

Asunto 1: Revisión de asuntos ATM**Asuntos generales ATM**

1.1 Al examinarse las cuestiones del orden del día en el campo ATM, la reunión consideró conveniente y aprobó que los asuntos SAR se tratasen en forma separada a los asuntos ATM, por lo cual decidió modificar la agenda tentativa, incluyendo el Asunto 4: Revisión de asuntos SAR, quedando la cuestión relacionada con Otros Asuntos como Asunto 5.

a) Revisión del estado de implantación de las Conclusiones de la Reunión Oficiosa CAR/SAM AIS/ATM/CNS 02/00 relacionadas con el área ATM

1.2 La reunión recordó que la Primera Reunión Oficiosa CAR/SAM AIS/ATM/CNS 02/00 se llevó a cabo en Cayenne, Guyana Francesa, del 27 al 29 de Marzo de 2001, siendo su principal cometido estudiar y proponer medidas para solucionar las deficiencias que afectaban la provisión de los servicios de tránsito aéreo en el área objeto de la reunión, que comprende las FIRs Curaçao (Antillas Neerlandesas), Belem y Manaus (Amazonas y Atlántico -Brasil), Rochambeau (Guyana Francesa), Paramaribo, (Surinam) Georgetown (Guyana), Maiquetía (Venezuela) y Piarco (Trinidad y Tobago).

1.3 La reunión consideró que era necesario examinar las conclusiones formuladas por la citada reunión para determinar el estado de aplicación de dichas conclusiones, en el entendido que algunas de estas conclusiones podrían también ser revisadas a la luz de las diferentes cuestiones de la agenda. Asimismo, se adoptó para este fin la siguiente clasificación:

Clasificación del estado de las Conclusiones	
Vigente:	Que mantiene su validez
No vigente	Que ha perdido su validez
Finalizada:	Que ha concluido
En curso:	Que requiere una continuidad o permanencia
Reemplazada:	Que ha sido sustituida por otra Conclusión

1.4 Las delegaciones presentaron una serie de notas de estudio sobre las acciones adoptadas por sus Estados con relación a las conclusiones en cuestión las cuales fueron derivadas a los Grupo Ad-Hoc que se conformaron para examinar las diferentes cuestiones del orden del día relacionados con el campo ATM.

d) Revisión de los acuerdos operacionales entre ACCs (LOAs)

1.11 La reunión reconoció que la coordinación entre autoridades ATS contiguas, constituye un ingrediente esencial de la planificación regional del espacio aéreo y que esta coordinación puede lograrse por acuerdo bilateral, o como resultado de reuniones regionales/sub-regionales oficiosas ya que permite comprender los problemas mutuos y lleva a la organización eficaz del espacio aéreo y del tránsito.

1.12 En atención a estas premisas básicas y considerando el tiempo transcurrido desde la aplicación inicial de las LOAs, asociado a la necesidad de cambios en los procedimientos de coordinación, red de rutas, criterios de separación, etc., los Estados integrantes del Grupo Oficioso de Coordinación del Caribe Este y Sudamérica Noreste revisaron sus Cartas de Acuerdo Operacionales mediante los Grupos Ad Hoc que para tal fin se dispusieron.

1.13 Por otro lado, a la luz de la implantación RVSM en las regiones CAR/SAM, prevista para el 20 de enero de 2005, la Secretaría presentó un modelo de asuntos RVSM que podrían ser considerados por los Estados para ser incluidos en las cartas de acuerdo operacionales. La reunión examinó estos asuntos y consideró que los acuerdos que incluyan los asuntos RVSM serán firmados en el primer semestre de 2004. En consecuencia, los Estados formularon la siguiente conclusión:

Conclusión 2/2 Inclusión en las cartas de acuerdo operacionales de asuntos RVSM

Que Antillas Neerlandesas, Brasil, Francia, Trinidad y Tobago y Venezuela:

- a) durante el primer semestre de 2004 incluyan en las cartas de acuerdo operacionales los asuntos relacionados con RVSM; y
- b) tomen en cuenta a esos efectos los borradores de acuerdos que figuran en los **Apéndices E1, E2, E3, E4 y E5** a esta parte del informe.

1.14 La reunión revisó una serie de propuestas de Acuerdos Operacionales que posteriormente fueron la base de los trabajos ejecutados por los Grupos Ad Hoc.

1.15 Los acuerdos revisados por la reunión fueron los siguientes:

Maiquetía ACC/Curaçao ACC (incluido acuerdo tránsito visual)
Maiquetía ACC/Piarco ACC
Maiquetía ACC/Amazónico ACC
Amazónico ACC/Rochambeau ACC
Atlántico ACC/Rochambeau ACC
Piarco ACC/Rochambeau ACC

1.16 Francia informó a la reunión que no tenía la autorización para firmar los acuerdos operacionales correspondientes a la FIR Rochambeau, por lo cual solicitó a los Estados adyacentes que les permitieran analizar los acuerdos operacionales con las autoridades pertinentes y luego se intercambiarían por correo los acuerdos originales debidamente firmados.

