



Cuestión 2 del

Orden del Día: Actualización de Cartas de Acuerdo Operacionales – LOA ATS

**PROPUESTA DE MEJORA RESPECTO AL PROCESO PARA LA ACTUALIZACIÓN DE
CARTAS DE ACUERDO OPERACIONALES ATS**

(Preparado por Argentina)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta un análisis de oportunidades de mejora en relación al proceso utilizado entre los Estados adyacentes para la actualización de las Cartas de Acuerdo Operacionales (LOA) ATS entre dos (2) o más Estados adyacentes.

Referencias:

- Anexo 11 - Servicios de Tránsito Aéreo.
- DOC 4444 - Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo (PANS ATM).
- DOC 9426 - Manual de Planificación de Servicios de Tránsito Aéreo.
- Plan Marco para Contingencias ATS de la Región SAM (MCATS/SAM).

1. Antecedentes

1.1 El Anexo 11 – “Servicios de Tránsito Aéreo” – establece requisitos de coordinación, tanto para operaciones normales como también para situaciones de contingencia, entre las dependencias de los Servicios de Navegación, a fin de que éstos sean suministrados de manera eficiente y segura.

1.2 El Doc 4444 – PANS ATM – “Gestión del Tránsito Aéreo”- (Capítulo 10) estipula previsiones en relación a los aspectos técnico-operativos que deben contemplar las dependencias ATC para la coordinación y la transferencia de control de los vuelos.

1.3 Por otra parte, la normativa citada precedentemente además contempla, cuando corresponda, la inclusión de procedimientos operativos acordados en los acuerdos regionales de navegación aérea.

1.4 El Doc 9426 – “Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo” – recomienda que las Cartas de Acuerdo Operacionales – en virtud de la evolución del contexto técnico-operativo - se revisen y - en caso de corresponder - se enmienden con la frecuencia que ello requiere.

1.5 Por intermedio de la Oficina Regional Sudamericana de OACI (RO SAM), el Estado argentino ha aplicado un mecanismo para la suscripción de la Carta de Procedimiento Operacional (LOP) entre el Centro de Control de Área (ACC) de Johannesburgo – Oceánico (FAJO) y el Centro de

Control del Área (ACC) de Ezeiza (SAEF). Dicho mecanismo utilizado otorgó la posibilidad de mantener reuniones virtuales entre las Autoridades de Aviación Civil (AAC) y los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), resultando de las mismas un acuerdo que concluyó, en noviembre del 2021, con la rúbrica de la mencionada LOP entre el Estado sudafricano y el argentino.

1.6 En el Vigésimo Sexto Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/26), realizado en setiembre del 2021, se presentó la Nota de Estudio NE/2.13, la cual refería a la necesidad de disponer de un mecanismo rápido y dinámico de actualización de medidas de contingencia acordadas entre dos o más Estados adyacentes, a partir de la rápida evolución del contexto operativo, impulsando -en consecuencia- el desarrollo del Apéndice I al “Plan Marco para Contingencias ATS de la Región SAM (MCATS/SAM)” - PROCESOS DE ARMONIZACIÓN PARA LOS PLANES DE CONTINGENCIA ATS NIVEL 2. Dicho Apéndice contempla un procedimiento de actualización de tales medidas y su desvinculación de las LOA ATS, a fin de agilizar y flexibilizar dicho proceso.

2. Análisis

2.1. Se ha advertido que, si bien no median previsiones regulatorias relacionadas con la metodología de revisión, actualización y suscripción de LOA ATS, en varios Estados éstas se someten a un proceso de rúbrica que requiere la intervención de autoridades máximas, tanto de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) como de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP); lo cual dificulta la actualización de esas Cartas de Acuerdo y su disponibilidad en las dependencias ATC alcanzadas.

2.2. Asimismo, la influencia del factor “tiempo” en el proceso mencionado resulta de suma importancia, considerando las variaciones del contexto técnico-operativo, cada vez más rápidas y frecuentes, en virtud de la evolución de la industria y las innovaciones permanentes en las capacidades de las aeronaves y en materia de infraestructura ATM/CNS. Ello impacta en la estructura del espacio aéreo, develando así, la necesidad de dinamizar los procesos de actualización de las LOA ATS; a fin de optimizar los procedimientos operativos aplicados por las dependencias ATS para el suministro de los Servicios de Navegación Aérea (ANS) y, en consecuencia, de las operaciones aéreas, contribuyendo, de esta manera, a la recuperación post-pandemia de dichas operaciones. De allí, es menester identificar los aspectos vinculados a los procesos de gestión del cambio en los ANS y los Sistemas CNS/ATM y, a su vez, su incidencia en los procedimientos contenidos en las citadas Cartas, ya que la actualización o enmienda de las mismas no conforman un proceso igual de dinámico.

