



Organización de Aviación Civil Internacional

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TAREA GESTIÓN DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO EN LAS REGIONES CAR/SAM DEL COMITÉ ATM DEL SUBGRUPO ATM/CNS DE GREPECAS (ATFM/TF/3)

(San Andrés, Colombia, 18 al 22 de junio de 2007)

Cuestión 1

Del Orden del día: Planes nacionales ATFM existentes en las regiones CAR/SAM

MODELO DE IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO DE GESTIÓN DE FLUJO DE TRANSITO AÉREO ATFM

(Presentada por Colombia)

Resumen

Acogiendo las recomendaciones del capítulo 3 del DOC 4444 ATM OACI (Gestión de tránsito aéreo) y las conclusiones de la segunda reunión del Grupo de Tarea Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo en las regiones CAR/SAM del Comité ATM del subgrupo CNS/ATM de GREPECAS (ATFM/TF/2), realizada en la ciudad de Bogotá (Colombia) entre los días 6 y 8 de Julio de 2006, La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) ha elaborado un modelo de reglamentación del servicio de gestión de flujo de Tránsito aéreo con lo cual pretende aportar a la región en la implementación de los planes nacionales ATFM.

1. INTRODUCCION

1.1. El servicio ATFM busca fundamentalmente mejorar el equilibrio entre la demanda y la capacidad de los espacios aéreos más congestionados del país tomando como punto de partida el sector llegadas de la TMA Bogotá y el aeropuerto internacional Eldorado de Bogotá.

2. PRESTACION DEL SERVICIO ATFM EN COLOMBIA

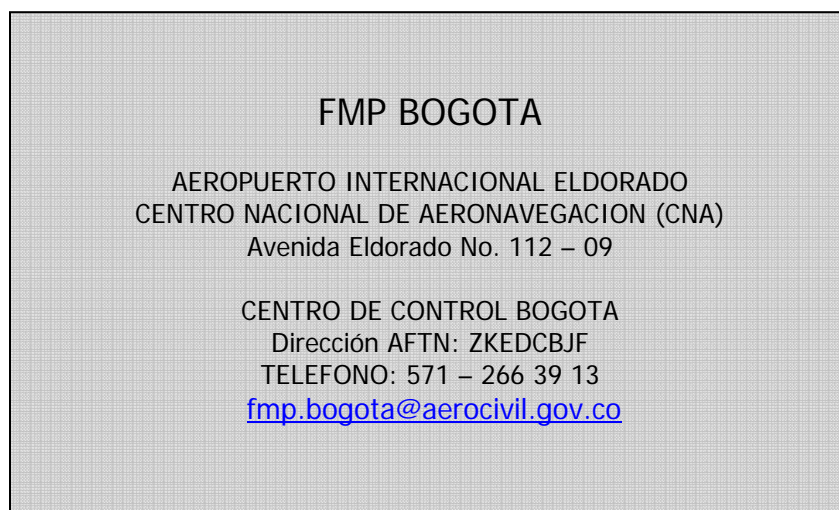
2.1. El servicio ATFM será proporcionado por una dependencia ATS denominada UNIDAD CENTRALIZADA DE FLUJO DE TRANSITO AEREO COLOMBIA (CFMU COLOMBIA), cuya sede se encuentra en Bogotá.

2.2. El área de responsabilidad de la CFMU COLOMBIA comprende el espacio aéreo delimitado por los límites laterales y verticales de la FIR BOGOTA y BARRANQUILLA, tal y como se encuentran definidos en el AIP COLOMBIA.



2.3. La CFMU COLOMBIA estará compuesta por diferentes POSICIONES DE GESTION DE FLUJO (FMP), las cuáles se irán implementando en razón del fortalecimiento del servicio ATFM y del desarrollo de los recursos informáticos.

2.4. El área de responsabilidad de la FMP BOGOTA, denominada BOGOTA FLOW, comprende el espacio aéreo delimitado por los límites laterales y verticales de la FIR BOGOTA, tal y como se encuentran definidos en el AIP COLOMBIA.



2.5. El área de responsabilidad de la FMP BARRANQUILLA comprende el espacio aéreo delimitado por los límites laterales y verticales de la FIR BARRANQUILLA, tal y como se encuentran definidos en el AIP COLOMBIA. Este espacio aéreo estará bajo responsabilidad de la FMP BOGOTA hasta el momento en que la primera entre en servicio.

