



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

OCTAVA REUNIÓN/SEMINARIO DE DIRECTORES DE CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL (CIAC/8)

(Lima, Perú, del 17 al 19 de Noviembre de 2008)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Actividades realizadas por los Centros de Instrucción de Aviación Civil de la Región

PLANES DE IMPLANTACION DE MEJORAS EN LA REGION SAM

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN
Esta nota de estudio propone a la reunión evaluar los planes de asistencia para la implantación de un sistema regional ATM considerando el concepto operacional ATM y el soporte de tecnología en comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) correspondiente contenidas en el Proyecto RLA/06/901.
Referencias: <ul style="list-style-type: none">• Plan Mundial de Navegación Aérea• 36° Asamblea General de la OACI• Proyecto RLA/06/901
Objetivos Estratégico de la OACI: A: Seguridad operacional B: Protección del medio ambiente D: Eficiencia

1. **Introducción**

1.1 **Plan Mundial de Navegación Aérea**

1.1.1 El concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial, respaldado por la 11ª Conferencia de navegación aérea convocada por la OACI en el 2003 (AN-Conf/11), ofrece una nueva visión para la implantación de un sistema de ATM mundial. Con posterioridad a una reunión de consulta realizada el 2004 con la Comisión de Aeronavegación de la OACI, los socios de la industria elaboraron una guía para la implantación de la ATM con el objetivo de alcanzar beneficios a corto y mediano plazo mientras se trabaja para lograr el sistema de ATM mundial previsto en el concepto operacional. De conformidad con lo solicitado por la Comisión, esta guía se integró en una revisión del Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM.

1.1.2 El Plan Mundial de Navegación Aérea revisado y su aproximación a la planificación servirá entonces como el punto de partida para los logros mensurables, conforme prosiga la evolución de una gestión basada en sistemas a otra basada en la performance, hacia la planificación e implantación de un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo que, sobre una base universal, logre la interoperabilidad y continuidad para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo a través de las regiones, satisfaga los niveles de seguridad acordados, procure operaciones económicamente óptimas, sea ambientalmente sostenible y satisfaga los requisitos nacionales de seguridad. La meta es lograr operaciones de vuelo de puerta-a-puerta en las que la planificación sucesiva y las fases operacionales de sus procesos estén administradas y puedan realizarse de modo continuo y coherente.

1.2 **36° Asamblea General de la OACI**

1.2.1 La Asamblea de la OACI en su 36° Periodo de sesiones llevada a cabo en Montreal, Canadá, del 18 al 28 de septiembre de 2007, entre otros temas importantes, tuvo en consideración el área de instrucción aeronáutica. La provisión y funcionamiento según los requerimientos establecidos para las instalaciones y servicios terrestres, así como la aplicación de los SARPS y PANS, dependen principalmente del grado de formación del personal asignado.

1.2.2 Asimismo, tuvo presente las dificultades que los Estados están experimentando debido a la escasa o falta de formación adecuada. Por tal razón fue de opinión que se deben realizar todos los esfuerzos posibles con el objeto de obtener niveles mas altos en la formación del personal y de ser necesario, la OACI debería ayudar a los Estados a satisfacer sus necesidades en esta materia.

1.2.3 Para este fin y como parte de su programa regular de trabajo, la OACI lleva cabo programas de formación permanente denominado "Programa de instrucción aeronáutica de la OACI". El mismo se rige por los siguientes principios:

- a) la instrucción aeronáutica es responsabilidad de los Estados contratantes;
- b) la OACI debería otorgar la mas alta prioridad al establecimiento de programas relacionados con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación;
- c) debería alentarse y facilitarse la prestación de ayuda entre Estados en materia de instrucción aeronáutica, especialmente en aquellos aspectos en que la falta de instrucción adecuada pueda perjudicar la seguridad, protección o regularidad de la navegación aérea internacional;
- d) la OACI debería brindar asesoramiento a los Estados contratantes acerca de la vigilancia operacional de los centros de instrucción; y
- e) la OACI no debería participar en la dirección de los centros de instrucción, pero si alentar y asesorar a los explotadores de los centros.

