

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Reunión Oficiosa CAR/SAM AIS/ATM/CNS 02/00

(Cayenne, 27 al 29 de marzo de 2001)

Asunto 1: **Revisión de asunto AIS, tomando en consideración:**

- a) **Asuntos sobre implantación del WGS-84**
- b) **Implantación de recomendaciones y conclusiones de la RAN CAR/SAM/3**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Resumen
Esta nota de estudio presenta para su consideración, aspectos relacionados con la necesidad de una efectiva implantación de los requerimientos AIS/MAP por los Estados del área considerada por la Reunión.
Referencias: <ul style="list-style-type: none">- Informes de la Tercera Reunión Regional de Navegación Aérea (RAN CAR/SAM/3), octubre de 1999; e- Informe de la Octava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/8), Santo Domingo, República Dominicana, noviembre 1998.

1. **Introducción**

1.1 La Octava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/8), llevada a cabo en Santo Domingo, República Dominicana, durante el mes de noviembre 1998, consideró el tema sometido a su consideración sobre las dificultades que se experimentaban en el Sector NE de la Región CAR/SAM y Sub-región del Caribe Oriental, relativa a una serie de problemas relacionados con el efectivo suministro de los servicios navegación aérea en la referida área; sobre el particular, y luego de analizarse la materia respectiva, la Reunión estimo necesario acelerar el análisis de los referidos problemas y la necesidad de convocar a una reunión oficiosa para el detenido análisis y solución de la problemática planteada, y por tanto se acordó la adopción de la Conclusión 8/50 (Deficiencias que afectan el suministro de servicios de navegación aérea en el Caribe Oriental de la Región CAR/SAM), por medio de la cual se convino en la necesidad de una reunión informal entre Brasil, Francia, Guyana, Suriname, Trinidad y Tobago y Venezuela.

1.2 Como acción de seguimiento al contenido de la Conclusión 8/50 de la GREPECAS/8, y por acción de las Oficinas Regionales concernientes, se convino en acordar la agenda para la respectiva reunión, acordándose como Asunto 1 de la Agenda; la revisión de asunto AIS, tomando en consideración aspectos relacionados con la implantación del Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS-84), y la implantación de Recomendaciones y Conclusiones de la RAN CAR/SAM/3. En consecuencia de lo indicado esta nota de estudio tiene como principal objetivo plantear para la consideración de la reunión aspectos relativos a la necesidad de una efectiva implantación de los requerimientos AIS/MAP en el área considerada por la Reunión.

2. **Análisis de requerimientos AISMAP por la RAN CAR/SAM/3**

2.1 Tal como se indica en el Anexo 15 de la OACI, el objetivo del AIS es asegurar que se distribuye la información necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional; en adición a lo indicado, la Reunión RAN CAR/SAM/3 fue consciente además, de que con el objeto de prestar apoyo a los sistemas CNS/ATM, sería necesario que los usuarios puedan tener acceso a información aeronáutica de calidad en todo el mundo y en tiempo real; que para cumplir con estos requisitos de alto nivel, habrían de establecerse principios estrictos de calidad para asegurar que se verifican y convalidan los datos aeronáuticos para asegurar que los usuarios adquieran confianza de que la información proporcionada es correcta, y por tanto confiable.

2.2 La CAR/SAM/3 reconoció que si bien la cantidad de información que ha de tramitarse podría variar en forma considerable entre los Estados, la índole de las responsabilidades AIS en cuestión, continuarán siendo básicamente las mismas. Se indicó así mismo, que igual que en el caso de cualesquier otro servicio aeronáutico, los recursos de personal competente, su número suficiente, el alojamiento adecuado y el equipamiento necesario constituyen un requisito previo para el suministro oportuno y eficiente de la información aeronáutica a los usuarios; por otro lado, se consideró además que de acuerdo a la práctica, existen factores comunes que permiten los arreglos eficientes de trabajo en torno a los Servicios AIS que podrían ser considerados en forma básica por los Estados para el establecimiento de una firme organización AIS. La referida reunión consideró como aspecto fundamental para lograr un servicio AIS eficiente, la necesidad de un estrecho y eficaz nivel de coordinación entre la Oficina sede AIS, con la oficina NOTAM internacional (NOF), las dependencias AIS de los aeródromos, los servicios de cartografía, y con los servicios técnicos pertinentes que proporcionan información básica al AIS.