3. ETAPAS DE IMPLANTACION

3.1. La FMP BOGOTA que inició actividades el pasado 15 de Diciembre de 2005 se dará oficialmente al servicio por medio de la correspondiente AIC, con el objetivo principal de regular el tránsito IFR que proponga aterrizar en el aeropuerto internacional Eldorado o Guaymaral.

3.2. La FMP BOGOTA ampliará el servicio ATFM al tránsito IFR que proponga salir del aeropuerto internacional Eldorado y Guaymaral.

3.3. La FMP BOGOTA ampliará el servicio ATFM a los sectores norte y sur de la TMA BOGOTA con el propósito de regular el tránsito IFR que evolucione al interior de los mismos.

3.4. La FMP BOGOTA ampliará el servicio ATFM a los sectores de nivel superior de la FIR BOGOTA con el propósito de regular el tránsito IFR que evolucione al interior de los mismos.

3.5. La FMP BOGOTA podrá ampliar en un futuro el servicio ATFM a los diferentes espacios aéreos y aeropuertos ubicados al interior de la FIR BOGOTA en la medida que la demanda de tránsito o la infraestructura aeroportuaria lo amerite.

3.6. La FMP BARRANQUILLA iniciará actividades con el propósito de regular el tránsito que evolucione al interior de los sectores de nivel superior de la FIR BARRANQUILLA.

3.7. La FMP BARRANQUILLA podrá ampliar en un futuro el servicio ATFM a los diferentes espacios aéreos y aeropuertos ubicados al interior de la FIR BARRANQUILLA en la medida que la demanda de tránsito o la infraestructura aeroportuaria lo amerite.

3.8. El horario de prestación del servicio ATFM (CFMU y FMP) será entre las 1100 UTC y las 0500 UTC.

4. CAMPO DE APLICACIÓN DEL SERVICIO ATFM

4.1. El Servicio ATFM proporcionado por la FMP BOGOTA aplicará:

4.1.1. A todo vuelo Internacional, que opere bajo la modalidad de FPL o RPL, que se origine en cualquier aeródromo ubicado al interior de las FIR ADYACENTES que tenga como destino el aeropuerto internacional Eldorado (SKBO) de Bogotá y cuyo tiempo de vuelo registrado sea igual o inferior a noventa (90) minutos, lo cual estará incluido en las cartas de acuerdo respectivamente.

4.1.2. A todo vuelo nacional con destino el aeropuerto internacional Eldorado o Guaymaral (SKGY):

4.1.2.1. Que opere bajo la modalidad de RPL.

4.1.2.2. Que haya insertado en la casilla 8 del FPL alguna de las siguientes letras:

a. I para vuelos IFR.

b. Z para vuelos que inicialmente son VFR y luego IFR.

4.1.3. A todo vuelo, nacional o internacional, que proponga despegar desde el aeropuerto internacional Eldorado:

4.1.3.1. Que opere bajo la modalidad RPL.

4.1.3.2. Que haya insertado en la casilla 8 del FPL alguna de las siguientes letras:

a. I para vuelos IFR.

b. Y para vuelos que inicialmente son IFR y luego VFR.

4.2. El Servicio ATFM NO aplicará a los vuelos que propongan despegar desde el aeropuerto internacional Eldorado que hayan insertado en la casilla 8 del FPL la letra V, o que habiendo presentado un FPL o RPL bajo las reglas IFR hayan solicitado proceder VFR.

4.3. Algunos vuelos podrán beneficiarse de un tratamiento especial, por parte del servicio ATFM, por lo que deberán utilizar un indicador de estatus (STS). Estos indicadores reconocidos tanto por las oficinas plan de vuelo como por la CFMU deberán ser insertados en la casilla 18 del FPL.

4.4. Un vuelo que utilice alguno de los designadores STS/SAR, STS/HEAD, STS/VIP 1, STS/HOSP, STS/OP ó STS/VIP 2, gozará automáticamente de la exención de medidas ATFM. Estas aeronaves no recibirán CTOT por lo que otras aeronaves podrán ser reacomodadas.

4.5. Un vuelo que utilice el designador STS/HUM, aunque está sujeto a medidas ATFM, tendrá un tratamiento especial sin que esto signifique REDUCCION TOTAL de las medidas ATFM.

