



Cuestión 1 del

Orden del Día:

Seguimiento a las conclusiones y decisiones adoptadas por las reuniones SAM/IG y presentación de una propuesta de agenda para las próximas reuniones del grupo de implantación SAM

PROPUESTA DE UNA NUEVA AGENDA PARA LAS REUNIONES SAM/IG

(Presentada por la Secretaría)

Resumen	
Esta nota de estudio presenta una propuesta de cambios en la agenda de las reuniones SAM/IG y su modalidad de implantación. La nueva agenda responde a los requerimientos de implantación de los módulos del Bloque 0 de la metodología Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) considerados en la Región SAM e indicados en el <i>Plan de implantación del sistema de navegación aérea basado en rendimiento para la región SAM</i> .	
Referencias	
<ul style="list-style-type: none">• Cuarta Edición del Plan Mundial de Navegación Aérea; y• Plan de implantación del sistema de navegación aérea basado en rendimiento para la región SAM Versión 1.3 (PBIP) (mayo 2003).	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i> <i>C – Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>

1. Introducción

1.1 La agenda actual de la SAM /IG desde el inicio de las actividades del Grupo responde a los siguientes requerimientos de implantación regional relacionados con las iniciativas del plan mundial (GPI) considerados en la tercera edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP):

- a) transición de una gestión del tránsito aéreo basada en sistemas terrestres a otra basada en la performance de las aeronaves (PBN);
- b) mejoras que podrán introducirse para equilibrar demanda y capacidad y capacidad del tráfico aéreo (ATFM);
- c) evaluación de los requisitos operacionales para determinar la implantación de mejoras de las capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia para operaciones en ruta y área terminales; e
- d) implantación operacional de nuevos sistemas automatizados de ATM e integración de los existentes.

1.2 Asimismo, los requerimientos arriba indicados son parte también del *Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM* (PBIP) el cual fue aprobado por la Duodécima Reunión de Autoridades de la Región Sudamericana de la OACI (RAAC712) (Lima, Perú, 3-6 de octubre de 2011).

1.3 El PBIP ha sido enmendado en mayo del 2013 con el fin de alinearlo con la cuarta edición del GANP. Esta nueva edición del GANP ofrece orientación clara sobre las metas operacionales y acerca de las tecnologías, la aviónica, los procedimientos, las normas y las aprobaciones normativas necesarias para lograr dichas metas.

1.4 Por otro lado, el GANP establece un marco que permite una implantación gradual de acuerdo con los perfiles operacionales específicos y las densidades de tráfico de cada Estado. Este marco se logra mediante la metodología Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU). Las mejoras a implantar en los bloques se identifican en los módulos. Los bloques son periodos de tiempo de cinco años, inicialmente se han identificado cuatro bloques, el Bloque 0 que inicia en el 2013, el Bloque 1 inicia el 2018, el Bloque 2 inicia el 2023 y el Bloque 3 inicia el 2028,

1.5 Para el Bloque 0, el GANP ha identificado 18 módulos. En la Región SAM, de los 18 módulos se ha considerado únicamente 15 para su implantación, los cuales responden a los requerimientos actuales de mejora de la capacidad y eficiencia de la navegación aérea de la Región SAM para el periodo 2013-2017. Los módulos identificados para la Región SAM se incluyeron en el PBIP. Los módulos considerados en la Región SAM asociados a cada una de las Áreas de Mejoramiento de la Eficiencia (PIA) se muestran en el **Apéndice A** de esta nota de estudio.

2. Análisis

2.1 La agenda actual de las reuniones SAM/IG cubre muchos de los módulos del Bloque 0 del ASBU considerados a implantar en la Región SAM de acuerdo al PBIP. En la cuestión relativa a la transición de una gestión del tránsito aéreo basada en sistemas terrestres a otra basada en la performance de las aeronaves (PBN), se están cubriendo los módulos B0-65 ó B0-APTA; B0-05 ó B0-CDO; B0-20 ó B0-CCO; y B0-10 ó B0-FRTO.

2.2 Con respecto a las mejoras que podrán introducirse para equilibrar demanda y capacidad del tráfico aéreo (ATFM), la misma está cubriendo el módulo B0-35 ó B0-NOPS.

2.3 Asimismo, la cuestión del orden del día de la agenda de la SAM/IG relativa a la evaluación de los requisitos operacionales para determinar la implantación de mejoras de las capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia para operaciones en ruta y área terminales se están cubriendo los módulos B0-25 ó B0- FICE; B0-84 ó B0-ASUR; y B0-40 ó B0-TBO.

2.4 Finalmente, en la cuestión del orden del día de la agenda de la SAM/IG relacionada con la implantación operacional de nuevos sistemas automatizados de ATM e integración de los existentes, se está cubriendo el módulo B0-102 ó B0-SNET.

