



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

ANI/WG/4 — NE/15

30/07/2018

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones  
NAM/CAR (ANI/WG/4)**

Miami, Estados Unidos, 21 – 24 de agosto de 2018

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Desarrollos Mundiales/Regionales de Navegación Aérea**

**3.3 Propuesta de la Integración de AGA, MET y SAR al ANI/WG**

**PROPUESTA DE INTEGRACIÓN DE AGA, MET Y SAR PARA EL ANI/WG**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
La propuesta de esta Nota es presentar una intención de incluir AGA TF, MET TF y SAR TF. Se presenta la importancia de mantener todas las Áreas de Navegación Aérea unidas teniendo en cuenta la interacción y la interdependencia entre ellas.	
<b>Acción:</b>	Acción requerida en la sección 5.
<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>• RPBANIP</li><li>• ICAO Doc. 8733</li><li>• NACC WG 05, Puerto España, Trinidad y Tobago, 22-26 Mayo 2017</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 Tomando en consideración la estrategia de la Política de Infraestructura y Normalización, los Servicios de Navegación Aérea mantienen una relación directa con el Plan Global de Seguridad Aérea y el Plan Global de Navegación Aérea. Estas son puestas en acción por todas las secciones dentro del ANS (todas las Áreas), a través de los Grupos de Implementación y Planificación Regional (PIRG) que incluyen los Estados dentro de una región definida, para enfrentar los riesgos de la aviación que a menudo son complejos y requieren una respuesta multidisciplinaria coordinada ANS con todas las partes interesadas involucradas.

1.2 La evidencia existente durante las misiones de evaluación, seguimiento y asistencia de la Oficina Regional de la OACI realizadas en años anteriores en las áreas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA), Gestión de Información Aeronáutica (AIM) , y Meteorología Aeronáutica (MET), y las misiones de Asistencia Técnica llevadas a cabo en los últimos 5 años para la Evaluación de un Sistema de Gestión del Tráfico Aéreo (ATM), Centros de Control de Tránsito Aéreo y Radares, así como el establecimiento de un Programa de Seguridad del Estado (SSP), presentó que hay una gran interacción e interdependencia entre todas las áreas ANS.

## 2. GRUPO DE TAREA DE METEOROLOGIA (MET/TF)

2.1 Esta Secretaría considera que la meteorología de la aviación (MET) es un elemento esencial del complejo sistema que constituye la Gestión del tránsito aéreo (ATM) en su sentido más amplio. El clima condiciona todos los aspectos de las operaciones ATM, como ejemplo: por variaciones en los componentes de viento de cola, a través de cambios en los valores de presión y temperatura en los aeropuertos, y en la imposición de condiciones de operación de baja visibilidad. Las condiciones meteorológicas adversas tienen el mayor impacto en el sistema ATM y crean trastornos y los consecuentes problemas de caudales perturbados, pérdida de capacidad y costos adicionales inducidos.

2.2 Muchos reconocen la importancia del MET en ATM. Desde el principio, es importante tener en cuenta que la provisión de servicios MET es diferente de cualquier otro dominio de actividad dentro de ATM por dos razones clave relacionadas con la división de responsabilidades.

- **En primer lugar**, la provisión de servicios MET podría ser solo un elemento de una cartera de servicios meteorológicos prestados por la mayoría de los Estados, aunque algunos Estados proporcionan un servicio dedicado exclusivamente a la meteorología aeronáutica. En consecuencia, las necesidades de aviación se tienen en cuenta en la prestación general de servicios meteorológicos en lugar de ser el único o dominante cliente de un proveedor de servicios. Por lo tanto, el proveedor de servicios MET puede ser el servicio meteorológico nacional de un estado, un elemento del proveedor nacional de servicios de navegación aérea (ANSP), los servicios militares de un estado o potencialmente un proveedor comercial de servicios meteorológicos;
- **El segundo factor** a tratar es que, aunque la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establece los requisitos operacionales, las disposiciones técnicas para cumplir esos requisitos son responsabilidad de otro organismo especializado de las Naciones Unidas, la Organización Meteorológica Mundial (OMM). La estrecha cooperación entre las dos organizaciones especializadas dio lugar a un conjunto mínimo de requisitos para el Servicio Meteorológico MET para la navegación aérea internacional, el 3er Anexo del Convenio de Chicago (Anexo 3), que deberán proporcionar todos los proveedores MET designados en todo el mundo.

