



Cuestión 2 del

Orden del Día: Actividades de navegación aérea a nivel global, intra e interregional

2.2 Seguimiento en la implantación de las actividades intrarregionales

ACTIVIDADES INTERREGIONALES CAR/SAM

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta información sobre actividades interregionales de navegación aérea entre las Regiones CAR y SAM realizadas desde la Reunión GREPECAS/17 hasta la fecha así como actividades previstas para el resto del 2015 específicamente en las áreas CNS y ATM.	
REFERENCIAS	
<ul style="list-style-type: none">Informe final de la Décimo Cuarta reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/14 San José de Costa Rica, del 16 al 20 de abril de 2007)Informe final del Decimotercer Taller /Reunión del Grupo de Planificación SAM (SAM/IG/13 del 21 al 25 de abril de 2014)Informe final de la Decimoséptima reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17 Cochabamba, Estado Plurinacional de Bolivia, 21 al 25 de julio de 2014)Informe final de la Primera Reunión de coordinación MEVA III REDDIG II. (Oranjestad, Aruba, del 25 al 26 de abril de 2015)Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/2) (Puntarenas, Costa Rica, 1 al 4 de junio 2015)	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i> <i>E- Protección del medio ambiente</i>

1. Introducción

1.1 Las Regiones CAR y SAM han desarrollado y aprobado sus propios planes regionales de implantación de navegación aérea alineados con la Metodología ASBU de la OACI y definido prioridades regionales de implantación que son también abordadas por las prioridades nacionales.

1.2 El seguimiento de la implantación de servicios, equipos y procedimientos de navegación aérea en las Regiones CAR y SAM se realiza a través de mecanismos regionales como reuniones, seminarios, talleres y teleconferencias.

1.3 La interoperabilidad y armonización del espacio aéreo a nivel mundial representa una necesidad mundial y el objetivo principal del nuevo plan mundial de navegación aérea. por lo tanto las coordinaciones interregionales a la hora de planificar la implantación de servicios, procedimientos y equipos entre las Regiones CAR y SAM son de gran importancia.

2 Análisis

2.1 A continuación se describen actividades interregionales realizadas desde la Reunión GREPECAS/17 hasta la fecha y previstas para el 2015 en las áreas CNS y ATM.

Aspectos interregionales en el área CNS

Interconexión MEVA-REDDIG

2.2 Con el fin de coordinar las actividades finales requeridas para la implantación de los aspectos pendientes en la interconexión de las nuevas redes MEVA III – y REDDIG II, la implantación de nuevos servicios en la interconexión la revisión del Memorando de Entendimiento, que establece las coordinaciones técnicas, operacionales y administrativas entre la red MEVA III y REDDIG II se realizó la primera reunión de coordinación MEVA III REDDIG II.

2.3 La Reunión de coordinación contó con la presencia de 29 delegados de 9 Estados/Territorios de las Regiones CAR y SAM, un organismo internacional COCESNA, el proveedor de servicio de la MEVA III y el Administrador de la REDDIG II. De los aspectos más importantes obtenidos de la Reunión se resalta:

- la formulación de acciones para completar la implantación de circuitos de voz conmutados y datos (AFTN) previstos en la interconexión MEVA III REDDIG II.
- Acciones para completar la implantación de las líneas calientes en Bogotá y Caracas y los circuitos AFTN con Atlanta desde Bogotá y Caracas.
- El análisis para implantar nuevos circuitos en la interconexión MEVA III REDDIG II a corto plazo en el periodo 2015 a 2017. Los circuitos considerados fueron los siguientes:

NO.	Circuitos requeridos	Fecha de implementación estimada
1	Intercambio datos radar entre Curacao y Venezuela	Antes de 2017
2	Intercambio de datos radar entre Colombia y Panamá	A mediados de 2016
3	Implementación de circuitos SAM AMHS con Atlanta <ul style="list-style-type: none"> • Caracas - Atlanta • Brasilia - Atlanta • Lima - Atlanta • Bogotá - Panama 	2016-2017
4	Implantación circuito AMHS Atlanta- PIARCO-- a través del nodo REDDIG II de COCESNA	2016
5	Circuito AFTN PIARCO- Curacao	Después del 15 de junio de 2015

2.4 Al respecto la Reunión formuló la conclusión MIII/RII 1/2 *Confirmación de requerimientos de nuevos circuitos en la interconexión* en la cual se solicita a los Estados involucrados que confirmen la implantación de los circuitos indicados en la tabla indicada en el párrafo 2.3 para así de esta forma iniciar las coordinaciones necesarias para su implantación.

2.5 Finalmente esta Reunión revisó y aprobó el Memorándum de Entendimiento entre los Estados /Territorios/Organización Internacional miembros de las redes MEVAIII y REDDIG II para los procesos de coordinaciones y cooperación de la interconexión MEVA III – REDDIG II a través de la conclusión M III/ RII 1/3.