1.17 En virtud de todo lo anterior, la reunión adoptó las siguientes conclusiones:

Conclusión 2/3 Actualización de la Carta de Acuerdo Operacional entre Maiquetía ACC/Curaçao ACC

Que:

- a) Antillas Neerlandesas y Venezuela adopten la Carta de Acuerdo Operacional para los Centros de Control de Área Curaçao y Maiquetía cuyo texto revisado figura en el **Apéndice F** a esta parte del Informe; y
- b) la carta de Acuerdo Operacional sea efectiva a partir de la fecha AIRAC de 10 de junio de 2004.

Conclusión 2/4 Actualización de la Carta de Acuerdo Operacional entre Maiquetía ACC/Piarco ACC

Que:

- a) Trinidad y Tobago y Venezuela adopten la Carta de Acuerdo Operacional para los Centros de Control de Área Piarco y Maiquetía cuyo texto revisado figura en el **Apéndice G** a esta parte del Informe; y
- b) la carta de Acuerdo Operacional sea efectiva a partir de la fecha AIRAC de 19 de febrero de 2004.

Conclusión 2/5 Actualización de la Carta de Acuerdo Operacional entre Amazónico ACC/Maiquetía ACC

Que:

- a) Brasil y Venezuela adopten la Carta de Acuerdo Operacional para los Centros de Control de Área Amazónico y Maiquetía cuyo texto revisado y firmado figura en el **Apéndice H** a esta parte del Informe; y
- b) la carta de Acuerdo Operacional sea efectiva a partir de la fecha AIRAC del 10 de junio de 2004.

Conclusión 2/6 Actualización de la Carta de Acuerdo Operacional entre Amazónico ACC/Rochambeau ACC

Que:

- a) Brasil y Francia adopten la Carta de Acuerdo Operacional para los Centros de Control de Área Amazónico y Rochambeau cuyo texto revisado figura en el **Apéndice I** a esta parte del Informe; y

- b) la carta de Acuerdo Operacional sea efectiva a partir de la fecha AIRAC de 10 de junio de 2004.

Nota: Brasil y Francia, luego de revisados y firmados por sus respectivas autoridades aeronáuticas, intercambiarán las cartas de acuerdo operacionales a la brevedad posible y no después del 1 de marzo de 2004, remitiendo copia de los mismos a la Oficina Regional Sudamericana.

Conclusión 2/7 **Actualización de la Carta de Acuerdo Operacional entre Atlántico ACC/Rochambeau ACC**

Que:

- a) Brasil y Francia adopten la Carta de Acuerdo Operacional para los Centros de Control de Área Atlántico y Rochambeau, cuyo texto revisado figura en el **Apéndice J** a esta parte del Informe; y
- b) la carta de Acuerdo Operacional sea efectiva a partir de la fecha AIRAC de 10 de junio de 2004.

Nota: Brasil y Francia luego de revisadas y firmadas por sus respectivas autoridades aeronáuticas, intercambiarán las cartas de acuerdo operacionales a la brevedad posible, y no después del 1 de marzo de 2004, remitiendo copia de las mismas a la Oficina Regional Sudamericana.

Conclusión 2/8 **Actualización de la Carta de Acuerdo Operacional entre Rochambeau ACC/Piarco ACC**

Que Francia y Trinidad y Tobago:

- a) revisen el borrador de la Carta de Acuerdo Operacional para los Centros de Control de Área Rochambeau y Piarco cuyo texto revisado figura en el **Apéndice K** a esta parte del Informe; y
- b) Tomen las medidas apropiadas para firmar la carta de Acuerdo Operacional para que sea efectiva a partir de la fecha AIRAC de 10 de junio de 2004.

Nota: Francia y Trinidad y Tobago, luego de revisadas y firmadas por sus respectivas autoridades aeronáuticas, intercambiarán las cartas de acuerdo operacionales, a la brevedad posible, y no después del 1 de marzo de 2004, remitiendo copia de las mismas a la Oficina Regional Sudamericana.

1.18 La delegación de Brasil solicitó a la Secretaría de la OACI que remita a Guyana y Surinam las cartas de Acuerdo entre el ACC Amazónico y Georgetown ACC y Amazónico ACC y Paramaribo ACC que figuran en los **Apéndices L y M**, respectivamente para su análisis y comentarios a fin de estar listos estos acuerdos y poder en la primera oportunidad posible proceder a su firma, para que entre en vigencia en la fecha AIRAC del 10 de junio de 2004.

e) Planes de contingencia ATS

1.19 La reunión recordó que durante el año 2002 la OACI examinó nuevamente el tema relacionado con los planes de contingencia ATS y el Consejo, en la 10ª. Sesión de su 168º período de sesiones, adoptó la enmienda 42 del anexo 11 –Servicios de tránsito aéreo, que entró en vigencia el 27 de noviembre de 2003. La enmienda en cuestión incluyó, entre otros asuntos, los textos de orientación para la preparación, promulgación y ejecución de planes de contingencia, lo que constituyó el nuevo Adjunto D al Anexo 11.

