



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

- Optimización del espacio aéreo SAM**
a) **Avance en la implantación regional PBN**
b) **Acciones para normalizar la separación longitudinal de aeronaves en 40NM**
c) **Coordinación de la Versión 05 de la red de rutas SAM**

AVANCE EN LA IMPLANTACIÓN PBN EN EL TMA PANAMÁ

(Preparado por Panamá)

RESUMEN

Esta nota informativa presenta a la reunión las acciones realizadas por Panamá en cuanto a la implementación PBN en el área Terminal. Así como los avances en la separación longitudinal de aeronaves en ruta.

Referencias:

- Declaración de Bogotá – 06 de diciembre de 2013
- Resolución A37-11 de la Asamblea OACI
- NE-07 SAMIG-22

1. Antecedentes

1.1 Que en la SAM/IG/22 fue presentada por Panamá la NE-07 en donde presentó a la reunión los avances alcanzados para la implementación PBN en el área Terminal Panamá.

1.2 En concordancia con Conclusión SAM/IG/14-4 (*Seguimiento de las metas PBN establecidas en la declaración de Bogotá*), en lo que respecta al rediseño de las TMA, Panamá está preocupada porque a la fecha no ha podido cumplir con el objetivo establecido por los Estados en beneficio de la aviación civil.

1.3 El proyecto PBN de Panamá de rediseño de la TMA y la FIR fue adjudicado en noviembre 2018, pero fue impugnado por una de las compañías que perdió y luego del fallo del Tribunal de Contrataciones Públicas fue apelado nuevamente y está en espera de resolver.

1.4 Panamá y CENAMER logramos satisfactoriamente reducir la separación longitudinal a 20NM en las rutas UG440 y UM 419 buscando replicar la separación en las demás rutas.

1.5 Completado el borrador de la versión 05 de la red de rutas, presentada por el panel de expertos convocados para esta tarea, se da inicio a su estudio.

2. **Análisis de avances implementación PBN**

2.1 La Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá considera que el proyecto de rediseño con aplicación PBN en la TMA Panamá es de suma importancia debido al compromiso adquirido en la declaración de Bogotá, por lo que hemos estado en disposición de cooperar con las directrices que emanan del Tribunal de Contrataciones Públicas en lo que haga para cumplir con el Plan Regional de Navegación Aérea y lo establecido en la Región SAM.

2.2 Es necesario advertir que el fallo del Tribunal de Contrataciones Públicas ha sido impugnado en tres ocasiones distintas y estamos a la espera de que se concrete lo que se determinó en el fallo definitivo de dicho tribunal, el cual anula todo lo actuado por la comisión evaluadora y ordena un nuevo análisis a partir de la documentación previamente admitida, para darle feliz término cuanto antes a este proyecto.

2.3 Tras el éxito alcanzado en la reducción de la separación longitudinal con CENAMER para la aplicación de 20NM en las rutas UG440 y UM419, se ha hecho extensiva a todas las rutas compartidas por ambas FIRs, vigente desde el 15/02/2019 como consta en la Carta de Acuerdo actualizada entre los Centros de Control de Panamá y CENAMER.

2.4 Entre las propuestas comprendidas en el borrador de la versión 05 de la red de rutas consideramos la no objeción de algunas de ellas y otras que requieren un estudio más exhaustivo cuyo resultado será presentado en la próxima reunión ATS/RO 10 a realizarse en Bogotá, Colombia.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a que tome nota de la información suministrada en esta Nota Informativa.