Implementación de las aplicaciones tierra-tierra de la ATN

Interconexión AMHS

2.6 Para las aplicaciones AMHS, entre las Regiones CAR y SAM, la primera reunión de coordinación MEVAIII/REDDIG II consideró la migración de los circuitos AFTN de la Región SAM con Atlanta por circuitos AMHS; en esta manera los Estados participantes en la CRPP/3 involucrados podrían reconfirmar o confirmar dicha migración con el fin de poder iniciar un plan para su implantación. La lista de circuitos AFTN a migrar hacia el AMHS se indican en el cuadro del párrafo 2.3 de esta nota de estudio.

Implementación de la AIDC

2.7 Para las aplicaciones AIDC, entre las regiones CAR y SAM, se han establecido coordinaciones bilaterales entre los ACC de CENAMER y los ACCs de Panamá, Guayaquil y Bogotá con el fin de estudiar la factibilidad de implantar este servicio. Del mismo modo, para futuro se desea implantar el servicio AIDC entre los ACCs de Curacao y Maiquetía y los ACCs de PIARCO y Maiquetía. Estas implantaciones se han incluido en el Plan Regional de implantación AIDC de la Región CAR/SAM y se invita a los Estados involucrados en esta implantación a analizar los tiempos y acciones para culminar estas implantaciones.

2.8 En la Región SAM se ha revisado el Documento *de Control de Interfaz (ICD) para comunicaciones de datos entre dependencias ATS en las Regiones del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM ICD)* por el Grupo SAM/IG para su aplicación y al respecto se elaboró y presentó en la Reunión SAM/IG/13 la Guía para la implantación de AIDC a través de la interconexión de centros *automatizados adyacentes*. La guía en este momento es de referencia en la Región SAM a la hora de implantar el AIDC entre ACC adyacentes, copia de la misma se puede bajar del siguiente portal web <http://www.icao.int/SAM/Pages/eDocumentsDisplay.aspx?area=CNS>.

2.9 La guía define las consideraciones técnicas y operacionales a la hora de implantar el AIDC entre ACC adyacentes en la Región SAM. Dentro de las consideraciones operacionales define el mínimo de mensajes AIDC para la notificación, coordinación y transferencia de vuelos. El set mínimo de mensajes está basado en la versión 3.0 de septiembre de 2007 del documento de control de interfaz (ICD) para el AIDC de la Región ASIA/PAC.

2.10 En la Región CAR, tras los análisis de escenarios operacionales y considerando el ambiente amplio de cobertura radar existente en la región CAR y NAM así como los niveles de automatización existentes en los centros ACC, se ha recomendado e implantado el servicio AIDC, fase 1 (CPL-LAM) usando el Documento de Control de Interfaz (ICD) NAM, desarrollándose una plantilla de plan de acción para la implantación, actualización del Plan regional de implantación AIDC y ejemplos de análisis de escenarios operacionales (disponibles en el sitio web de la Oficina

NACC). 5 Estados de las Regiones NAM/CAR han implantado el AIDC con el ICD NAM a nivel operacional. Es de mencionar, que los centros ACCs de la región CAR disponen del software configurable por conexión y set de mensajes seleccionable, generalmente entre NAM ICD, ASIAPAC ICD, etc.

Análisis de un ICD AIDC consolidado

2.11 Durante la Reunión GREPECAS/17, se informó el esfuerzo para consolidar un solo ICD para el Atlántico Norte (NAT) y las Regiones de Asia/Pacífico (APAC), a través del Grupo de Tarea AIDC Inter-regional (IRAIDCTF) de la OACI, cuyo objetivo fue preparar un borrador final del documento para ser considerado por las diferentes Regiones de la OACI, denotado ICD AIDC NAT/APAC v1.0 (septiembre 2014).

2.12 La Reunión GREPECAS/17 considerando los actuales trabajos en las Regiones CAR y SAM sobre la implementación del AIDC, los cuales están desarrollándose a través de los programas C y D del GREPECAS, 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* a fin que los coordinadores de los proyectos de aplicaciones de la ATN evaluaran la implantación de un ICD consolidado para la Regiones CAR/SAM.

2.13 Al respecto en la Región SAM el grupo AIDC analizó el documento ICD AIDC NAT/APAC v1.0 (septiembre 2014) durante la Reunión SAM/IG/15 (Lima, Perú, del 11 al 15 de mayo de 2015) y consideró que el mismo se ajustaba con la planificación del AIDC en los aspectos técnicos y operacionales y que en un principio solo estaría utilizando el set mínimo de mensajes AIDC descritos en la Guía para la implantación de AIDC a través de la interconexión de centros automatizados adyacente de la Región SAM, los cuales también son parte del ICD AIDC PAN versión 1.0. El grupo notó que dentro del nuevo listado de mensajes AIDC del documento ICD AIDC PAN, hay mensajes propios de las Regiones NAT/PAC como TDN y NAT.

