



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/07 — NE/18  
31/08/17

**Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/07)**

Washington, D. C., Estados Unidos, 19 al 21 de septiembre de 2017

**Cuestión 5**

**del Orden del Día: Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional, navegación aérea y seguridad de la aviación**  
**5.2 Efectividad de los mecanismos de implementación de navegación aérea**

**SITUACIÓN ACTUAL DE LA GESTIÓN DE AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM)**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de estudio presenta la situación actual de la implementación de la Gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en la región, y las acciones alternativas encaminadas a hacer cumplir con las metas acordadas regionalmente en las Regiones CAR/SAM.

<b>Acción:</b>	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 6.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Plan global de navegación aérea 2016-2030 – (Doc 9750) – AN/963</i></li><li>• <i>Manual sobre la Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) (Doc 9971)</i></li><li>• <i>Declaración de Puerto España</i></li><li>• <i>Concepto Operacional para la Gestión de la Afluencia del Tránsito para las Regiones Caribe y Sudamérica (CONOPS ATFM CAR/SAM)</i></li><li>• <i>Manual de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo para las Regiones Caribe/Sudamérica (MANUAL ATFM CAR/SAM)</i></li><li>• <i>Concepto Operacional para la Gestión de la Afluencia del Tránsito para las Regiones Asia/Pacífico</i></li></ul>

**1. Introducción**

1.1 La Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) posibilita la eficacia y efectividad de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM). Contribuye a la seguridad operacional, la sostenibilidad ambiental, la eficiencia y la rentabilidad de un sistema ATM. La ATFM tiene como objetivo mejorar la seguridad operacional al garantizar el suministro de una densidad del tránsito adecuada y minimizar los incrementos desproporcionados del mismo. Su objetivo es, cuando sea necesario, equilibrar la demanda de tránsito y la capacidad disponible.

1.2 La OACI se ha planteado la ATFM como una de sus prioridades de navegación aérea y se esfuerza para brindar un amplio apoyo al tan necesario desarrollo de la gestión de la afluencia en todo el mundo. La Oficina Regional NACC de la OACI ha estado apoyando la implementación de la ATFM, proporcionando pautas básicas y experiencia técnica a los Estados y las Organizaciones Internacionales de la Región para fomentar la implementación de la ATFM y la Toma de decisiones en colaboración (CDM).

## 2. Antecedentes

2.1 Debido a la naturaleza de la ATFM y su impacto en las Regiones de información de vuelo (FIR) adyacentes, las Regiones CAR y SAM, bajo el marco del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS), consideraron abordar la implementación interregional ATFM para garantizar la seguridad operacional y la eficiencia en la afluencia del tránsito aéreo, eliminando barreras al crecimiento esperado del transporte aéreo.

2.2 Como resultado, en junio de 2007 el Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS publicó el Concepto Operacional para la Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo para las Regiones Caribe y Sudamérica (CONOPS ATFM CAR/SAM). Este documento describe el concepto operacional ATFM que se aplicarse en ambas regiones. Posteriormente, en octubre de 2010, el mismo Subgrupo del GREPECAS publicó el *Manual ATFM para las Regiones CAR/SAM*, en línea con el CONOPS ATFM CAR/SAM. Este manual está concebido para ayudar a los Estados/Territorios CAR/SAM a establecer un entendimiento común del papel de cada una de las partes involucradas en la prestación efectiva del servicio ATFM, teniendo en cuenta la optimización en el uso de los recursos disponibles para una respuesta adecuada en pro de garantizar la calidad del servicio y la eficiencia del sistema ATM (gestión de la capacidad).

2.3 En julio de 2013, durante la primera reunión del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG), se activó un Grupo de Tarea de Implementación ATFM para apoyar las actividades relacionadas con este tema. El propósito de este Grupo de Tarea es completar la implementación de la ATFM de acuerdo con los objetivos del Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP). Finalmente, en abril de 2014, se firmó la *Declaración de Puerto España* y se incluyó, dentro de sus metas regionales de navegación aérea, el siguiente objetivo para la implementación de ATFM: *100% de los Centros de control de área (ACC) dentro de las Regiones de Información de vuelo (FIR) con medidas ATFM disponibles a más tardar en diciembre de 2018.*

## 3. Situación Actual

3.1 El CONOPS ATFM CAR/SAM, y los los documentos y planes derivados del mismo, se basaron en el concepto de una organización ATFM centralizada (una unidad centralizada responsable de la prestación de la ATFM dentro de un área específica que podría llegar a más de un Estado). A fin de maximizar su eficiencia, se consideró que la unidad ATFM centralizada debería tener la responsabilidad de prestar servicios a la máxima extensión posible del espacio aéreo. De acuerdo con la planificación ATFM en las Regiones CAR y SAM, se esperaba que se tuviera al menos dos instalaciones ATFM centralizadas; una para cada región.