2.3 Atendiendo al análisis efectuado por la RAN CAR/SAM/3 sobre la problemática AIS/MAP, se reconoció que un gran número de organizaciones AIS en las Regiones CAR/SAM necesitarían mejoras considerables en cuanto a su nivel de funcionamiento; sobre el particular se observó que desde la realización de la Reunión RAN CAR/SAM/2 (1989) pocas habrían sido las mejoradas operadas sobre esta materia. La Reunión observó además la existencias de grandes deficiencias en casi todos los aspectos del AIS, entre ellos la falta de reconocimiento por parte de algunas Administraciones sobre la importancia de los Servicios AIS y, por ende la baja categoría otorgada al personal AIS/MAP, se observó que esta situación ha llevado a que estos servicios se consideren de importancia secundaria y ha causado dificultades de coordinación entre los funcionarios AIS con funcionarios de los otros servicios de la Administración; este factor también ha contribuido en forma adversa a la contratación en los AIS de candidatos con buena formación académica, los cuales prefieren prestar sus servicios en otras áreas aeronáuticas con mayor prestigio y mejores emolumentos; siendo en muchos casos que los que optan por un trabajo en los AIS, lo hacen en ciertos casos para una asignación temporal hasta que se abra la posibilidad de una plaza en otro de los servicios técnicos aeronáuticos, con lo cual se dificulta que los AIS puedan tener una planta permanente de personal calificado.

2.4 La RAN CAR/SAM/3 reconoció que la adecuada instrucción del personal encargado de las actividades AIS y MAP era otro de los aspectos que podría contribuir en forma directa a mejorar la calidad de los Servicios AIS en general. Por consiguiente, se convino en que los Estados pertinentes deberían adoptar las medidas necesarias para otorgar una elevada prioridad a la instrucción y a las condiciones de servicio del personal asignado a funciones AIS y MAP. Además, que la oficina central AIS, la oficina NOTAM internacional (NOF) y las dependencias AIS de aeródromo deberían tener una dotación de personal calificado suficiente para satisfacer las demandas de los explotadores; comprendidas las horas de mayor tráfico, durante las horas regulares de operación y el servicio durante las 24 horas.

2.5 Con respecto a los párrafos anteriores; la RAN CAR/SAM /3 finalmente convino en que los servicios AIS de un Estado, serían deficientes en la medida en que no contarán con una adecuada y eficaz organización AIS, con la categoría apropiada y el personal y equipos necesarios para tener la capacidad de producir y mantener actualizada una AIP completa que comprenda todas las cartas aeronáuticas requeridas; y de preparar y distribuir los NOTAMs respectivos, así como de poder proporcionar a todos los vuelos, los servicios de información previa y posterior al vuelo según lo requerido.

2.6 **Cartas Aeronáuticas**

2.6.1 Con respecto a la producción por los Estados de las Cartas Aeronáuticas requeridas, la Reunión observó que la falta de conformidad con las especificaciones del Anexo 4 de la OACI persistía y que incluso algunas cartas obligatorias definidas en el anexo 4 no estaban publicadas o estaban publicadas utilizando sólo parcialmente las especificaciones del Anexo 4. La reunión estuvo de acuerdo en que éstas eran deficiencias importantes que podrían tener repercusiones sobre la seguridad de la navegación aérea; a este respecto, se confirmó la necesidad de proveer cartas aeronáuticas obligatorias y también la necesidad de normalizar la presentación de las cartas y su contenido, de conformidad con las especificaciones de la OACI; sobre el aspecto de la normalización se confirmó que hoy más que nunca era necesario cumplir con el requisito de uniformidad y normalización en la presentación de la información.

2.7 **Sistema Geodésico Mundial -1984 (WGS-84)**

2.7.1 Al debatir este importante asunto, la RAN CAR/SAM /3 fue consciente de que la implantación del WGS-84 tiene un impacto directo con la implantación oportuna de los sistemas CNS/ATM, y de que dicha materia estaba siendo objeto de adecuado tratamiento tanto por las Oficinas Regionales pertinentes como por el Grupo Regional GREPECAS; no obstante, la Reunión resumió como se indica a continuación, las principales razones por las cuales en las Regiones CAR/SAM no se había implantado el Sistema WGS-84 según lo requerido;

- a) Carencia de planificación nacional y regional
- b) Falta de asignación por las administraciones de los recursos financieros necesarios para la efectiva implantación del WGS-84.
- c) necesidad de un efectivo nivel de coordinación entre los organismos aeronáuticos y geodésicos de los Estados;
- d) insuficiencia de personal aeronáutico con los conocimientos técnicos necesarios para asesorar y/o orientar al personal encargado de los servicios geodésicos, a fin de poder obtener todos los datos de coordenadas geográficas WGS-84 requeridas para los fines aeronáuticos; y,

- e) necesidad de disponibilidad del personal técnico y los equipamientos requeridos en las administraciones para hacer frente de manera efectiva al requerimiento sobre la implantación del WGS-84.

