



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

CAR/DCA/OPSAN — NE/08  
7/02/14

**Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR  
(CAR/DCA/OPSAN)**

Ciudad de México, México, 18 al 19 de febrero de 2014

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Indicadores del Performance Regional y Métricas para la Implementación de Mejoras en Seguridad Operacional y Navegación Aérea**  
**4.5 Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) en la Región CAR**

**EQUILIBRIO ENTRE DEMANDA Y CAPACIDAD (DCB) EN LA GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta nota de estudio presenta las metas relacionadas a la implementación de la ATFM, lo cual incluye el Uso flexible del espacio aéreo (FUA) para la completa optimización de Servicios de tránsito aéreo (ATS) del espacio aéreo.	
<b>Acción:</b>	Acción presentada en la Sección 3
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Doc 9750 - <i>Plan mundial de navegación aérea</i></li><li>• Doc 9854 - <i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial</i></li><li>• Doc 9971 – <i>Manual de gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo</i></li><li>• Plan de implementación de navegación aérea basado en la performance para las regiones NAMC/CAR (NAM/CAR RPBANIP)</li><li>• Concepto de Operación CAR/SAM ATFM</li><li>• Manual CAR/SAM ATFM</li><li>• <a href="http://www.icao.int/NACC/Pages/nacc-regionalgroups-aniwg.aspx">http://www.icao.int/NACC/Pages/nacc-regionalgroups-aniwg.aspx</a></li></ul>

## 1. Introducción

En la Región CAR se han examinado los temas de equilibrio entre demanda y Capacidad (DCB) relacionados con la implantación de gestión de la Afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y todas las actividades asociadas. Los Estados deberían mejorar a su personal calificado, recursos materiales y económicos para acelerar el proceso de implantación ATFM.

1.2 La falta de personal calificado es uno de los mayores retos a resolver en el corto y mediano plazos.

## 2. Análisis

2.1 El crecimiento global del tránsito aéreo se ha mantenido con un promedio de 4.5% con el consecuente aumento en la demanda de ATS. Dentro de las actividades de implementación ATFM se ha logrado la participación de las partes involucradas representando el 100% de las FIR de la Región CAR a través del programa de teleconferencias regional, las cuales se llevan a cabo semanal o diariamente según sea necesario, durante la temporada invernal y la de huracanes.

2.2 Varios Estados han reconocido que no se requiere establecer dependencias específicas ATFM en todas las FIR. Sin embargo, la coordinación ATFM se realiza a través de Dependencias de organización de la afluencia (FMU) establecidas en los Centros de control de área (ACC) en los FIR de la Región CAR.

2.3 El Programa de coordinación requiere la implementación de una metodología común para llevar a cabo un análisis continuo de la capacidad ATS y de Régimen de aceptación de aeropuerto (AAR). A corto plazo se llevará a cabo una revisión de requisitos adicionales para mejorar la conciencia situacional ATM.

2.4 Se ha completado el catálogo regional, el cual contiene el 99% de los planes de contingencia ATS de la Región CAR, lo que incluye procedimientos de coordinación para huracanes y cenizas volcánicas. A mediano plazo se establecerá un plan de coordinación de emergencias mejorado en respuesta a desastres naturales, según sea requerido.

2.5 Algunos Estados no requieren la implementación de dependencias ATFM debido a que sus respectivos niveles de tránsito en sus aeropuertos y sectores ATC no han alcanzado una demanda que justifique la implementación de los elementos y funciones de un sistema de gestión de afluencia de tránsito aéreo.

2.6 Algunos espacios aéreos previamente afectados como espacios aéreo de uso especial se han flexibilizado para la implantación de Rutas de navegación de área (RNAV). Se continuará con la revisión de la estructura de rutas ATS para incrementar la optimización de los espacios aéreos con aplicaciones PBN a medida que se implanten las siguientes fases ATFM. En el corto plazo (2014) se realizará una revisión regional del espacio aéreo de uso especial, a fin de detectar mejoras adicionales a la gestión de los ATS.

2.7 El aumento de la demanda de servicio se prevé para el 2014-2016 debido a eventos deportivos mundiales que pueden afectar seriamente la capacidad de los sectores ATC y algunos aeropuertos de las regiones CAR y adyacentes. Además, eventos como erupciones volcánicas u otros eventos meteorológicos importantes pueden ocasionar que muchos Estados utilicen medidas ATFM y a activar planes de contingencia sin tener la organización ATFM adecuada, lo cual puede afectar negativamente a otras FIR.

2.8 Para una implementación ATFM regionalmente armonizada se requiere un compromiso mayor de los Estados. Con base en lo anterior, los Estados deben implementar FMU al 100% en los ACC que proporcionan servicio ATFM en las FIR de la Región CAR a más tardar en diciembre de 2018.

**3. Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) revisar y apoyar la meta de implementar ATFM definida en el párrafo 2.8; y
- c) recomendar otras acciones que se consideren pertinentes para la implantación ATFM en la Región CAR.