4.6. Un vuelo que utilice el designador STS/STATE estará sujeto a medidas ATFM.

4.7. Los designadores de exención deberán ser utilizados con una real justificación. El uso inadecuado de estos designadores para evitar medidas ATFM es considerado como una seria infracción a las normas y regulaciones de la CFMU Colombia, y como tal podrá ser investigada y sancionada.

5. UNIDAD CENTRALIZADA DE FLUJO DE TRANSITO (CFMU)

5.1. El servicio ATFM es un servicio dispuesto en favor de los servicios ATS y de los AOs concebido de tal forma que permita a la CFMU:

5.1.1. Desarrollar y mantener el más alto nivel de calidad del servicio ATS, dentro del área de responsabilidad, en favor del ATC y de los AOs dentro de las políticas y principios acordados de la ATFM.

5.1.2. Mantener y mejorar la eficiencia de sus operaciones mediante el incremento del nivel de automatización tomando ventaja de los avances tecnológicos.

5.1.3. Adaptar sus procedimientos y sistemas a la evolución de su ambiente operacional.

5.1.4. Mantener un alto nivel de escucha a las diferentes propuestas de perfeccionamiento del sistema presentadas por el ATS o los AOs.

5.2. La CFMU COLOMBIA estará liderada por un controlador de tránsito aéreo, conocido como COORDINADOR ATFM, pleno conocedor de la filosofía ATFM, designado por el Director de Servicios a la Navegación Aérea.

5.3. La CFMU COLOMBIA estará conformada por personal con amplios conocimientos en ATC/ATFM, de tal forma que pueda cumplir a cabalidad con las funciones prescritas.

5.4. FUNCIONES DE LA CFMU COLOMBIA

5.4.1. Planificar, coordinar, promulgar y ejecutar las medidas ATFM, teniendo presente las diferentes fases, dentro de su área de responsabilidad.

5.4.2. Evaluar, declarar y examinar periódicamente la capacidad del ATC respecto a áreas de control o sectores de control dentro del área de responsabilidad.

5.4.3. Recibir, procesar y mantener los RPL de los vuelos que proponen operar dentro de su área de responsabilidad.

5.4.4. Generar a la FMP como FPL los diferentes RPL con una antelación de por lo menos veinticuatro (24) horas con respecto a la EOBT.

5.4.5. Proporcionar reportes y estadísticas de las operaciones ATFM, de las demoras y de toda información relevante al ATC y a los AOs.

5.4.6. Proporcionar reportes y estadísticas de las operaciones ATFM y de las demoras con propósitos operacionales y administrativos.

5.4.7. Elaborar, para cada espacio aéreo o aeropuerto regulado, la lista de asignación de SLOT (SAL) y proporcionarla oportunamente a la FMP.

5.4.8. Mantener contacto permanente con los SUPERVISORES de la FMP por medio de reuniones, correo electrónico o teléfono.

5.4.9. Proveer, si es el caso, del ADP (Plan diario ATFM) y de mensajes AIM (mensajes de información ATFM) a la FMP.

5.4.10. Recibir y dar trámite a los reportes de incidentes ATFM.

6. POSICION DE GESTION DE FLUJO (FMP)

6.1. La FMP es una posición de trabajo establecida en las dependencias ATS apropiadas para asegurar la interfase necesaria entre los socios ATFM locales, tales como el ATC, los AOs y aeropuertos, y la CFMU en lo relacionado a la provisión del servicio ATFM.

6.2. Se establecerá una FMP en cada ACC de la República de Colombia y todas tendrán el mismo estatus.

6.3. Cada FMP deberá tener una persona designada que se encargue de liderar todas las actividades ATFM en el ACC dentro de su área de responsabilidad. Esta persona, conocida como SUPERVISOR

FLOW, actuará como contacto directo, en materia administrativa y de organización, con la CFMU COLOMBIA. Mientras administrativamente no se disponga de otra manera, el SUPERVISOR DE APROXIMACION asumirá las funciones del SUPERVISOR FLOW.

6.4. FUNCIONES DE LA FMP BOGOTA FRENTE A LAS DEPENDENCIAS ATS Y A LOS AOs

6.4.1. Recibir de las diferentes dependencias ATS o de los AOs la solicitud de CTOT en el aeródromo de salida para las aeronaves que así lo requieran, en concordancia con el principio “PRIMERO PROYECTADO – PRIMERO SERVIDO”.