2.5 En el **Apéndice B** de esta nota de estudio se indican los módulos del Bloque 0 considerados a implantar en la Región SAM que actualmente no forman parte de agenda de la SAM/IG. La SAM/IG se caracteriza como una reunión en la cual especialistas de diferentes disciplinas aeronáuticas involucrados en los temas de la agenda elaboran planes de acción, apoyan y dan seguimiento a la implantación de sistemas, servicios y procedimientos para el mejoramiento de la eficiencia, capacidad de la navegación aérea de la Región SAM, manteniendo altos estándares de seguridad operacional.

2.6 De los módulos considerados en el Apéndice B, algunos de estos están siendo tratados bajo los programas y proyectos del GREPECAS. Los mecanismos que utilizan los coordinadores de programas y proyectos para dar seguimiento a la implantación de las actividades en la Región SAM son teleconferencia y reuniones, en caso necesario. Para dar seguimiento al módulo B0-15 ó B0-DAIM, se han establecido proyectos y se tiene uno o dos eventos al año, dependiendo de la necesidad. De la misma forma, al módulo B0 105 ó B0-MET se le está dando seguimiento en los proyectos del programa MET del GREPECAS. El módulo B0-80 ó B0-CDM estaría siendo considerado en los programas y proyectos del área AGA y los mecanismos de implantación asociados al respecto. Estos módulos consideramos que también deberían ser tratados en la SAM/IG, adicionalmente a los mecanismos que se tienen actualmente para dar seguimiento a la implantación de las actividades, con el fin de involucrar otras áreas relacionadas y poder analizar la contribución de los módulos en las respectivas áreas de mejoramiento de la eficiencia (PIA).

2.7 Los módulos B0-75 ó B0- SURF y el B0-101 ó B0-ACAS podrían analizarse en la agenda relacionada con la evaluación de los requisitos operacionales para determinar la implantación de mejoras de las capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia para operaciones en ruta y área terminales de la agenda actual de la SAM/IG. Para dar seguimiento a la implantación de los módulo B0-15 ó B0-RESEQ, éste podría incorporarse a las cuestiones del orden día relacionadas y para el B0-75 ó B0- SURF pudieran incorporarse dos nuevas cuestiones del orden día relacionadas con la transición de una gestión del tránsito aéreo basada en sistemas terrestres a otra basada en la performance de las aeronaves (PBN) y la implantación operacional de nuevos sistemas automatizados de ATM e integración de los existentes.

2.8 En consideración a los párrafos arriba indicados, en esta sección de la nota de estudio se presenta como **Apéndice C** una propuesta de enmienda a la agenda de la SAM/IG actual que incluye todos los módulos del Bloque 0 considerados a implantar en la Región SAM de acuerdo al PBIP.

2.9 La nueva agenda propuesta para la SAM/IG se presenta bastante amplia, en vista que prácticamente abarca todos los campos de navegación aérea y su ejecución implica la participación de especialistas de navegación aérea que normalmente no participan en la SAM/IG, como son las áreas de AGA, AIS y MET. En vista de la dificultad que habría en tener una reunión de esta naturaleza, se somete a consideración de la Reunión que las cuestiones del orden del día a analizar en una reunión de la SAM/IG dependa de las prioridades de implantación del momento y definidas por la Secretaría con la antelación debida.

2.10 Tomando en cuenta que actualmente se realizan dos reuniones SAM/IG al año, habría una reunión SAM/IG que abarque unas cuestiones del orden del día y las cuestiones del orden día faltantes se analizarían en la otra reunión. En caso fuera necesario, se podría implantar una tercera reunión SAM/IG en el mismo año.

2.11 Para la reunión SAM/IG/13 a realizarse en mayo de 2014, se propone una reunión con todas las cuestiones del orden del día descritas en el Apéndice C con el fin de que la Reunión se informe, efectúe seguimiento y establezca las prioridades de implantación requeridas en la Región.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión:

- a) tomar nota de la información presente en la nota de estudio;
- b) analizar la propuesta de una nueva agenda de la SAM/IG y de su modalidad de implantación indicadas en la sección 2 y los Apéndices A, B y C de esta nota de estudio;
- c) analizar otros aspectos relacionados al asunto que considere necesario.