2.3 Aunque se reconoce claramente que el MET es esencial para el ATM actual y futuro y los requisitos mínimos expresados en el Anexo 3 de la OACI no son suficientes para satisfacer estas necesidades, las iniciativas recientes para desarrollar estrategias MET demostraron que ATM no había articulado sus requisitos para MET. Y, evidentemente, MET no ha tenido éxito en la promoción de sus importantes capacidades actuales a sus colegas de ATM.

## 3. GRUPO DE TRABAJO DE OPERACIONES DE AERÓDROMO (AOP / TF)

3.1 La Secretaría también invita a la reunión a considerar la creación del Grupo de trabajo de operaciones de aeródromo conformado por inspectores de aeródromo de aviación civil y personal de operaciones de aeródromo.

3.2 El AOP / TF apoyará al GT ANI en aspectos relacionados con el aeródromo y contribuirá en la implementación de requisitos operacionales de acuerdo con GANP y CAR ANP. Los principales aspectos que cubrirá el AGA / AOP serán los siguientes:

- a) Asegurar que la planificación e implementación del diseño aeronáutico y los requisitos operacionales en la región CAR sean consistentes con los SARPS de la OACI y el Plan Mundial de Navegación Aérea y reflejando los requisitos globales de aeródromos adecuados para la seguridad de las operaciones de aeronaves, prestando especial atención al aumento previsto de capacidad del aeródromo, alivio de la congestión del aeródromo;
- b) Llevar a cabo una coordinación permanente con GREPECAS y RASG-PA para garantizar la integración adecuada de todas las tareas que contribuyen a la implementación de CAR ANP;
- c) Ponga especial énfasis en identificar y abordar las deficiencias específicas en el campo de AOP que afectan las operaciones de aeronaves y aeropuertos; evaluar, seguir y facilitar, de acuerdo con los procedimientos establecidos, la implementación oportuna de los planes de acción correspondientes propuestos por los Estados para resolver las deficiencias identificadas, cuando sea necesario; y
- d) Revisar los requisitos de la Parte AOP del Plan regional de navegación aérea CAR con miras a desarrollar los cambios necesarios para cumplir con los nuevos desarrollos tecnológicos y la evolución de los requisitos operacionales, incluido el aspecto de impacto ambiental y el alojamiento de nuevas aeronaves más grandes (NLA).

3.3 Según la Conclusión 18/8 del GREPECAS, se envió una carta a los Estados/Territorios solicitando su designación antes del 30 de agosto de 2018 a la Oficina Regional NACC de un experto en aeródromo para apoyar la implementación de las actividades de Certificación de Aeródromo y ser parte del Subgrupo AGA/AOP .

#### **4. BÚSQUEDA Y RESCATE (SAR)**

4.1 Los Estados CAR que son signatarios del Convenio de Chicago aceptan la responsabilidad de la provisión de servicios SAR según los requisitos de su Anexo 12 - Búsqueda y Rescate. Los aumentos en el tráfico aéreo y marítimo en toda la región NAM / CAR otorgan una importancia adicional a la capacidad de los Estados de estar adecuadamente preparados para una posible mayor demanda de servicios SAR aeronáuticos y marítimos.

4.2 Los ciudadanos del mundo, que con frecuencia sobrevuelan o navegan a través de la región NAM/CAR, esperan recibir una respuesta SAR puntual y adecuada en caso de ser necesario. Los Estados de la región deben estar adecuadamente preparados para la prestación de servicios SAR eficientes y efectivos. Para ayudar a lograr esto, es esencial que los Estados cooperen, colaboren y, en algunos casos, ayuden con recursos a los CCR vecinos y subregionales.