2.14 En atención a la Conclusión 17/9 del GREPECAS, en la región CAR se realizó el análisis comparativo de los tres ICDs existentes; NAM, Asia/PAC (PAN) y CAR/SAM, identificando la diferentes de mensajes disponibles y el uso de los mismos. La comparación de ICDS está disponible en el sitio web de la Oficina NACC. En este sentido y priorizando los beneficios operativos de cada ICD, se ha planteado el criterio de utilizar el NAM ICD como documento de referencia para la región CAR y utilizar el ICD Pan para el servicio AIDC interregional principalmente.

Seminario Taller de implementación de sistemas avanzados de vigilancia y automatización

2.15 Para apoyar la implantación de los sistemas avanzados de vigilancia (ADS-B y Multilateración) y automatización (AIDC) en los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM, satisfacer los requisitos operacionales de vigilancia y automatización especificados en los planes de implantación regionales basados en performance de las Regiones NAM, CAR y SAM dentro del marco del Plan Mundial de Navegación de la OACI se llevará a cabo en la Ciudad de Panamá, Panamá, el Seminario/taller Implantación de Sistemas Avanzados de Vigilancia y Automatización del 22 al 25 de Septiembre de 2015.

Intercambio de datos radar

2.16 Una tarea que está planteada entre las regiones CAR y SAM es el intercambio de datos radar que con la interconexión MEVA III- REDDIG II se debe completar, ver tabla del párrafo 2.3, así como otros intercambios ya planeados y sin implementarse como ser el intercambio de datos radar entre PIARCO y Venezuela.

Aspectos interregionales en el área ATM

Análisis de las Grandes Desviaciones de Altitud (LHD)

2.17 Con el fin de instruir a los puntos focales responsables de los Estados de las Regiones CAR y SAM sobre el proceso de recopilación de datos de vuelos y de los desvíos de altitud (LHD) así como la importancia que reviste el envío oportuno de la información requerida, teniendo en cuenta que las fallas o ausencia de datos para esta recopilación, perjudica sensiblemente el trabajo que debe realizar CARSAMMA, impidiendo que se obtengan los resultados previstos en el Manual de las Agencias de Monitoreo Regionales (RMA), en desmedro de la seguridad operacional regional e inter-regional se llevó a cabo la Reunión de puntos focales de la Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) en Rio de Janeiro Brasil del 11 al 13 de agosto de 2014.

2.18 Para continuar con la evaluación y análisis de las Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) de 300 pies o más, aplicar la metodología GTE (Grupo de Trabajo de Escrutinio) a eventos de LHD tomando en cuenta los valores del parámetro, emplear la metodología de cálculo de riesgo de colisión vertical cuantitativo, identificar las tendencias operacionales así como proponer medidas mitigadoras a fin de reducir los eventos LHD y mejorar la seguridad operacional, se llevó a cabo en Ciudad de México, del 1 al 5 de diciembre de 2014, la Décimo Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio del GREPECAS (GTE/14), Asimismo del 16 al 20 de noviembre de 2015 en Lima, Perú, está previsto la Décimo Quinta Reunión del Grupo de Escrutinio del GREPECAS para seguir con la evaluación y análisis de LHD.

Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo ATFM

2.19 Con el fin de apoyar la implantación regional e interregional del ATFM, se llevó a cabo en Cancún, México, del 1 al 5 de diciembre de 2014, la Octava Conferencia Global sobre Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) en Cancún México auspiciado conjuntamente por IATA, OACI, CANSO, SENEAM, EUROCONTROL y FAA, con el apoyo de AEROTHAI). En la conferencia se proporcionó a los participantes, orientación sobre por qué y cómo implantar procedimientos ATFM y CDM en sus respectivos Estados, Organizaciones y Regiones.

2.20 Para la formación de especialistas en los procesos de gestión de afluencia de tránsito aéreo en las Regiones CAR/SAM se realizó en Ciudad de Panamá del 25 al 29 de mayo de 2015 un Taller sobre implementación de la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo en las Regiones CAR/SAM.

PBN

2.21 A efecto de aplicar criterios de diseños de procedimientos comunes en las Regiones CAR/SAM en el desarrollo de procedimientos de aproximación para un grupo selecto de especificaciones de navegación, como se establece en el Documento 9613 de la OACI y las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) relacionados, se llevó a cabo en Ciudad de México, del 17 al 28

de noviembre de 2014 un Curso de Diseño de procedimientos de aproximación de Navegación basada en la performance (PBN)

Sistema Regional de Búsqueda y Salvamento (SAR) y Coordinación Cívico/Militar

2.22 Para tratar y analizar el temas de interés sobre asuntos regionales y globales de búsqueda y salvamento, acuerdos SAR, coordinación cívico/militar así como de organización y gestión del espacio aéreo (AOM) se realizó en La Habana, Cuba, del 13 al 17 de abril de 2015 la Reunión/Taller NAM/CAR/SAM para la mejora del Sistema Regional de Búsqueda y Salvamento (SAR) y Coordinación Cívico/Militar

2 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) analizar las actividades interregional entre las Regiones CAR y SAM; presentes en la sección 2 de esta nota de estudio; y
- c) analizar cualquier otro asunto relacionada al respecto que la Reunión considere necesario.