3.2 Este concepto, en teoría muy conveniente, ha resultado ser difícil de acordar como resultado, la implementación de ATFM no se ha completado como estaba planeado, retrasando los beneficios esperados, mientras que el tránsito aéreo está en crecimiento continuo. Actualmente, la probabilidad de alcanzar la meta de la *Declaración de Puerto España* para ATFM es muy baja.

3.3 Sobre la base de los términos de referencia del ANI/WG, el Grupo de Tarea ATFM ha estado trabajando para dar continuidad a la estrategia regional de implementación ATFM. Sin embargo, algunos Estados consideran que los resultados no cumplen con sus expectativas y que la estrategia de implementación CAR / SAM no es consistente con la última versión del *Manual la Gestión de afluencia del tránsito aéreo* (ATFM) (Doc 9971).

#### **4. Experiencia de otras regiones**

4.1 En septiembre de 2015, se publicó el Concepto Operacional para la Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo para las Regiones Asia/Pacífico, inicialmente desarrollado mediante la colaboración entre la Autoridad de Aviación Civil de Singapur y organizaciones de la investigación y la industria, y posteriormente mejorado mediante la ampliación del grupo de partes interesadas para incluir otros Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) (AEROTHAI, Departamento de Aviación Civil Malasia, Departamento de Aviación Civil de Hong Kong), IATA y las principales líneas aéreas.

4.2 La Región de Asia/Pacífico está formada por ANSP independientes, cada uno con autoridad ATM para su FIR respectiva y sin la presencia de una autoridad superior para toda la región. El concepto ATFM para la Región de Asia/Pacífico se basa en un modelo de autoridad distribuida en toda la región. Cada ANSP individual será responsable de emitir Iniciativas de gestión de tránsito (TMI) para equilibrar la demanda con la capacidad de los aeropuertos y el espacio aéreo dentro de su FIR. Los explotadores de aeronaves se adherirán a las políticas, normas y directrices de la ATFM según lo definido por el ANSP.

4.3 El concepto de red multinodal de la ATFM aplicado en Asia/Pacífico es diferente al concepto centralizado ATFM propuesto para CAR/SAM. Mientras que el concepto ATFM multinodal no está libre de desafíos para su funcionamiento, permite pasos más tangibles hacia la implementación.

#### **5. Conclusión**

5.1 El CONOPS ATFM CAR/SAM se concibe como un documento dinámico, que se espera esté en desarrollo continuo, permitiendo una mejora constante basada en la experiencia adquirida en las diferentes áreas y actividades aeronáuticas, permitiendo su implantación armoniosa en las Regiones CAR/SAM, asegurando la eficiencia de las operaciones aéreas y manteniendo los niveles acordados de seguridad operacional. Sin embargo, desde su publicación en junio de 2007, hace diez años, este documento no ha cambiado, imposibilitando su adaptación con la realidad operacional de ambas regiones. Lo mismo ha ocurrido con el Manual ATFM CAR/SAM.

5.2 En consecuencia, las Oficinas Regionales NACC y SAM trabajarán para revisar el CONOPS ATFM CAR/SAM y actualizarán el Manual ATFM CAR/SAM según sea necesario. La actualización prevista de estos documentos proporcionará una orientación adecuada para la implementación de la ATFM en las Regiones CAR/SAM y la inclusión de todos los esfuerzos actuales de implementación ATFM, de acuerdo con una implementación coordinada de la ATFM y la Navegación basada en la performance (PBN).

**6. Acciones sugeridas**

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del estado de la implementación ATFM en las Regiones CAR/SAM; y
- b) apoyar las acciones encaminadas por la OACI (las Oficinas Regionales NACC y SAM) para revisar la estrategia de implementación ATFM en las Regiones CAR/SAM.