



**Vigésima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica
(GREPECAS/20)**

Salvador, Brasil, 16 al 18 de noviembre de 2022

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Desarrollos Globales y Regionales

2.3 Reporte de avances de los Programas y Proyectos

GESTIÓN DE AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM) EN LAS REGIONES CAR/SAM

(Presentada por IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta una propuesta para la implementación de un mecanismo de coordinación táctica ATFM con miras a evaluar alternativas que puedan reducir o eliminar impactos causados por contingencias o eventos inesperados, tales como rutas alternativas, exclusión de vuelos específicos de medidas restrictivas, alivio de medidas restrictivas, etc.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 3.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Plan Mundial de Navegación Aérea• Informes de las reuniones SAM/IG• Informes de las reuniones NACC/WG

1. Introducción

1.1 Un Plan Marco de Contingencia ATS típico tiene los siguientes objetivos:

- a) proporcionar un marco para las respuestas de contingencia con el cual los Estados puedan garantizar la continuación controlada de las operaciones de aeronaves en las UIR/FIR afectadas durante eventos de contingencia, incluyendo el flujo entre las FIR no involucradas;
- b) asegurar respuestas oportunas, armonizadas y adecuadas a todos los eventos que puedan resultar en la interrupción del suministro ATS, o en los que esté involucrado ATS, interrumpiendo así el movimiento normal de las aeronaves;
- c) proporcionar un mayor grado de certeza a los usuarios del espacio aéreo y del aeródromo durante las operaciones de contingencia;

d) facilitar la armonización de Planes entre Estados/Territorios/Organizaciones en el límite común de las Regiones CAR/SAM.

1.2 Las Regiones NACC y SAM han establecido la conformación del Equipo de Coordinación de Contingencia (CCT), el cual radica en la necesidad de que las Regiones cuenten con un mecanismo de coordinación que optimice la implementación de las medidas de contingencia, sin perjuicio de las responsabilidades inherentes a los Estados en que se desarrolla la situación de contingencia.

1.3 Existe una estrecha relación entre la activación del Plan de Contingencia y las actividades del nivel ATFM pre-táctico y táctico, con el objetivo de evaluar alternativas que puedan reducir o eliminar los principales impactos causados por la contingencia, tales como rutas alternativas, exclusión de vuelos específicos de medidas restrictivas, relajación de medidas restrictivas, etc.

2. Análisis

2.1 En situaciones de contingencia y/o eventos inesperados que causen impactos significativos a los ANPS y/o usuarios del espacio aéreo, es necesario adoptar mecanismos de coordinación táctica, con pronta respuesta, con miras a evaluar alternativas que puedan reducir o eliminar estos impactos, como rutas alternativas, exclusión de determinados vuelos de las medidas restrictivas, flexibilización de las medidas restrictivas, etc.

2.2 Estos mecanismos de coordinación táctica deberían establecerse mediante la adopción de un proceso que permita su activación por parte de los Estados, ANSP y/o usuarios del espacio aéreo. El proceso debería basarse en la posibilidad de utilizar videoconferencias involucrando a los Estados, ANSP y usuarios del espacio aéreo involucrados, quienes podrían tomar decisiones rápidas y efectivas, con base en los acuerdos alcanzados en las llamadas.

2.3 Es fundamental diferenciar la activación del Plan de Contingencia ATS, que debe realizarse a través de los mecanismos establecidos en los Planes de Contingencia ATS, y la discusión de medidas alternativas, que podrían ser discutidas en el ámbito del mecanismo de coordinación táctica ATFM.

2.4 Para el establecimiento del mecanismo de coordinación táctica ATFM, será necesario desarrollar y actualizar una lista de puntos de contacto ATFM o ATC (para los Estados que no cuentan con unidades ATFM H24), que pueden activarse H24 para participar en llamadas del Mecanismo de Coordinación Táctica ATFM. Estos puntos de contacto deben tener la facultad de tomar decisiones operativas, acordadas durante las llamadas, e implementarlas de inmediato.

2.5 El éxito del mecanismo de coordinación táctica ATFM requiere la participación de todos los Estados CAR/SAM, tomando en consideración que las contingencias ATS y los eventos inesperados típicamente involucran varias FIR y Dependencias ATC.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) evaluar la factibilidad de implementar el Mecanismo de Coordinación Táctica ATFM; e
- c) incluir el desarrollo de un Mecanismo Táctico de Coordinación ATFM de las Regiones CAR/SAM en el programa de trabajo de los proyectos B1/CAR y B1/SAM - Mejorar el Equilibrio de Demanda y Capacidad (DCB).

— 3 —

— FIN —