4.3 La Oficina Regional de la OACI mantiene un registro, según lo informado a la OACI por parte de los propios Estados, del estado del cumplimiento individual del SAR con los requisitos del Anexo 12. Existen variaciones significativas en el nivel de la capacidad de SAR estatal en toda la región con brechas significativas que requieren medidas urgentes, especialmente en áreas oceánicas.

4.4 Existe un alto riesgo de consecuencias negativas para un Estado que no proporciona una respuesta SAR adecuada a una aeronave o buque en peligro. La principal preocupación es la mayor probabilidad de pérdida de vidas que pueden haberse salvado. La capacidad de las noticias de difundirse rápidamente en el mundo tecnológico actual también brinda la oportunidad de una respuesta SAR pobre o ineficaz para llegar rápidamente a una audiencia mundial que daña la reputación de ese Estado a nivel internacional y la posible pérdida económica para industrias estatales sensibles como el turismo y el transporte. Sin embargo, los beneficios de un servicio SAR efectivo y confiable para los Estados ofrecen muchas ventajas. Además de la reducción de la pérdida de vidas y el sufrimiento humano, otras ventajas incluyen los siguientes aspectos.

- a) Entorno más seguro y más seguro para las industrias relacionadas con la aviación y el transporte marítimo, el comercio, la recreación y los viajes. El aumento de la seguridad puede promover el uso y el disfrute de los entornos aéreos y marítimos, el turismo y el desarrollo económico. Esto es especialmente cierto cuando el sistema SAR está asociado con programas destinados a prevenir o reducir los efectos de contratiempos, a veces denominado "SAR preventivo".
- b) La disponibilidad de recursos SAR a menudo proporciona la respuesta inicial y las capacidades de socorro críticas para salvar vidas en las primeras etapas de los desastres naturales y antropogénicos. Los servicios de SAR ofrecen una parte integral de los sistemas de gestión de emergencias locales, nacionales y regionales.
- c) Las operaciones de SAR bien realizadas pueden proporcionar una publicidad positiva sobre situaciones que, de lo contrario, podrían considerarse negativas. Esto puede conducir a una mayor confianza del público en la reputación y el compromiso de ese Estado para proporcionar un entorno seguro, lo que generará una mayor confianza para llevar a cabo actividades beneficiosas para la economía de ese Estado.
- d) Dado que el SAR es una misión relativamente no controvertida y humanitaria, brinda una excelente oportunidad para mejorar la cooperación y la comunicación en general entre los Estados y las organizaciones, no solo para el SAR. También puede fomentar mejores relaciones de trabajo entre los Estados y las organizaciones a nivel local, nacional e internacional, incluida la cooperación civil / militar.

4.5 Como un proceso iterativo, el Plan requiere actualizaciones periódicas para mantenerse al día con los cambios en los Anexos de la OACI y material de orientación, el manual de IAMSAR, la actividad aeronáutica regional, los desarrollos en el sistema de Gestión del tránsito aéreo (ATM), nueva tecnología, consideraciones políticas, desempeño humano y lecciones aprendidas de respuestas SAR reales. Las actualizaciones del plan también deberían enfocarse en que el sistema SAR sea un componente importante de un sistema integrado de navegación aérea regional y global.

**5. Acción requerida**

5.1 Tome nota del contenido de este documento y considere la siguiente propuesta para su conclusión:

**CONCLUSIÓN  
ANI WG 04 XX****MAYOR APOYO DE LOS ESTADOS: PERSONAL  
OPERATIVO DE LOS AEROPUERTOS A LOS GRUPOS  
DE TAREA AGA/AOP, MET Y SAR**

Que el personal operativo de los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales demuestre un mayor compromiso y tome medidas más efectivas en apoyo de los proyectos GREPECAS AGA, MET y SAR, y designe a expertos como puntos focales antes del 31 de octubre de 2018 para apoyar la implementación de Certificación de Aeródromo, Meteorología y actividades de Búsqueda y Rescate.