

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**REUNIÓN PREPARATORIA DEL GRUPO DE TAREA ATFM DEL COMITÉ ATM DEL
SUBGRUPO ATM/CNS DE GREPECAS**

(São José dos Campos, Brasil, 3 al 5 de agosto de 2005)

**Cuestión 1 del
orden del día:**

Examinar la documentación sobre gestión de afluencia de tránsito aéreo y las políticas establecidas en el ámbito mundial, regional y planes nacionales existentes sobre ATFM

Aspectos Institucionales para la Gestión y Control de los Sistemas y Facilidades Multinacionales

(Presentada por la Secretaría)

Resumen

En esta nota de estudio se presentan los puntos de vista expresados durante la Reunión RAAC/9 (Santiago de Chile, abril de 2005) por los Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana respecto a los aspectos institucionales para la gestión y control de los sistemas y facilidades multinacionales y en particular sobre la implantación de la ATFM

Referencia:

Informe RAAC/9

1. Introducción

1.1 Los Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana se reunieron en Santiago de Chile, Chile, 18 al 20 de abril de 2005 examinando entre otros asuntos la Implantación del Plan Regional de Navegación Aérea, la implantación de los sistemas CNS/ATM así como también los aspectos institucionales para la gestión y control de los sistemas y facilidades multinacionales y particularmente la implantación de la ATFM en la Región Sudamericana.

1.2 En ese sentido, la Reunión recordó que los Estados de la Región SAM en estrecha coordinación con el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) y la OACI, han planificado y desarrollado en estos últimos años una intensa actividad para la implantación de diferentes funciones ATM mediante la aplicación de los sistemas CNS/ATM, poniendo especial énfasis en la aplicación del concepto operacional ATM global y teniendo como marco de referencia para las futuras actividades las recomendaciones emanadas de la Undécima Conferencia de Navegación Aérea.

1.3 La reunión notó que la región se enfrenta a nuevos desafíos de implantación, destacándose la necesidad de la Implantación ATFM a mediano plazo. Se tiene previsto identificar los requisitos mínimos para la Implantación ATFM y definir los principios en los cuales se basará dicho servicio lo que permitirá la elaboración de Guías de Orientación para la Implantación ATFM en las Regiones CAR/SAM. Se espera que este programa mediante la implantación de Unidades de Gestión de Afluencia del Tránsito (FMU) y de una ATFM centralizada previstas para el 2008 y 2010, respectivamente, garantice una afluencia óptima del tránsito en áreas o espacios aéreos en períodos que la demanda pudiera exceder la capacidad disponible del sistema ATC, reduciéndose por lo tanto las demoras en vuelo como en tierra y evitando la recarga del sistema. Esta implantación asegurará una utilización más eficaz de la capacidad disponible del espacio aéreo y de los aeropuertos sin aplicar restricciones innecesarias a las operaciones aéreas.

1.4 Teniendo en cuenta que para lograr una implantación armoniosa de la ATFM se requerirá de Sistemas Automatizados ATM integrados e interoperables, se evaluarán los sistemas disponibles o planificados en la región con miras a establecer criterios para la elaboración de la Estrategia Regional para la Integración de los Sistemas Automatizados ATM.

2. Análisis

2.1 Al examinar este asunto se pudo notar que dado el carácter de la implantación de la ATFM los aspectos institucionales para la gestión y control de los sistemas y facilidades multinacionales tienen un carácter relevante en todo el proceso de planificación, desarrollo e implantación de este servicio

2.2 La reunión RAAC/9 al discutir este asunto del orden del día partió tomando nota del respaldo al concepto operacional ATM y la necesidad de armonizar los sistemas de navegación aérea a nivel internacional como resultado de las recomendaciones formuladas por la AN-Conf/11 (Recomendaciones 1/1 y 1/13), así como el posterior respaldo a estos asuntos dado por la 35^a Asamblea de la OACI (Resolución A35-15). Al respecto se estuvo de acuerdo que estos asuntos comprometen a la comunidad ATM en un grado nunca antes visto para la implantación de tecnologías CNS/ATM, y que el desarrollo de los aspectos jurídicos e institucionales deberían emprenderse de tal manera que faciliten la implantación de sistemas regionales CNS/ATM compatibles con el Convenio de Chicago.

