



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/8 — NE/22

18/08/23

Octava Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/8)

Ciudad de México, México, 29 de agosto al 1 de septiembre 2023

Cuestión 3 del Orden del Día:

Seguimiento al plan de acción 2022-2023 del NACC/WG

3.6 Avance del NACC/WG en operaciones: AO, Gestión del Tránsito aéreo (ATM), Búsqueda y Salvamento (SAR), ATFM y Aeródromos y ayudas terrestres (AGA)

INFORME DE PROGRESO DEL GRUPO DE TRABAJO ATFM

(Presentada por el Relator ATFM)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de estudio presenta el progreso logrado por el Grupo de tarea de implementación de la Gestión de afluencia del tránsito aéreo (TF/ATFM) desde su último informe. Este documento discute el trabajo del año anterior, así como los objetivos futuros para el TF.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 6.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Informe de la reunión de la Séptima reunión del Grupo de Trabajo de América del Norte y el Equipo de trabajo de América Central y el Caribe (NACC/WG/07).• Informe de la Segunda reunión de relatores/as del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/RAP/02), Ciudad de México, México del 28 al 31 de marzo de 2023.

1. Introducción

1.1 El Grupo de tarea de la Gestión de afluencia del tránsito aéreo (TF/ATFM) se estableció durante la primera reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea (ANI/WG/1) para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/1) en 2013 para reflejar la importancia de la Gestión de la afluencia del tránsito (TFM) para la región. El objetivo de TF/ATFM es trabajar en colaboración y desarrollar un marco ATFM regionalmente interoperable en las regiones NAM/CAR que sea consistente/coherente con el Doc 9971 de la OACI – Manual de Colaboración del Flujo de Tráfico Aéreo y otros documentos mundiales relacionados.

2. Progreso y resultados del Grupo de tarea ATFM

2.1 El Grupo de tarea se reúne mensualmente utilizando conferencias web. Las reuniones incluyen información sobre la respuesta a la pandemia mundial, los impactos en las operaciones de vuelo y las previsiones para futuras operaciones. Estas reuniones de conferencia web incluyen sesiones informativas de los miembros del TF y discusiones sobre los beneficios de compartir datos de tránsito en/para la región.

2.2 En enero de 2023, la Organización de tránsito aéreo (ATO) de la Administración Federal de Aviación (FAA) realizó un curso virtual de su Taller de gestión de afluencia de tránsito aéreo y Estados y Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) de la región NACC y estuvieron presentes, incluyendo a Cuba, Jamaica y México a través de AFAC/SENEAM.

2.3 El Taller de Toma de decisiones en colaboración (CDM) internacional estuvo a la disposición de la región.

2.4 En marzo de 2023, varios Estados y/o ANSP viajaron al Centro de mando de la Organización de tránsito aéreo (ATO) de la Administración Federal de Aviación (FAA) para aprender sobre la planificación de contingencias y, mientras estaban allí, participaron en el Foro de Colaboración Nacional que se lleva a cabo mensualmente. Entre los que participaron de los Estados, los ANSP y organizaciones figuran: Antigua y Barbuda, Islas Turcas y Caicos, IDAC, COCESNA, DGAC, ECNA, SENEAM/AFAC y OACI.

3. Entregables y resultados

3.1 ATFM Requisitos mínimos para la región CAR.

3.1.1 ATFM debería aplicarse basado en acuerdos regionales de navegación aérea o, según adecuado, mediante acuerdos multilaterales. Dichos acuerdos deben proveer procedimientos y métodos comunes de determinación de la capacidad.

3.1.2 El Grupo de Tarea ATFM continuará trabajando con la Secretaría en el desarrollo del CAR/SAM ANP Vol. 3.

3.2 Apoyo a la medición del desempeño ATFM

3.2.1 La evolución y mejora del sistema ATM estará directamente relacionada con el ATM la capacidad de la comunidad para definir claramente las expectativas de rendimiento, establecer un marco de rendimiento relevante, establecer objetivos alcanzables e implementar cambios que reduzcan costos, basados en las capacidades de un momento determinado a lo largo del horizonte de planificación. Al igual que cualquier otro componente del sistema ATM, el ATFM debe ser evaluado para asegurar que se cumplan las expectativas de la comunidad ATM. El rendimiento del programa ATFM pueden evaluarse genéricamente, desde tres perspectivas:

- Eficacia del programa ATFM: ¿Qué tan efectiva es la medida ATFM implementada para entregar el nivel de tránsito previsto?
- Evaluación del cumplimiento: ¿Qué tan bien cumplen las partes interesadas con la medida ATFM?

- Análisis de impacto: ¿Quiénes son afectados por el programa ATFM y cómo?

3.2.2 Las regiones CAR y SAM están trabajando en colaboración para desarrollar el Plan electrónico de navegación aérea (e-ANP) CAR/SAM Vol. III. El CAR/SAM e-ANP Vol. III tendrá un marco basado en la performance para la planificación e implementación de ANS en las regiones CAR/SAM. Como parte de este proceso, la región CAR/SAM identificó tres áreas clave de rendimiento (KPAs) que deben ser dirigidas por la CAR/SAM ANP Vo. III:

Capacidad, eficiencia y previsibilidad

4. Prioridades para el futuro del programa de trabajo

- Mejorar la planificación previa al evento y la coordinación / colaboración con las partes interesadas.
- El Grupo de tarea apoyará la planificación de la Copa Mundial de la FIFA 2026, que se celebrará en tres estados de la región.
- Continuar el alcance de la toma de decisiones en colaboración a través de talleres virtuales.
- Mejorar el análisis post-evento.
- Mejorar la capacidad de revisión estacional con las partes interesadas.
- Continuar los esfuerzos para permitir que los ANSP se conecten a la plataforma ATFM básica para la visualización y el conocimiento de la demanda en tiempo real.

5. Conclusiones y recomendaciones

5.1 La implementación de ATFM debe ajustarse a la realidad de los diferentes espacios aéreos y evolucionar en aquellas Regiones de Información de Vuelo (FIR) donde es necesario una mejor toma de decisiones estratégicas con respecto al tránsito aéreo. El Grupo de tarea ATFM continuará apoyando a la región en su evolución continua.

5.2 ATFM proporcionará datos que se utilizan para medir el rendimiento en la Región CAR. El ATFM/TF debe mantener su función de asesoramiento para brindar apoyo al establecimiento del marco de desempeño en la Región CAR.

5.3 La plataforma de la Red de intercambio de datos sobre gestión de afluencia de tránsito aéreo para las Américas de CANSO (CADENA) es ampliamente utilizada por los ANSP de las regiones NAM/CAR. El año pasado, NACC/WG ATFM/TF aprobó el uso de CADENA como mecanismo para facilitar el intercambio de datos y promover una conciencia situacional común que es vital para el flujo seguro, eficiente y armonizado del tráfico aéreo. Task Force / Equipo de trabajo alienta el uso continuo de CADENA como una herramienta efectiva de apoyo a la región en asuntos de ATFM.

6. Acciones sugeridas

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) evaluar el progreso de la ATFM Task Force detallado en este documento;
- b) apoyar las recomendaciones incluidas en la Sección 5; y

— FIN —