6.4.2. Calcular y asignar a las dependencias ATS y/o a los AOs la CTOT correspondiente.

6.4.3. Recalcular y notificar oportunamente a las dependencias ATS y/o a los AOs una nueva CTOT en caso de cancelación de vuelos, llegada de nuevos vuelos con status especial, demoras no previstas o reducción de las mismas.

6.4.4. En el caso de operaciones en circunstancias inusuales, la FMP deberá asignar a las dependencias ATS y a los AOs una CTOT provisional, la cual deberá ser confirmada a los mismos lo más rápidamente posible. De no realizarse esta confirmación, con una antelación mínima de 30 minutos, las dependencias ATS y los AOs darán normal desarrollo al vuelo.

Son consideradas circunstancias inusuales:

- Operaciones con baja visibilidad (LVP)
- Cierre de aeródromo de corta duración (desvío de vuelos)
- Cierre de aeródromo de larga duración (suspensión de vuelos)
- Cierre de espacio aéreo
- Cambios imprevistos de la configuración operativa del aeródromo

6.4.5. Monitorear las condiciones meteorológicas de los aeródromos dentro de su área de responsabilidad, notificando, a la CFMU COLOMBIA, del impacto que estas puedan tener sobre la capacidad de los aeródromos.

6.5. Tanto la CTOT como toda información adicional que afecte la salida de los vuelos, se notificará a las dependencias ATS y a los AOs por medio de un mensaje AFTN o una comunicación directa.

7. RESPONSABILIDAD FRENTE A LA CTOT

7.1. OPERADORES DE AERONAVES

7.1.1. Los AOs deberán, por si mismos, informarse y comprometerse con los procedimientos generales ATFM así como de las medidas que el ATFM adopte.

7.1.2. Los AOs, sujetos o NO a medidas ATFM, deberán mantener, de forma precisa, la EOBT de todos y cada uno de sus vuelos. Las normas de la OACI dicen que los retrasos de más de treinta (30) minutos deben comunicarse. (este requisito es obligatorio).

7.1.3. Los AOs deberán abstenerse de presentar planes de vuelo fantasma o duplicados, entendiéndose como fantasma al plan de vuelo que no se efectúa y que no es cancelado por quién los origina. Únicamente deberá existir un plan de vuelo, en un momento dado, para el mismo vuelo. Es absolutamente esencial que quien origine un plan de vuelo lo cancele tan pronto como conozca que el vuelo no se va a realizar, o antes de presentar un plan de vuelo que reemplace otro para el mismo vuelo.

7.2. DEPENDENCIAS ATS

7.2.1. El ATC es responsable por monitorear el cumplimiento de la CTOT en los aeródromos de salida controlados. Los procedimientos precisos a seguir dependerán de cómo se encuentran organizados los ATS en cada aeródromo. Una ventana de -5 minutos y de hasta +10 minutos estará disponible para el ATC con el fin de optimizar la secuencia de salida del aeródromo. Para los vuelos que se originen al interior de las FIR ADYACENTES con destino el aeropuerto internacional Eldorado (SKBO) de Bogotá y cuyo tiempo de vuelo registrado sea igual o inferior a noventa (90) minutos se aplicará una ventana de -5 minutos y de hasta +10 minutos.

8. PROCEDIMIENTO PARA SOLICITAR LA CTOT

8.1. COMPAÑÍAS REGULARES DE PASAJEROS, COMPAÑÍAS DE CARGA Y TAXI AEREO

8.1.1. La CFMU COLOMBIA implementará un procedimiento de solicitud de CTOT tanto para los operadores de compañías regulares de pasajeros, como para los operadores de compañías de carga y taxi aéreo, por medio de la presentación de los itinerarios de salida con una antelación prescrita a la fecha de inicio de periodos anuales preestablecidos. Lo anterior con el objeto de asignar CTOT a cada uno de los vuelos proyectados, e informarla a los operadores con una antelación prescrita a la fecha de inicio de los periodos mencionados.

8.1.2. Adicionalmente la CFMU Colombia implementará procedimientos para permitir la realización de modificaciones o para exigir la cancelación y presentación de FPL dentro de plazos límites impuestos en base al día de la operación específica.

