



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**Segunda Reunión Oficiosa del Grupo Informal de Coordinación del Caribe
Este y Sudamérica Noreste (E-CAR/SAM-NE ICG/2)**

(Caracas, Venezuela, 22 al 25 de Julio de 2002)

Asunto 2: Revisión de asuntos CNS

**a) Revisión del estado de implantación de las Conclusiones de la Reunión Oficiosa
CAR/SAM AIS/ATM/CNS 02/00 relacionadas con el área CNS**

**DEFICIENCIAS EN EL ÁREA CNS CONSIDERADAS COMO URGENTES EN SU SOLUCIÓN
EN LA SUBREGIÓN ECAR/SAM-NE**

(Presentada por la Secretaría)

Resumen

En esta nota de estudio se presentan las deficiencias en el área CNS en la Subregión E-CAR/SAM-NE ICG/2 catalogada como urgentes en su solución por la Junta de Seguridad de la Aviación ASB y examinadas durante la Reunión GREPECAS 10.

Referencias

Informe de la Reunión ASB/3; e
Informe GREPECAS/10.

1. Introducción

1.1 Durante la última reunión de GREPECAS (GREPECAS/10, Las Palmas, Islas Canarias, España, del 23 al 27 de octubre de 2001) a fin de identificar la problemática de la navegación aérea sobre planificación e implantación en las regiones CAR/SAM, se examinó el trabajo realizado por la Junta de Seguridad de la Aviación (ASB), el cual consistió en la identificación dentro de una larga lista de deficiencias, las que tendrían mayor impacto en el mantenimiento de la seguridad aérea y, por ende, considerarlas como de urgente solución.

1.2 El ASB está compuesto por el Presidente, el Secretario del GREPECAS, los Directores de las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, un representante de asuntos regionales de la sede de la OACI, los presidentes de los subgrupos y un representantes de los siguientes organismos IATA, IBAC, IFALPA e IFATCA. y su principal tarea es de evaluar, validar y supervisar las deficiencias en el campo de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM y desarrollar las acciones necesarias pertinentes. Asimismo, la Junta tiene el papel de promover y ser un instrumento en la resolución de las deficiencias catalogadas como urgentes.

1.3 En la Subregión bajo análisis y dentro de los aspectos CNS, se han identificados deficiencias de prioridad urgente a resolver en el área de comunicaciones, específicamente en algunos de los servicios de comunicaciones fijos y móviles aeronáuticos.

2 **Análisis**

Deficiencias urgentes del Servicio Fijo Aeronáutico. en la Subregión E-CAR/SAM/NE

2.1 En el servicio fijo aeronáutico, la ASB ha identificado como deficiencias urgentes para solucionar las siguientes:

- Circuito AFTN Cayenne-Brasil
- Circuito oral Belem-Paramaribo
- Circuito oral Rochambeau-Belem

Circuito AFTN Cayenne-Brasil

2.2 Esta deficiencia fue presentada por Francia durante la Reunión ATM/CNS/SG/1 (Redondo Beach, Estados Unidos, 16 al 20 de julio de 2001) y apoyada por Brasil, manifestando una disponibilidad operacional baja del misma.

2.3 Esta deficiencia quedaría solucionada con la implantación de la REDDIG, la cual estaría prevista a finales del 2002. Antes de la implantación de la REDDIG, la Reunión quisiera conocer los planes que se llevarán a cabo para solventar dicha problemática por parte de las Administraciones de Francia y Brasil.

Circuito oral Belem- Paramaribo

2.4 La implantación de este circuito estaba previsto como parte de la red oral conmutada ATS desde el año de 1989 y hasta la fecha todavía no se ha implementado. Las coordinaciones entre los dos centros se hacen a través de circuitos de discados directos internacionales.