2.3. Por otra parte, el contexto de aislamiento suscitado por la pandemia del año 2020, impulsó a los Estados a la adopción de herramientas y medios digitales para, así, poder proseguir con sus actividades, lo cual devino en la implementación de nuevas prácticas que, incluso, mejoraron las metodologías de trabajo aplicadas hasta el momento y sus resultados. Es por ello que se propone evaluar la instauración de tales prácticas - con mayor frecuencia - en el proceso de actualización de las LOA ATS, cuando éstas no incluyan cambios complejos para su implementación, incluyendo los métodos o sistemas de rúbrica de las mismas.

2.4. En cuanto a los arreglos previstos en las Cartas de referencia - sin perjuicio de las facultades que detentan las partes intervinientes para acordar medidas y previsiones - a fin de estandarizar y armonizar los procedimientos operativos aplicados por los Estados de la Región, se estima adecuado estudiar una propuesta de contenido mínimo a incluirse en dichas Cartas, contemplando los avances en materia de Servicios de Navegación Aérea, como ser, entre otros, la implantación de la *Gestión de la afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)*, lo cual implica acordar e incluir medidas al respecto.

2.5. Adicionalmente, se observó que resultaría pertinente que el proceso de actualización mencionado - cuando involucra a dos o más Estados adyacentes - tenga en cuenta analizar aquellos aspectos acordados que requieran modificar o constituir acuerdos regionales de navegación aérea, lo

que conduciría a - si correspondiese - enmendar el DOC 7030 - Procedimientos suplementarios Regionales (SUPPS) y/o el Plan Regional de Navegación Aérea para la Región CAR/SAM.

2.6 Por último, el Apéndice I del MCATS/SAM, citado en 1.5, establece un procedimiento de actualización de medidas de contingencia acordadas entre dos o más Estados adyacentes, cuya premisa básica consiste en desvincular dichas medidas respecto de las Cartas de Acuerdo Operacionales (LOA) ATS, suscritas entre los mismos, proponiendo incluir en tales Cartas una referencia documental que remita a las AIP de los Estados pertinentes. Es así que, considerando el tenor técnico-operativo de esas medidas, propicia que las mismas sean elaboradas, revisadas y homologadas por los ANSP, a través de mesas de trabajo, presenciales o virtuales; a fin de agilizar las tareas de actualización, prescindiendo, en consecuencia, de la rúbrica de tales acuerdos por parte de funcionarios de la alta Dirección de las AAC / ANSP de los Estados. Finalmente, establece que las medidas acordadas se incluyan en un acta o informe de reunión, como instrumento de estandarización o armonización entre las Partes;

2.7. En virtud de lo expuesto y con el propósito de satisfacer las necesidades manifestadas, se estima conveniente el establecimiento de:

- a) Mecanismos estandarizados que propicien *acciones de coordinación* entre los Estados de la Región SAM a fin de actualizar las LOA ATS que involucren a dos o más Estados adyacentes;
- b) Mecanismos estandarizados de enmienda y/o actualización de Cartas de Acuerdo Internacionales que incluyan un procedimiento de homologación de las mismas - teniendo en cuenta la naturaleza de los Acuerdos y los regímenes jurídicos de cada Estado, además de su incidencia en los acuerdos regionales de navegación aérea;
- c) El establecimiento de una metodología de intervención en la revisión y firma de dichas Cartas o medidas, que contemple la delegación de la firma en autoridades competentes que integren la Alta Dirección, pero cuya toma de decisiones se vincule de manera directa con la materia; y la conformación de mesas técnicas para su tratamiento que prescindan de la presencia física de las partes intervinientes para su concreción;
- d) Criterios sobre los aspectos o contenidos a incluirse en los procedimientos operativos acordados entre dos (2) o más Estados adyacentes, proponiéndose la elaboración de una *Carta de Acuerdo Operacional ATS* que incluya cláusulas referidas a los aspectos más dinámicos o que requiera actualizaciones frecuentes en anexos o adjuntos cuyo mecanismo de homologación por parte de los Estados involucrados resulte flexible y dinámico, sin perjuicio de sus regímenes jurídicos;
- e) La elaboración de material orientativo para los Estados de la Región SAM que incluya los mecanismos enumerados en los puntos anteriores y los procedimientos que de ellos deriven, incluyendo aspectos relativos al idioma/s del texto a ser homologado, considerando, además, que los arreglos contenidos en los mismos deben ser comprensibles para los controladores de tránsito aéreo que los aplicarán.

3. **Acciones sugeridas**

Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) Analizar y definir la constitución de un Grupo de Trabajo AD HOC a los fines de desarrollar las propuestas vertidas en la presente nota de estudio.
