



**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Seguimiento a las conclusiones y decisiones adoptadas por las reuniones SAM/IG, resultados de la Décimo Séptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17) y avances en el desarrollo del nuevo Plan Electrónico de Navegación Aérea (e-ANP)

**Resultados de la Décimo Séptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución
CAR/SAM (GREPECAS/17)**

(Presentada por la secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta los principales resultados de la decimoséptima reunión del grupo de regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17).	
REFERENCIAS:	
<ul style="list-style-type: none">Informe de la Decimoséptima reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17 del 21 al 25 de julio de 2014)	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i>	<i>A – Seguridad operacional B – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea E– Protección del medio ambiente</i>

1 Introducción

1.1 La Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17) se llevó a cabo en Cochabamba, Estado Plurinacional de Bolivia, del 21 al 25 de julio de 2014, en las instalaciones del Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC).

1.2 Asistieron a la Reunión 103 participantes de 17 Estados/Territorios Miembros de las Regiones CAR/SAM y observadores de 8 Organizaciones Internacionales. Se formularon 12 conclusiones y 4 decisiones.

1.3 La Reunión GREPECAS/17 representa la primera Reunión bajo la nueva organización basada en programas y proyectos. La agenda de la Reunión trató los siguientes puntos principales Actividades de navegación aérea a nivel global, intra regional e inter regional, Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional: Revisión de los programas y proyectos y Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM.

2 Análisis

2.1 Con el fin de que el Grupo SAM/IG pueda dar seguimiento a los resultados de la Reunión GREPECAS/17 y analizar el impacto en las actividades de la Región SAM a continuación se presenta un

resumen de los siguientes puntos principales de agenda, información completa del informe de la Reunión GREPECAS/17 se puede descargar del siguiente portal web http://www.icao.int/SAM/Pages/ES/GREPECAS_Meetings_ES.aspx?year=2014:

- Actividades de navegación aérea a nivel global, intra regional e inter regional
- Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional: Revisión de los programas y proyectos
- Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

Actividades de navegación aérea a nivel global, intra regional e inter regional, Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones

2.2 En esta cuestión del orden del día se trataron aspectos que el grupo SAM IG debería analizar para verificar si los mismos ameritan la modificación o introducción de nuevas tareas en las actividades del Grupo SAM/IG.

Resultados del trigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A38) sobre aspectos de navegación aérea y su impacto en la planificación e implantación regional

2.3 En referencia a los resultados del trigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI sobre aspectos de navegación aérea, particularmente a las Resoluciones A38-2, A38-6, A38-8, A38-11 y A38-12; la Reunión analizó su impacto en las actividades de planificación e implantación en las Regiones CAR/SAM formulando la conclusión 17/6 Seguimiento en la implantación de las resoluciones de la A38 relacionadas con la navegación aérea acordando las siguientes acciones de seguimiento que los Estados de las Regiones CAR/SAM:

- a) procedieran a enmendar sus planes nacionales de navegación aérea tomando en cuenta el nuevo Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP Cuarta Edición) y los planes regionales de implantación basados en performance y alineados con el ASBU CAR/NAM y SAM;
- b) informaran a las respectivas Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, a más tardar el 15 de septiembre de 2014, los nombres y datos de los puntos focales (teléfono y correo electrónico) nominados para realizar las coordinaciones necesarias con la OACI y las entidades nacionales que administran el espectro de radio frecuencia para apoyar la postura de la OACI para la CMR -15 de la UIT;
- c) utilizaran la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se ha especificado, alentando a hacer uso del servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico (AELTS) de la OACI para verificar los instrumentos para llevar a cabo las pruebas de competencia lingüísticas;
- d) procederían a publicar cualquier diferencia importante en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) y utilizarán el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar sus diferencias a la OACI; y
- e) tomaran nota de los criterios de la declaración permanente de la Resolución A38-12 para considerarlos en la planificación, instalación y funcionamiento de los servicios de navegación aérea.

