de las TRA
7. De ser el caso, publicar los correspondientes procedimientos en la AIP
8. Implementar los procedimientos
9. Evaluar en forma periódica si los procedimientos aplicables satisfacen los requerimientos de la coordinación de la TRA y si se realiza en forma efectiva
([volver](#))

11 - Subtareas para elaborar las cartas de acuerdo operacionales (LoA) entre las dependencias ATC y las dependencias militares u otros usuarios

1. Evaluar los actuales procedimientos para la activación del espacio aéreo restringido en el momento que sea necesario
2. En las Cartas de Acuerdo Operacionales se podrán establecer los acuerdos y procedimientos previstos para una utilización flexible del espacio aéreo dónde debería especificarse entre otros, los siguientes puntos:
 - a) los límites horizontal y vertical del espacio aéreo de que se trate;
 - b) la clasificación del espacio aéreo disponible para ser utilizado por el tránsito aéreo civil;
 - c) las dependencias o autoridades responsables de la transferencia del espacio aéreo;
 - d) las condiciones de transferencia del espacio aéreo a la dependencia ATC de que se trate;
 - e) las condiciones de transferencia del espacio aéreo desde la dependencia ATC de que se trate;
 - f) los períodos de disponibilidad del espacio aéreo;
 - g) cualesquiera limitaciones en la utilización del espacio aéreo de que se trate; y
 - h) cualesquiera otros procedimientos o información pertinentes.
3. Capacitar al personal ATC y militar en la aplicación de LoA
4. De ser el caso, publicar los correspondientes procedimientos en la AIP
5. Implementar las LoA
6. Evaluar en forma periódica las LoA para verificar que satisfacen los requerimientos de la coordinación civil-militar en forma efectiva
([volver](#))

12- Subtareas para gestionar la información a fin de establecer y publicar en la AIP las rutas CDR y los procedimientos para actividades que requieren reservar y restringir el espacio aéreo

1. Hacer las gestiones con la Oficina AIS correspondiente
2. Verificar los tiempos necesarios para que la información correspondiente pueda ser debidamente publicada
3. Realizar las coordinaciones con la Oficina AIS para establecer el calendario de publicaciones y las fechas en las cuales la información tiene que estar disponible en AIS
4. Verificar la información antes que sea publicada a fin de garantizar que es correcta
5. Verificar que la información está siendo publicada de acuerdo a las regulaciones nacionales

6. Verificar que se cumplen efectivamente con las fechas de publicación
([volver](#))

13- Subtareas para realizar la evaluación de la seguridad operacional y el análisis de riesgo en los casos que se introducen medidas FUA

1. Contactar a la oficina de seguridad operacional local
2. Verificar los tiempos requeridos por para realizar la evaluación de seguridad de los procedimientos y medidas FUA que serán implementadas
3. Coordinar con la oficina de seguridad operacional las personas que realizarán el análisis de riesgo
4. Suministrar toda la información requerida por la oficina de seguridad operacional
5. Participar como observador de las sesiones de análisis de riesgo
6. Verificar que los resultados cumplen con los niveles de seguridad operacional acordados por el Estado
7. Suministrar los resultados a las instancias del Estado correspondiente
8. Verificar que las acciones de mitigación de riesgo sean ejecutadas antes de la puesta en vigencia de las medidas y/o procedimientos FUA
9. Realizar un seguimiento a las medidas y procedimientos FUA implementados a fin de garantizar que no afectan la seguridad operacional
([volver](#))

14- Subtareas para establecer un sistema para revisar periódicamente las necesidades, la organización y la gestión del espacio aéreo

1. Elaborar una estrategia para revisar periódicamente las necesidades, organización y gestión del espacio aéreo
2. Proponer la estrategia al Comité de Cooperación y Coordinación Civil-Militar
3. Aprobar la estrategia
4. Implementar las acciones pertinentes para seguir la estrategia aprobada
5. Verificar que se cumple con el objetivo planteado en la estrategia
([volver](#))

15- Subtareas para evaluar las necesidades de entrenamiento para la aplicación de FUA y dictar los cursos que se estimen necesarios

1. Evaluar la reglamentación nacional y demás documentación relacionada con el entrenamiento del personal
2. Verificar si existe en la documentación vigente el material requerido para dar la instrucción FUA adecuada para una implementación exitosa
3. Analizar los tópicos que deberán ser incorporados en la currícula de los cursos relacionados con FUA
4. Coordinar con el Centro de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) correspondiente la introducción de los tópicos relacionados con FUA en la currícula de los cursos correspondientes

5. Coordinar con el CIAC en forma puntual sobre actividades de instrucción, capacitación y seminarios que fueran necesarios impartir en el proceso de implementación de FUA
6. Asistir al CIAC en todo lo relacionado con las materias relacionadas con FUA
7. Verificar que la instrucción en materia FUA se realiza en forma efectiva
([volver](#))

16- Subtareas para monitorear el avance durante la implantación del FUA

1. Supervisar estrictamente el avance de la implantación FUA en el Estado
2. Verificar los resultados de todos los procesos relacionados con FUA
3. Informar al Comité de Cooperación y Coordinación Civil-Militar de todos aquellos aspectos que pudieran impedir la implantación efectiva del FUA
4. Tomar las medidas apropiadas para que no existan impedimentos para la implantación del FUA
5. Verificar que las medidas adoptadas permiten superar las dificultades encontradas.
([volver](#))

DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago)
- Anexo 2, - *Reglamento del aire*,
- Anexo 11 -*Servicios de Tránsito Aéreo*,
- PANS-ATM, Doc. 4444 -*Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo*
- Doc. 9554 -*Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles*
- Doc. 9426 -*Manual de planificación de los servicios de tránsito aéreo*
- Doc. 9750 -*Plan mundial de navegación aérea*
- Doc. 9854 -*Concepto Operacional Mundial de Gestión el Tránsito Aéreo de la OACI*
- Doc. 8126 -*Manual AIS*
- Resolución de la Asamblea A 37-15 -*Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados con la navegación aérea*
- Informe de las Reuniones Regionales de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM (CAR/SAM RAN)
- Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (2009)
- Circular 330-AN/189 -*Cooperación Civil-Militar en la Gestión del Tránsito Aéreo*
- Informes Reuniones GREPECAS -Grupo Regional de Planificación y Ejecución para las Regiones Caribe y Sudamérica
- Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM-PBIP)
- Manual CDM de la Región SAM
- Manual ATFM de las Regiones CAR/SAM
- Informes de Reuniones SAMIG
- Informe de la Reunión RAAC - Reunión de Directores de Aviación Civil
- Informe del Seminario sobre Coordinación y Cooperación Civil/Militar y aplicación del uso flexible del espacio aéreo en las Regiones NAM, CAR y SAM (2011)
- AIP España
- Regulation 2150/2005 - Common Rules for the Flexible Use of Airspace European Commission
- Single European Sky -European Organization for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)
- NextGen –Federal Aviation Administration (FAA)