



ATFM/TF/3
NE/10
12/06/07

Organización de Aviación Civil Internacional

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TAREA GESTIÓN DE LA 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 3 del Orden del Día:

**Modelo de Plan de Acción para Mejorar las Operaciones de Aeródromos
(AO) y las correspondiente Guías de Orientación ATFM, para la
implantación de las FMU o FMP.**

Implantación de FMP

(Presentado por Brasil)

RESUMEN

En esta nota de estudio se describe el papel que desempeñan las Células de Gestión de Afluencia (Flow Management Cells) en Brasil, a fin de que sea usado como ejemplo para la implantación de las FMP y FMU en las regiones CAR/SAM.

1. Introducción

1.1. De acuerdo con el Concepto de Operaciones CAR/SAM ATFM, los procedimientos operacionales aplicados tanto a la ATFM Centralizada como a las FMU/FMP deberán desarrollarse en documentos separados. El acápite 10 del Concepto de Operaciones CAR/SAM ATFM es el siguiente:

“10. Procedimientos operacionales

10.1 Los procedimientos operacionales de la ATFM centralizada así como aquéllos para las FMU y FMP deberán ser desarrolladas en documentos separados. Estos documentos deberán describir todos los procedimientos aplicables entre la ATFM y todas las FMU/FMP. Los cambios a estos procedimientos deberán ser acordados primero y deberán ser publicados como modificaciones a los procedimientos operacionales previa consulta con todas las partes involucradas.

10.2 El propósito de estos documentos es ayudar al personal de la ATFM Centralizada y las FMU/FMP a establecer un entendimiento común del papel que desempeña cada parte interesada en el suministro efectivo del servicio de gestión de afluencia y la capacidad de los servicios de control de tránsito aéreo y de los explotadores de aeronaves”.

1.3 La FMP deberá tener como función brindar a la FMU información sobre la demanda de tránsito aéreo, la capacidad en el sector de las dependencias ATS, el soporte técnico, la infraestructura asociada y los fenómenos meteorológicos que afectan a la navegación aérea, así como implantar las medidas ATFM establecidas por la FMU. El gerente de afluencia deberá coordinar directamente con la FMU.

2. Atribuciones:

- Identificar las situaciones de congestión y saturación de los elementos regulados ubicados en su área de jurisdicción;
- Coordinar las medidas ATFM aplicables con las dependencias ATC, los usuarios y los responsables de la infraestructura aeroportuaria;
- Conocer las deficiencias de la infraestructura instalada y los fenómenos meteorológicos que tienen un impacto sobre la afluencia del tránsito aéreo.
- Informarse acerca de las medidas ATFM para equilibrar la demanda con la capacidad, asegurando una máxima eficiencia en la afluencia del tránsito aéreo;
- Lograr la coordinación entre las FMU y las dependencias ATC;
- Brindar asistencia al supervisor ATC, incluyendo su participación en la “exposición verbal” a cada equipo operacional, brindando información acerca de las proyecciones de afluencia del tránsito aéreo.
- Servir de enlace con la Administración del Aeródromo en aquellos temas que involucren a la ATFM;
- Comunicar a la FMU cualquier cambio ocasionado por acontecimientos estacionales no regulares;
- Notificar y registrar los procedimientos adoptados por el ATC, a fin de hacer ajustes en la afluencia del tránsito aéreo;
- Participar en las teleconferencias, como responsable del funcionamiento de la FMU;
- Identificar los espacios aéreos de uso especial y su respectivo impacto en la afluencia del tránsito aéreo;
- Asumir la función de “interfaz” entre las dependencias meteorológicas y la FMU;
- Identificar y enviar a la FMU los nombres, teléfonos y otros datos de contacto para alimentar la base de datos; y
- Mantener a la FMU constantemente informada del efecto que tienen las medidas aplicadas a la afluencia del tránsito aéreo.
- Haciendo uso de los medios disponibles, elaborar informes estadísticos, señalando las divergencias de horario que hayan ocurrido en el AD dentro de su área de jurisdicción, y enviarlos a la FMU con el fin de hacer frente a la situación presentada en el AD.

3. Necesidades:

- Debería ser implantado en la propias instalaciones de las dependencias ATC, preferentemente cerca al puesto del Supervisor, aprovechando la infraestructura existente en cuanto a suministro eléctrica estabilizado, climatización, mantenimiento de los equipos y material de consumo;
- Debería contar con troncales telefónicas, acceso dedicado a Intraer e Internet y enlace de datos con la FMU; y
- Debería contar con monitores de pantalla grande para visualizar la presentación radar local;
- Debería contar con el soporte lógico de gestión de tránsito aéreo necesario.

4. Recomendaciones:

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio.
- b) Tomar en cuenta la información proporcionada en esta nota de estudio para la elaboración del material de orientación para la implantación del FMP ó FMU en las Regiones CAR/SAM.