8.1.3. La CFMU COLOMBIA podrá realizar continuo seguimiento a los AOs y el constante incumplimiento de los itinerarios presentados, lo cual constituirá razón válida para la suspensión de este procedimiento a los AOs por un período de tiempo mínimo de tres (03) meses y máximo de seis (06) meses. Se considera un valor razonable de incumplimiento al 10% de los itinerarios sin que estos sean cancelados o modificados dentro de los plazos límites impuestos.

8.2. OTRAS AERONAVES

8.2.1. La CFMU COLOMBIA implementará un procedimiento de solicitud de CTOT para los AOs que se encuentren obligados a presentar un plan de vuelo, así como los AOs militares y de aviación general, con una antelación prescrita respecto a la EOBT.

8.2.2. La FMP asignará una CTOT a cada uno de los vuelos proyectados y la informará a los AOs, de que habla este numeral, por medio de la dependencia ATS correspondiente.

9. PROCEDIMIENTO PARA ASIGNACION DE SLOT (CTOT)

9.1. GENERALIDADES

9.1.1. La CFMU COLOMBIA y las correspondientes FMP asignarán las diferentes CTOT dentro de un marco de total imparcialidad y equidad. No obstante, la asignación de las CTOT del tránsito que opere el aeropuerto internacional Eldorado se basará en la anticipación de la solicitud y en el tipo de operador. Es decir, una mayor anticipación en la solicitud del SLOT tiene prioridad sobre una solicitud tardía. Así mismo, una solicitud realizada por un operador regular de pasajeros o de carga tendrá prioridad sobre cualquier otro, teniendo en cuenta que:

- a. Un aeropuerto es, por definición, un área preparada para el aterrizaje, despegue y movimiento en tierra de aeronaves con las instalaciones necesarias para el embarque y desembarque de pasajeros, equipaje y carga.
- b. El aeropuerto internacional Eldorado es una de las principales fuentes de ingreso de una región y aporta al presupuesto nacional.
- c. El aumento de las exportaciones e importaciones regionales de bienes y de pasajeros ha aumentado considerablemente.

9.2. ORDEN DE ASIGNACIÓN

9.2.1. La CFMU COLOMBIA asignará las diferentes CTOT a los AOs en el estricto orden siguiente:

9.2.2. AOs regulares de pasajeros que hayan presentado oportunamente sus itinerarios, los cuales deberán ser relativamente coincidentes con los RPL presentados a la Oficina de Transporte Aéreo.

9.2.3. AOs de carga y taxi aéreo que hayan presentado oportunamente sus itinerarios.

9.2.4. AOs que presenten FPL ante la correspondiente oficina ARO. Las aeronaves con algún STS registrado en el FPL tendrán, si es el caso, prelación en la asignación de SLOT.

10. MENSAJES ATFM

10.1. La CFMU COLOMBIA/FMP podrá, dependiendo de los requerimientos de los AOs, enviar mensajes ATFM a una dirección única centralizada o a la oficina representativa de los usuarios en el aeródromo de salida o a algún agente de manejo en el aeródromo de salida o a ambos.

10.2. La CFMU COLOMBIA/FMP enviará todo mensaje relacionado con las regulaciones ATFM, así como aquellos relacionados con las CTOT a las dependencias ATS involucradas.

10.3. Hasta tanto los recursos técnicos de los AOs no lo permitan la CFMU COLOMBIA/FMP comunicará sus intenciones ATFM por medio de las dependencias ATS y/o AIS.

11. REPORTE DE INCIDENTES ATFM

11.1. El propósito del sistema de reporte de incidentes ATFM es establecer procedimientos para:

11.1.1. Asegurar que todos los reportes y datos requeridos para el análisis sean recolectados tan pronto como sea practicable.

11.1.2. Asegurar que todos los incidentes sean completamente analizados, y que se tomen acciones correctivas de tal forma que se prevenga su reincidencia.

11.1.3. Obtener los correspondientes reportes verbales y escritos, así como los demás datos que se especifican en un formato reporte de incidente ATFM.

12. RECOMENDACIÓN

12.1. Se invita a la reunión a examinar esta nota de estudio para tomar en consideración la aplicación de este modelo en los países de la Región CAR/SAM.

-FIN-