2.3 Deben resaltarse los logros alcanzados en el tratamiento de los aspectos institucionales por el proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003; tales como, la preparación de material de orientación para el tratamiento de los mismos, material para la planificación y evaluación de escenarios y la organización de seminarios en apoyo al Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del mecanismo del GREPECAS. La próxima reunión del Grupo en cuestión se llevará a cabo tentativamente en Caracas, Venezuela, entre el 19 y 21 de septiembre de 2005.

2.4 La reunión RAAC/9 también reconoció la importancia de los estudios sobre los aspectos jurídicos e institucionales, y que los Estados ya han establecido arreglos para la implantación de instalaciones/servicios multinacionales, tales como la REDDIG, que había sido considerada una implantación exitosa desde los puntos de vista técnico/operacional y costo/eficiente. Se estuvo de acuerdo que la implantación de los sistemas CNS/ATM, se debería realizar dentro del marco del concepto operacional ATM y que el Apéndice B de la Resolución A35-15 de la 35^a Asamblea de la OACI ofrece directivas que se deberían utilizar para la implantación armonizada de los sistemas ATM a nivel regional/mundial.

2.5 Se espera que, siguiendo las directivas de la misma Resolución A35-15, el Consejo de la OACI continúe analizando los aspectos institucionales, económicos y jurídicos necesarios, y se asegure que la OACI elabore las estrategias de transición, los requisitos ATM y las SARPS para apoyar la implantación de los sistemas CNS/ATM. Sin embargo la reunión RAAC/9 estuvo de acuerdo de que mientras esto ocurriera no se debería desaprovechar el impulso que ya se tenía en la implantación de instalaciones/servicios multinacionales y que era necesario comenzar a establecer planes para fomentar la implantación de tecnologías CNS/ATM en el marco del concepto operacional ATM.

2.6 En este sentido la reunión estuvo de acuerdo que se podría considerar la gestión de afluencia de tránsito aéreo (ATFM) como sistema/servicio inicial para este propósito por lo siguiente:

- a) la ATFM está directamente relacionada con el componente del concepto operacional ATM referido a la organización y gestión del espacio aéreo;
- b) está relacionada con otros componentes del concepto; y
- c) ya se cuenta con la tecnología para implantar la ATFM en la Región.

2.7 En consideración de lo anterior la reunión formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 9/13 - ESTUDIOS PARA IMPLANTAR TECNOLOGÍA CNS/ATM EN EL MARCO DEL CONCEPTO OPERACIONAL ATM

Que los Estados:

- a) *a fin de alentar la implantación de los sistemas CNS/ATM, siguiendo las directivas de la Resolución A35-15 de la Asamblea en cuanto a su implantación gradual utilizando el concepto operacional ATM, deberían iniciar estudios de factibilidad dirigidos a la implantación de una gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en la región, como paso inicial; y*
- b) *deberían dar mayor apoyo a las actividades del proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003 u otros proyectos que se activen en relación a este asunto, en el estudio de escenarios y el establecimiento de Acuerdos Administrativos para la implantación de futuras Organizaciones Multinacionales encargadas de gestionar las instalaciones/servicios multinacionales para brindar servicios de navegación aérea.*

2.8 Se estuvo de acuerdo en que aún hay mucho trabajo que desarrollar y, los Estados debían esperar los resultados del trabajo que estaba siendo ejecutado por GREPECAS, ya que éste abarcaba ambas regiones CAR y SAM y que en estas dos regiones se podían visualizar los siguientes escenarios para establecer arreglos institucionales:

- a) Subregión integrada por Canadá, México y Estados Unidos;
- b) Centro América con su mecanismo subregional, COCESNA;
- c) El Caribe; y
- d) Sudamérica.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) analizar los diferentes escenarios propuestos por la Reunión RAAC/9 para establecer arreglos institucionales;
- c) hacer los mayores esfuerzos para poner en ejecución la Conclusión RAAC 9/13 que figura en el párrafo 2.7; y
- d) instar a los miembros del Grupo de Tarea ATFM del Comité ATM a iniciar las actividades y tareas asignadas por GREPECAS en esta materia y a participar en las actividades que desarrolle el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del mecanismo del GREPECAS.