2.5 Esta deficiencia quedaría solventada una vez que se implemente la REDDIG, la cual está prevista a finales del 2002.

Circuito oral Rochambeau-Belem

2.6 Este canal oral se implantó como parte de un circuito de voz más datos enlazando Rochambeau y Brasilia. El circuito oral ATS Rochambeau ACC/Belem ACC es un circuito conmutado que usa servicios de conmutación del conmutador oral ATS de Brasilia. Actualmente, el servicio de comunicaciones orales es deficiente debido a problemas en Brasilia relacionados con el equipo multiplexor de voz más datos (Toyama).

2.7 Esta deficiencia se solventaría con la implantación de la REDDIG a finales del 2002. Durante la Reunión ATM/CNS/SG/1, la delegación de Brasil propuso que antes de la implantación de la REDDIG, se podía implantar un circuito frame relay.

2.8 Se espera que durante la Reunión, las Administraciones aeronáuticas involucradas a informen sobre los avances logrados.

Deficiencias urgentes del Servicio Móvil Aeronáutico en la Subregión E-CAR/SAM/NE

2.9 En el servicio móvil aeronáutico, se han identificado como deficiencias urgentes para solucionar las siguientes:

- Comunicaciones HF de la FIR de Piarco
- Cobertura VHF actual FIR de Manaus
- Cobertura VHF FIR de Maiquetía

Comunicaciones HF de la FIR de Piarco

2.10 La FIR de Piarco, al tener un área oceánica de control en ruta bastante extensa, requiere de las comunicaciones HF durante las 24 horas del día. La familia de frecuencia HF de la UIT recomendadas a implantarse en la FIR de Piarco, de acuerdo al documento de planificación Regional FASID, son de la CAR-A, CAR-B y SAM-2. De estas familias, Trinidad tiene instalados 3 canales para la familia de frecuencias de la CAR-A, un canal para la CAR-B y dos canales para la SAM-2. Para tener una cobertura efectiva las 24 horas, se necesitaría como mínimo tres canales para cada una de las familias de frecuencias mencionadas.

2.10 Adicionalmente, existen diversos reportes de pilotos que indican que en el ACC de Piarco no están disponibles las comunicaciones de las frecuencias HF. Estos reportes de baja disponibilidad vienen reportándose desde el mes de abril del 2000.

2.11 Considerando la importancia de las comunicaciones HF en el área oceánica de la FIR de Piarco, por ser el único medio de comunicaciones disponible, la Reunión espera que la Administración Aeronáutica de Trinidad & Tobago informe a la Reunión las acciones tomadas para resolver dicha problemática.

Cobertura VHF actual FIR de Manaus

2.12 La falta de cobertura VHF en algunos tramos de las rutas ATS que cruzan la FIR de Manaus hace que no se brinde servicio de tránsito aéreo al nivel requerido. Esta deficiencia en este momento se encuentra en fase de solución, debido a que la Administración de Brasil está adquiriendo equipos VHF para su implantación en estaciones remotas para atender las comunicaciones tierra-aire del ACC de Manaus.

2.13 Se espera que durante la Reunión se reciba información de la Administración Aeronáutica de Brasil en cuanto respecta al estado de implantación de las estaciones remotas de VHF tierra aire en el área mencionada.

Cobertura VHF FIR de Maiquetía

2.14 La falta de cobertura de VHF en algunos tramos de las rutas ATS que cubren la FIR de Maiquetía hace que no se brinde servicio de tránsito aéreo al nivel requerido. Esta deficiencia, de acuerdo a información suministrada por la Administración Aeronáutica de Venezuela, sería solventada debido a que se está adquiriendo el equipamiento VHF necesario para ser instalado en las estaciones remotas para dar cobertura faltante.

2.15 Se espera que durante la Reunión se reciba información de la Administración Aeronáutica de Venezuela en cuanto respecta al estado de implantación de las estaciones remotas de VHF tierra-aire necesarias para garantizar la cobertura VHF faltante.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Que los Estados involucrados informen sobre las acciones llevadas a cabo para solventar las deficiencias presentadas; y
- c) Que los Estados involucrados presenten un plan de acción en el cual se pueda dar un seguimiento para la solución de las deficiencias.