1.2.4 En este sentido, los Estados deberían normalizar, en la medida de lo posible, los programas, métodos y materias que integran los cursos de instrucción y establecer disposiciones adecuadas para los exámenes y el otorgamiento de licencias, como también ajustar los grados de competencia a las normas internacionales y utilizar todos estos criterios para conseguir una mayor uniformidad de las prácticas y procedimientos operativos.

1.2.5 Además se debería establecer requisitos para la instrucción practica en el puesto de trabajo, incluyendo familiarización con las condiciones operativas pertinentes, del personal que después de haber finalizado la instrucción básica necesite tener experiencia en condiciones reales, antes de que se le asigne a puestos de responsabilidad en las operaciones. Para estos efectos los Estados deberían considerar la posibilidad de utilizar plenamente los recursos de los diversos programas de cooperación y asistencia técnica, como también cursos periódicos de actualización, especialmente cuando se introduzcan nuevo equipamiento, procedimientos o técnicas.

1.2.6 Otra práctica contribuyente a lo anterior, es que los Estados se faciliten información entre ellos con el objeto de intercambiar información sobre los tipos de cursos aeronáuticos que patrocinen o que estén disponibles en sus respectivos Estados y en los cuales se acepten alumnos procedentes de otros Estados.

2. **Análisis**

2.1 **Proyecto RLA/06/901**

2.1.1 En el marco de lo presentado previamente, la OACI hasta el momento ha suscrito las respectivas Cartas de Acuerdo para la provisión de cooperación técnica financiada con fondos de fideicomiso denominado Proyecto RLA/06/901 con los siguientes Estados SAM: Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Perú, Paraguay, Uruguay y Venezuela.

2.1.2 El objetivo de este proyecto es proveer asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados y organizaciones participantes para el desarrollo de iniciativas del plan mundial de navegación aérea que contribuyan a la implantación de un sistema regional de gestión del tránsito aéreo, considerando el concepto operacional de ATM mundial y el soporte de tecnología CNS correspondiente, incluyendo los elementos AGA, AIS y MET que sean necesarios, el intercambio de experiencias en los procesos y la capacitación de personal en las materias involucradas.

2.1.3 La implantación del concepto operacional de ATM mundial tiene un horizonte de largo plazo, hasta el año 2025 y aún más allá. El proceso de transición ya iniciado incluye la adopción de varias iniciativas operacionales en las regiones CAR y SAM, algunas de las cuales han sido logradas con el apoyo del programa de cooperación técnica de la OACI. Se prevé continuar el proceso con la asistencia del presente proyecto, preparado a solicitud de los Estados para facilitar la implantación de nuevas iniciativas operacionales y la capacitación del personal involucrado.

2.1.4 Las iniciativas operacionales contempladas a ser implantadas son las siguientes:

- a) Navegación basada en la performance (PBN)
- b) Gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)
- c) Mejoras en las capacidades de comunicaciones
- d) Mejoras en los sistemas de navegación
- e) Mejoras en las capacidades de vigilancia
- f) Diseño y gestión de aeródromos
- g) Operaciones en la pista
- h) Información Aeronáutica
- i) Utilización del Sistema geodésico mundial – 1984 (WGS-84)
- j) Sistemas meteorológicos
- k) Adoctrinamiento y capacitación
- l) Aspectos institucionales
- m) Sistemas de garantía de calidad
- n) Sistema de gestión de la seguridad operacional
- o) Sistemas automatizados de ATM

2.1.5 La situación prevista al finalizar el Proyecto se habrá logrado la planificación y implantación en forma coordinada y homogénea en la Región SAM de las iniciativas del plan mundial con miras a un sistema ATM regional seguro, integrado, interoperable y costo-eficiente, en un marco global de seguridad operacional e interfuncionalidad que satisfaga las necesidades de la aviación civil internacional.

3. **Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la Reunión:

- a) Tomar nota de la información recibida; y
- b) Evaluar su implicancia sobre la situación actual en materia de cursos.

- FIN -