- - - - -

APÉNDICE A

Mejoramiento de la eficiencia en las operaciones de aeródromos (PIA 1)

- Mejoramiento de la afluencia de tránsito mediante secuenciación de pistas (AMAN/DMAN) (B0-15 o B0-RSEQ)
- Optimización de los procedimientos de aproximación, guía vertical incluida (B0-65 o B0-APTA)
- Seguridad operacional y eficiencia de las operaciones en la superficie (A-SMGCS Nivel 1-2) (B0-75 o B0-SURF)
- Operaciones aeroportuarias mejoradas mediante CDM a nivel aeropuerto (B0-80 o B0-CDM)

Mejoramiento de eficiencia en la interoperabilidad intra e interregional de datos y sistemas por medio de una gestión de la información. (PIA2)

- Mayor interoperabilidad, eficiencia y capacidad mediante la integración tierra-tierra (B0-25 o B0-FICE)
- Mejoramiento de los servicios mediante la gestión de la información aeronáutica digital (B0-30 o B0-DAIM)
- Información meteorológica para apoyar mejoras de la eficiencia y seguridad operacionales (B0-105 o B0-AMET)

Mejoramiento de la eficiencia en la Optimización de la capacidad y vuelos flexibles mediante una ATM mundial colaborativa; y Trayectorias de vuelo eficientes mediante operaciones basadas en las trayectorias. (PIA3)

- Mejoras operaciones mediante trayectorias en ruta mejoradas (B0-10 o B0-FRTO)
- Mejor eficiencia para manejar la afluencia mediante la planificación basada en una visión a escala de la red (B0-35 o B0-NOPS)
- Capacidad inicial para vigilancia en tierra (B0-84 o B0-ASUR)
- Mejoramiento de ACAS (B0-101 o B0-ACAS)
- Mejor eficiencia de las redes de seguridad terrestres (B0-102 o B0-SNET)

Mejoramiento de la eficiencia en las trayectorias de vuelo eficientes mediante operaciones basadas en las trayectorias (PIA 4)

- Mayor flexibilidad y eficiencia en los perfiles de descenso (CDO) (B0-05 o B0-CDO)
- Mayor flexibilidad y eficiencia en los perfiles de ascenso — Operaciones de ascenso continuo (CCO) (B0-20 B0-CCO)
- Mayor seguridad operacional y eficiencia mediante la aplicación inicial de servicios en ruta de enlace de datos (B0-40 o B0-TBO)

APÉNDICE B

MODULOS DEL ASBU DEL BLOQUE 0 NO CUBIERTOS POR LA SAM/IG

Mejoramiento de la eficiencia en las operaciones de aeródromos (PIA 1)

- Mejoramiento de la afluencia de tránsito mediante secuenciación de pistas (AMAN/DMAN) (B0-15 o B0-RSEQ)
- Seguridad operacional y eficiencia de las operaciones en la superficie (A-SMGCS Nivel 1-2) (B0-75 o B0 SURF)
- Operaciones aeroportuarias mejoradas mediante CDM a nivel aeropuerto (B0-80 o B0-CDM)

Mejoramiento de eficiencia en la interoperabilidad intra e interregional de datos y sistemas por medio de una gestión de la información. (PIA2)

- Mejoramiento de los servicios mediante la gestión de la información aeronáutica digital (B0-30 o B0-DATM)
- Información meteorológica para apoyar mejoras de la eficiencia y seguridad operacionales (B0-105 o B0-AMET)

Mejoramiento de la eficiencia en la Optimización de la capacidad y vuelos flexibles mediante una ATM mundial colaborativa; y Trayectorias de vuelo eficientes mediante operaciones basadas en las trayectorias. (PIA3)

- Mejoramiento de ACAS (B0-101 o B0-ACAS)

APÉNDICE C

**PROYECTO REGIONAL RLA/06/901
PROPUESTA DE AGENDA PARA EL TALLER/REUNIÓN DEL
GRUPO DE IMPLANTACIÓN SAM**

- Cuestión 1 del
Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones y decisiones adoptadas por las reuniones SAM/IG y presentación de una propuesta de agenda para las próximas reuniones del grupo de implantación SAM
- Cuestión 2 del
Orden del Día: Transición de una gestión del tránsito aéreo basada en sistemas terrestres a otra basada en la performance de las aeronaves (PBN)
- a) Optimización del espacio aéreo SAM
 - b) Implantación de la navegación basada en la performance (PBN) en la Región SAM
 - c) Normas y procedimientos para la aprobación de operaciones de la navegación basada en la performance
- Cuestión 3 del
Orden del Día: Implantación de la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en la Región SAM
- Cuestión 4 del
Orden del Día: Evaluación de los requisitos operacionales para determinar la implantación de mejoras de las capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) para operaciones en ruta y área terminal
- Cuestión 5 del
Orden del Día: Implantación operacional de nuevos sistemas automatizados de ATM e integración de los existentes
- Cuestión 6 del
Orden del Día: Mejoramiento de los servicios mediante la gestión de la información aeronáutica digital y de información meteorológica para apoyar mejoras de la eficiencia y seguridad
- a) Gestión información aeronáutica digital
 - b) Gestión de la información meteorológica
- Cuestión 7 Operaciones aeroportuarias mejoradas mediante CDM a nivel aeropuerto
- Cuestión 8 Revisión de los términos de referencia y programa de trabajo de las reuniones SAM/IG
- Cuestión 9 Otros asuntos