

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Segunda Reunión Informal ATM/SAR 02/00-SAM

(Lima, Perú, 4 al 8 de setiembre de 2000)

Asunto 1: Examen de la planificación ATM llevada a cabo durante la Reunión RAN CAR/SAM/3 (Buenos Aires, Argentina, 5 al 15 de octubre de 1999)

(Nota presentada por la Secretaría)

Resumen

En esta nota de estudio se presentan los aspectos relevantes de la planificación ATM tratados en la Reunión RAN-CAR/SAM/3 y los procedimientos aprobados para la enmienda del ANP Básico y el FASID.

1. Antecedentes

- 1.1 La OACI mantuvo la Tercera Reunión Regional CAR/SAM de Navegación Aérea (RAN CAR/SAM/3) en Buenos Aires, Argentina, en octubre de 1999. En esta Reunión, el Comité ATM trató en la Cuestión 5 del orden del día, asuntos relacionados con la gestión del tránsito aéreo.
- 1.2 Es importante mencionar que en esta reunión regional, se adoptó un nuevo formato para el Plan de Navegación Aérea de la Regiones CAR/SAM, el que ahora consta de dos volúmenes: el Volumen I – Plan de Navegación Aérea (ANP) Básico y el Volumen II – Documento de Implantación de Instalaciones y Servicios (FASID). Este nuevo formato permitirá una mayor flexibilidad debido a que los requerimientos del ANP se ubicarán en el Volumen II, el cual ha sido provisto de un procedimiento de enmienda más breve que el ANP Básico.
- 1.3 Por otra parte, es la primera vez que una reunión regional RAN de la OACI incorpora la planificación CNS/ATM a un Plan de Navegación Aérea, lo que permitirá a las Regiones CAR/SAM una debida planificación de estos sistemas con vistas a su futura implantación y las dotará de un procedimiento ágil y sencillo para introducir modificaciones.

2. **Análisis**

2.1 **Gestión del Tránsito Aéreo (ATM)**

2.1.1 Se entiende que la nueva configuración del ANP resultante de la Reunión RAN CAR/SAM/3, permitirá un desarrollo dinámico en áreas ATM, tales como:

- Gestión de espacios aéreos (ASM)
- Red de rutas ATS
- Navegación de área (RNAV)
- Requisitos de comunicaciones ATM
- Requisitos de navegación ATM
- Requisitos de vigilancia ATM
- Servicios de tránsito aéreo (ATS)
- Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM)
- Programas de garantía de calidad ATM.

2.2 **Funcionamiento de la nueva configuración del ANP**

2.2.1 Debe tenerse en especial consideración que la nueva configuración del Plan de Navegación Aérea ha previsto que los temas que se sustentan en una condición de mayor estabilidad sean incorporados al ANP Básico, mientras que aquellos temas que requieran flexibilidad y procedimientos de enmienda más dinámicos sean incluidos en el FASID.

2.2.2 Por lo expuesto precedentemente, se han establecido procedimientos de enmienda diferentes para el ANP Básico y para el FASID.

2.3 **Enmienda del ANP Básico**

2.3.1 Si cualquier Estado contratante (o grupo de Estados) de una región deseara efectuar algún cambio en un Plan de Navegación Aérea Básico aprobado para dicha región, debería proponer al Secretario General, por conducto de la Oficina Regional acreditada ante dicho Estado, una enmienda apropiada debidamente documentada. El Secretario General distribuirá la propuesta para comentarios a los Estados proveedores y usuarios de la región y a los de fuera de la región que puedan considerarse afectados y organizaciones internacionales que puedan estar interesados en la propuesta.

Si las respuestas no contienen objeción alguna, la misma se someterá al Presidente del Consejo, quien está autorizado para aprobarla en nombre del Consejo.

Si hubiera objeciones se prevén instancias de consultas y, de mantenerse éstas, se documentará el asunto para que se considere formalmente por la Comisión de Aeronavegación, quien presentará las recomendaciones pertinentes al Consejo.

2.4 **Enmienda del FASID**

- 2.4.1 Por su parte, las enmiendas del FASID se efectuarán partiendo de una propuesta debidamente documentada presentada por un Estado contratante (o un grupo de Estados) a la Oficina Regional correspondiente.

La Oficina Regional distribuirá la propuesta para comentarios a los Estados de la región afectados y a los organismos internacionales que puedan estar interesados en la propuesta. Si antes de una fecha determinada, no se emiten objeciones, la propuesta se considerará aprobada y se incorporará al FASID.

Si se registraran objeciones, se prevén instancias de consultas y, de mantenerse éstas, la cuestión se documentará para ser examinada por el Grepecas y, si fuese necesario, por la Comisión de Aeronavegación.

Las Oficinas Regionales también podrán iniciar propuestas de enmienda del FASID, siempre que el Estado o los Estados cuyas instalaciones y servicios resultaran afectados hayan expresado su acuerdo con la propuesta.

- 2.5 Como se ha podido observar, el procedimiento de enmienda del FASID ha sido acordado para facilitar y dar mayor rapidez a su tramitación permitiendo, de esta forma, acortar los plazos para la incorporación de las propuestas al documento.
- 2.6 Para una mejor ilustración y a modo de ejemplo, en el **Apéndice A** de esta nota de estudio se muestra una propuesta de enmienda en el campo ATM.

3. **Conclusión**

- 3.1 A la luz de lo analizado previamente, considerando muy especialmente las áreas ATM cuya evolución progresiva se contempla en la nueva estructura del ANP y, a la vez, la coherencia que se debe procurar en las propuestas de modificación, se entiende que los Estados de la Región SAM deberían ajustar sus propuestas al formato y al procedimiento de enmienda previsto.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a considerar la información presentada en esta nota de estudio y adoptar las acciones correspondientes para que cada Estado (o grupo de Estados) de la Región SAM :

- a) tomen debida nota de las partes correspondientes del ANP Básico y del FASID y que, con vistas a mantenerlo actualizado, presenten a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, debidamente documentadas, las propuestas de enmienda que estimen necesarias; y
- b) que las propuestas de enmienda a presentar se ajusten al formato y procedimiento establecido para esos efectos.