3. **Implantación de los requerimientos AIS/MAP en el área considerada**

3.1 En relación a la implantación de los requerimientos AIS/MAP del Anexo 15 de la OACI, y lo acordado sobre el particular por la RAN CAR/SAM/3; tomando además en cuenta el análisis efectuado respecto de este materia para su análisis por esta Reunión; se puede indicar que no obstante los esfuerzos llevados a cabo, al presente aún persisten algunos inconvenientes que están afectando el normal suministro de los servicios AIS en el área objeto de consideración por esta Reunión, como se detalla a continuación:

- Existen tres (3) Estados del área que aún no han producido la AIP reestructurada según lo requerido;
- el requerimiento para el efectivo establecimiento de dependencias AIS de aeródromo no es eficazmente satisfecho por los menos por dos Estados del área;
- en el área bajo consideración, no se suministran un servicio H24 en por lo menos dos de las oficinas NOTAM internacionales establecidas, siendo además que en una de ellas se tienen grandes problemas de comunicación;
- se requiere de un mejor control y disponibilidad de las informaciones NOTAMs entre los Estados involucrados, es decir un mayor nivel de eficiencia respecto al intercambio NOTAM entre estos Estados y desde los mismos, hacia otros Estados de la Región CAR/SAM;
- no se aplican requerimientos para garantizar el efectivo suministro del servicio de información posterior al vuelo conforme el Anexo 15 de la OACI, en casi ninguno de los Estados involucrados;
- generalmente no se cumple en el área objeto de consideración, con todos y cada uno de los requerimientos establecidos por el Anexo 15 de la OACI, respecto del sistema reglamentario AIRAC;
- los requerimientos sobre la regular promulgación de enmiendas y suplementos AIP no están siendo satisfechos por los menos por tres de los Estados considerados;
- el requerimiento sobre la publicación de AICs no esta siendo satisfecho por lo menos por tres Estados del área;
- los requisitos sobre la regular promulgación de listas verificativas y sumarios de publicaciones, no son efectivamente satisfechos por lo menos por cuatro Estados;
- por lo menos tres Estados no satisfacen en forma regular y efectiva con la producción y mantenimiento de todas las cartas aeronáuticas requeridas por el Anexo 4 de la OACI;
- sólo tres Estados del área han cumplido con la implantación del Sistema WGS-84;
- se requiere que tres de los Estados involucrados produzcan sus cartas aeronáuticas bajo el Sistema WGS-84;
- se requiere que cinco de los Estados del área cumplan con el requerimiento de publicar las ondulaciones geoidales para cada uno de los umbrales de pista de sus aeropuertos internacionales;
- a fin de garantizar consistencia y uniformidad en los datos de coordenadas geográficas WGS-84 que publiquen respecto de los límites de FIRs comunes en el área objeto de consideración; por tanto se requiere de acuerdos bilaterales y/o multilaterales entre los Estados involucrados.

3.2 Con miras a permitir un mejor análisis sobre la situación reportada en el párrafo 3.1 anterior, se presentan los Apéndices **A, B, C y D** a esta nota de estudio, los cuales presentan aspectos relacionados al estado de implantación de los requerimientos del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM y de los Anexos 4 y 15 de la OACI.

4. **Propuesta**

4.1 En esta nota de estudio se presenta a la Reunión aspectos sobre la implantación de los requerimientos AIS/MAP, y del tratamiento que la reunión RAN CAR/SAM/3 diera a esta materia a fin de poder tomar en cuenta la necesidad de poder proveer a los usuarios con un Servicio de Información Aeronáutica confiable y oportuno. En el Apartado 3 de esta nota de estudio se presenta para su consideración una serie de inconvenientes que están afectando el normal suministro de los servicios AIS en el área objeto de consideración, a fin de que la Reunión en base a las consideraciones pertinentes, pueda arribar a algún tipo de solución y/o orientación pertinente que permita un mejoramiento de la situación reportada

5. **Acción sugerida**

5.1 A la luz de lo expuesto en esta nota de estudio, se invita a la Reunión a tomar nota de la información que se suministra; y en base a lo indicado en los apartados 3 y 4 de esta nota de estudio; se sirva en consecuencia y luego del análisis correspondiente, adoptar todas las acciones que sean requeridas para cada caso.