Seguimiento al desarrollo de los cuadros regionales de performance

2.4 La Reunión convino en aprobar el formato presentado por la Secretaria sobre los indicadores y metas establecidos en las *Declaraciones de Bogotá y Puerto España*, el cual se encuentra como Apéndice A de la Cuestión 3 del orden del día del informe final de GREPECAS/16 el mismo será el que se presente a la Comisión de Aeronavegación de la OACI a este respecto se formuló la Conclusión 17/7 *Aprobación del formato para seguimiento del avance en los indicadores y metas para las regiones car/SAM*.

Nueva Plantilla y Procedimiento de Enmienda del Plan Regional de Navegación Aérea electrónico (eANP)

En relación a este aspecto información detallada se presenta en la NE/04 de esta reunión.

Información sobre la revisión de los Procedimientos Suplementarios Regionales (Doc 7030)

2.5 Al respecto la Reunión tomó nota que una nueva edición del Doc 7030 será publicada el próximo año (2015) y que los PIRG tendrán la oportunidad de revisar los SUPPs aplicables a su área de responsabilidad y determinar si requieren enmiendas adicionales. Los cambios correspondientes a esta región son que las actuales áreas de aplicación de los SUPPs en las Regiones CAR y SAM se combinarán en una sola área de aplicación: CAR/SAM.

Planes Regionales de Navegación Aérea basados en la Performance

2.6 La Reunión tomó nota del *Plan Regional de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP)*, Versión 3.1, y del *Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP)* (Versión 1.4) ambos planes alineados con la metodología Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) de la OACI.

2.7 En este sentido la Reunión consideró que tomando en cuenta el próximo desarrollo del eANP, se debe proceder a la inclusión de los elementos de planificación e implantación del RPBANIP y SAM PBIP en el eANP, Volumen III formulándose al respecto la *Conclusión 17/8 Inclusión de los planes regionales de implantación basados en la performance en el nuevo plan de navegación aérea (eANP)*

Actividades Interregionales en las Áreas ATM y CNS

2.8 Sobre este aspecto la Reunión analizó los siguientes aspectos principales la nueva interconexión MEVA III REDDIG III, el intercambio de datos radar y la implementación del AIDC.

Nueva interconexión MEVA III REDDIG II:

2.9 Con el fin de coordinar las actividades finales requeridas para la implantación de la interconexión MEVA III - REDDIG II, la revisión del Memorando de Entendimiento y la implantación de nuevos servicios en la interconexión, sería conveniente la realización de una reunión de coordinación MEVA III - REDDIG II para el primer semestre de 2015.

Intercambio de datos radar:

2.10 Se han llevado a cabo varias actividades de coordinación y planificación entre Estados adyacentes de las Regiones CAR y SAM, específicamente entre Curazao y Trinidad y Tabago con Venezuela. No obstante, las acciones no han sido adoptadas oportunamente y es necesario seguir con las coordinaciones a fin de agilizar estas acciones.

Implementación de la AIDC:

2.11 Considerando los actuales trabajos en las Regiones CAR y SAM sobre la implementación del AIDC, los cuales se están desarrollando a través del programa D del GREPECAS, la Reunión respaldó el análisis para la aplicación del PAN AIDC ICD en las Regiones CAR/SAM para las actuales y futuras interfaces que utilicen el protocolo AIDC formulando la Conclusión: *17/9 Actividades para un documento de control de interfaz (ICD) consolidado para la implementación del AIDC en las regiones CAR y SAM.*

Actividades realizadas por CARSAMMA

2.12 La Reunión tomó nota que algunos Centros de Control de Área (ACC) habían implantado la transferencia automatizada, pero que aún existía un problema de coordinación que no se veía reflejado en las Cartas de Acuerdo Operacional entre las FIR adyacentes, la recepción de planes de vuelo, la duplicación de planes de vuelo, o la falta de especificaciones de altitud de la aeronave (ascenso/descenso) para fines de transferencia. Asimismo, habría aumentado significativamente la ausencia de coordinación en la transferencia de control, generando una grave pérdida de conciencia situacional en detrimento de la seguridad operacional.