1.20 El objetivo de los Planes de Contingencia ATS consiste en que funcionen otras instalaciones y servicios cuando se interrumpen temporalmente los previstos en el plan regional de navegación aérea y es responsabilidad de los Estados de instituir las medidas necesarias destinadas a garantizar la seguridad de las operaciones de la aviación civil internacional.

1.21 Estos planes de contingencia ATS deberán contemplar la actividad propia en cada FIR, a fin de conformar posteriormente un plan de contingencia nacional, donde se tome en consideración no sólo la aviación civil internacional sino también la aviación doméstica del Estado.

1.22 Los Planes de Contingencia ATS Nacionales para las FIR de cada Estado deberían ser examinados a la luz de las nuevas disposiciones establecidas en el Adjunto D del Anexo 11 antes citado. Su revisión también debe realizarse conjuntamente con los Estados vecinos ya que estos planes de contingencia afectan directamente a las FIRs adyacentes, especialmente, en lo referente a los procedimientos operacionales, las coordinaciones y el re-encaminamiento del tránsito, de ser el caso, con la finalidad de obtener planes de contingencia armonizados entre las partes concernientes.

1.23 Las administraciones de Brasil, Francia y en forma anticipada, Venezuela presentaron a la reunión sus planes de contingencia que contemplan los flujos principales de tránsito internacional y domésticos para que sea examinado por los Estados participantes en la reunión.

1.24 La administración de Brasil presentó a la reunión el Plan de Contingencia de la FIR Amazónica (ver **Apéndice N** a esta parte del Informe), el cual contempla los flujos principales de tránsito internacional para que sea examinado por Venezuela y Guyana Francesa y de ser posible, a través de la Secretaría de la OACI, por Surinam, Guyana, Colombia, Perú y Bolivia.

1.25 La reunión tomó nota que el plan de contingencia para la FIR Maiquetía está en su fase final y armonizado en lo que ha sido posible con el plan de contingencia de la FIR Amazónica, y que espera el análisis de los Estados adyacentes, a fin de armonizar los flujos de tránsito (Ver **Apéndice O** a esta parte del informe)

1.26 Por su lado, Brasil informó a la reunión que la representación de Guyana Francesa ha tomado nota del plan de contingencia para la FIR Amazónica y que va a intercambiar las informaciones necesarias para la elaboración de su plan de contingencia.

1.27 Trinidad y Tobago presentó un borrador de plan de contingencia ATS para la FIR Piarco, que figura como **Apéndice P** a esta parte del informe.

1.28 La reunión acordó también que es imprescindible que los Estados involucrados utilicen las regulaciones contenidas en el Anexo 11, lo que permitirá tener planes de contingencia precisos, coherentes y armonizados desde un inicio.

1.29 Como consecuencia de todo lo anterior y a fin de ejecutar las tareas orientadas a la armonización y publicación de los planes de contingencia de la sub región, la reunión adoptó un plan de acción, para la revisión y armonización de los planes de contingencia de las FIRs Amazónico, Curaçao, Maiquetía, Piarco, Rochambeau, solicitándose al mismo tiempo que la Secretaría de la OACI en la medida de lo posible tome las acciones necesarias para que también todos los otros Estados adyacentes actualicen sus propios planes, tomando en cuenta los planes de contingencia de las FIRs antes citadas.

1.30 La reunión notó también que al implantarse RVSM en las regiones CAR/SAM a partir de enero de 2005, será necesario que los planes de contingencia ATS abarquen esos aspectos. Tomando en cuenta todo lo antes expuesto, la reunión acordó formular la siguiente conclusión:

Conclusión 2/9 Planes de Contingencia ATS

Que:

- a) Antillas Neerlandesas, Brasil, Francia, Trinidad y Tobago y Venezuela tomando como base el Apéndice D al Anexo 11:
 - i) revisen con sus Estados vecinos los planes de contingencia ATS de las FIRs Amazonas, Maiquetía, Piarco, Rochambeau y acuerden las medidas más apropiadas para su armonización, incluyendo los asuntos relacionados con RVSM;
 - ii) para tal fin, cumplan con las cinco fases del Plan de Acción según el cronograma del **Apéndice D** a esta parte del Informe, y
- b) La Oficina Regional SAM de la OACI tome las acciones pertinentes a fin que los Estados de la subregión ECARSAMNE y adyacentes a la misma, en la medida de lo posible ejecuten el Plan de Acción a fin de lograr la armonización de estos planes de contingencia con los correspondientes a dichas FIRs.