



**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Revisión de las conclusiones y recomendaciones de reuniones anteriores de
CARSAMMA y el Grupo de Escrutinio**

ASUNTOS TRATADOS EN LA RMACG/10

(Presentada por CARSAMMA)

RESUMEN	
Esta nota presenta un resumen de las conclusiones y recomendaciones de la RMACG/10, tomada por las Agencias Regionales de Monitoreo de la OACI	
Referencias:	
- Informe final de la RMACG/10	
Objetivos estratégicos de la OACI:	A - Seguridad operacional

1. **Introducción**

1.1 El objetivo de este trabajo es informar a las Autoridades de Aviación Civil y Proveedores de Servicios de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM, de las conclusiones y recomendaciones adoptadas en la reunión anual de las Agencias Regionales de Monitoreo que se llevó a cabo del 18 al 22 de mayo de 2015 en Bangkok, Tailandia.

2. **Contexto**

2.1 Entre las actividades de una RMA (como CARSAMMA) está participar de reuniones de estandarización de métodos y procedimientos a ser empleados por las Agencias de Monitoreo Regionales, siendo que en este año 2015, la 10ª Reunión de las Agencias de Monitoreo (RMACG/10) fue coordinada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con el apoyo del Estado de Tailandia a través de la *Aeronautical Radio of Thailand LTD* "AEROTHAI", en Bangkok. La agenda de discusión incluyó los siguientes tópicos:

- a) Mejora de la coordinación del cambio de datos entre las Agencias de Monitoreo Regionales:
Bajo este tópico, se actualizó la Tabla de FIR relevante para cada una de las RMA, como asimismo la Tabla de Requerimientos Mínimos de Monitoreo para aeronaves (MMR), siendo que esta última tabla podrá ser actualizada utilizando el régimen de *fast-track*, al menos dos veces al año.
- b) Armonización de los procesos aplicados por las RMA:
Cumplir recomendación de la RMACG/09 (Paris 2014), cuanto a la responsabilidad de monitoreo RVSM de las RMA:

Si la aeronave pertenece a la Aviación General (IGA), la emisión del certificado RVSM correspondería al Estado de Registro, y si pertenece a una empresa de aviación (XXX), la emisión debería ser realizada por el Estado del Operador.

En este tópico, presentamos algunos casos concretos que ocurren en nuestras Regiones, como es el caso de *Aruba e Islas Cayman*. En estas localidades, algunas aeronaves de empresas de aviación que constan o no del Doc 8585, son tratadas como IGA, y a pesar que el Estado del Operador es relevante para otra RMA, el registro RVSM debería ser mantenido por la CARSAMMA, porque si una Autoridad Aeronáutica de un Estado se compromete a fiscalizar y emitir un certificado RVSM, y este Estado está en el área de relevancia de una RMA (CARSAMMA), esta RMA debería mantener esta certificación en su banco de datos. En principio, este procedimiento fue adoptado por las RMA, debiendo ser revisado en la próxima RMACG/11.

- c) Revisión de la base de datos global de las certificaciones RVSM:
La RMA de *Eurásia (Rusia)* pone a disposición una aplicación en línea para revisar las bases de datos de las RMA. Este procedimiento es adoptado para asegurar que los datos de todas las aeronaves certificadas RVSM sean coherentes y únicos, detectando, por ejemplo, el llenado equivocado del “Modo S”, tipo de aeronave y serie no existente, duplicidad de “*Serial Number*”, etc.

La CARSAMMA utiliza esta aplicación, y se han encontrado algunas incoherencias, que a veces son subsanadas por los peritos de CARSAMMA, sin necesidad de reportar a la Autoridad certificadora. Sin embargo, en algunos casos, solamente esta Autoridad puede responder adecuadamente a las cuestiones encontradas. Pedimos atención en el llenado del F2 y F3.

- d) Investigación global de diciembre de 2014 sobre aeronaves no aprobadas RVSM volando en esta porción del espacio aéreo:
Fue presentado en Bangkok el número de aeronaves que utilizaron el espacio aéreo RVSM en las Regiones CAR/SAM en 2014, y este número (2967) ocasionó impacto negativo entre las RMA presentes a la RMACG/10, pues la media presentada por otras Agencias era de 30-40 aeronaves, con excepción del espacio aéreo de India (monitoreado por MAAR-Thailandia), que no envió sus datos.

Este número de aeronaves podría ser menor si las Autoridades Aeronáuticas de nuestras Regiones respondiesen a nuestros cuestionamientos sobre estos vuelos en tiempo hábil para revisión de las cifras presentadas en nuestras notas de estudio durante estos encuentros.

Además, se decidió en este tema, que para la investigación global en 2015 acerca de las aeronaves no aprobadas RVSM que utilizan este espacio, debe enviarse a la RMA (en el caso de las FIR CAR/SAM, a la CARSAMMA) todo el movimiento aéreo RVSM en el mes de diciembre 2015 (1-31 de diciembre), que también se utiliza en el Cálculo del Riesgo RVSM CAR/SAM (CRM). El tiempo estimado para la entrega de este material se extiende hasta el 15 de febrero 2016.

- e) Problemas sobre la evaluación de seguridad:
Algunas RMA están intentando presentar una evaluación de seguridad mensual, para que las Autoridades Aeronáuticas tengan tiempo hábil para tomar acciones mitigadoras. En este caso, CARSAMMA desarrolló una aplicación simple, con la valiosa asistencia de CUBA, que podrá ser utilizada por nuestras Autoridades Aeronáuticas para localizar y

disminuir el tiempo de respuesta para la toma de acciones, presentadas en nota informativa por separado (ver NI/04).

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Reconocer los términos de la presente nota informativa, y los Estados que estén dispuestos, pueden utilizar la información que aquí se presenta como una referencia para la estandarización de sus procesos y metodologías de certificación RVSM; y
- b) presentar dicha decisión a los miembros del GTE para su conocimiento.

- FIN -