2.13 La Reunión identificó que la calidad de los datos de los reportes LHD enviados a la CARSAMMA por parte de los Estados es deficiente. Por esta razón, un alto porcentaje de LHD (58%) no pueden ser utilizados en los cálculos de evaluación de seguridad, debido a la falta o imprecisión de las informaciones insertadas en el formulario LHD, esta falta de calidad en los datos enviados a la CARSAMMA provoca que la misma inicie un proceso de investigación y clarificación de los datos que como consecuencia aumenta la carga de trabajo en todo el proceso, y genera retraso en la validación de los LHD en este sentido la reunión consideró como acción inmediata dividir las teleconferencias del GTE para realizar las validaciones de los LHD por Región respectiva CAR y SAM, y desarrollar un proyecto cuyo objetivo sea obtener una solución sostenible para mitigar los problemas de llenado de los movimientos de tránsito aéreo y datos de LHD, incluyendo tareas para la redistribución del trabajo, reducir el tiempo para la validación de los LHD y mantener un seguimiento más eficiente a la calidad de los datos.

2.14 La Reunión fue informada que luego de analizar todos los reportes LHD, la CARSAMMA y el GTE notaron que el 94% de los LHD reportados se deben a errores de coordinación en la transferencia ATC/ATC o errores de coordinación de la responsabilidad del control.

2.15 Finalmente la Reunión aprobó la utilización de un *Manual-Guía sobre evaluación de las Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) basado en un SMS*, el cual se presenta como Apéndice B de la Cuestión 3 del informe final de la GREPECAS/17 formulándose al respecto la Conclusión 17/10 *Manual-guía sobre evaluación de las grandes desviaciones de altitud (LHD) con la metodología SMS para la evaluación de los informes LHD.*

Proceso colaborativo Estados-Industria para las Regiones CAR y SAM

2.16 La Reunión evaluó las ventajas de incorporar un proceso colaborativo Estado –Industria para la toma de decisiones que funcione como un mecanismo para definir los pasos necesarios para implementar capacidades operacionales de corto y mediano plazo que ya están definidas en los planes regionales. En este sentido la Reunión acordó que los grupos regionales de ejecución, el SAM/IG y el ANI/WG podían analizar las mejores opciones para el marco propuesto, aprobar el enfoque coordinado para la región Panamericana y presentar cualquier sugerencia ulterior al CRPP.

2.17 En esta Reunión SAM/IG el representante de IATA y RTCA presentaran una metodología para implantar las capacidades operacionales dentro de un ambiente colaborativo Estado industria.

Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional: Revisión de los programas y proyectos

2.18 Se presentaron los avances en las actividades de todos los proyectos de los Programas y Proyectos del GREPECAS, información detallada de los mismos se encuentran en el informe final de GREPECAS, en la cuestión 4 del orden del día y en los Apéndices A a G. En esta Reunión se presenta información actualizada de los proyectos del programa PBN, ATFM, Automatización ATM y Arquitectura de la ATN.

Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

2.19 En este asunto la Reunión luego de analizar la base de datos de las deficiencias, concordó en que la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación de la OACI presentaba muchas oportunidades de mejora y que en los últimos años la OACI ha implementado una serie de herramientas de gestión que podría justificar la necesidad de revisar en detalle la efectividad de este programa y decidió adoptar la Conclusión 17/12 *Revisión de la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación de la OACI.*

3 Acciones sugeridas

Se invita a la Reunión:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) analizar los aspectos contemplados en la sección 2 de esta nota de estudio y su impacto en las actividades de los grupos SAM/IG; y
- c) analizar otras consideraciones sobre este asunto que la Reunión considere necesario.