



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Cuarta Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM

(Lima, Perú, 2 al 4 de octubre de 2017)

AN&FS/4-NE/12

22/09/17

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Seguimiento de las actividades del GREPECAS y RASG-PA

SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES DEL GREPECAS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta información general sobre la organización del GREPECAS y las dificultades encontradas en la ejecución de las actividades consideradas en los proyectos del mismo.	
REFERENCIAS	
<ul style="list-style-type: none">• Documento 9543 Informe RAN/CAR/SAM/2 (Santiago de Chile, 2-19 de mayo de 1989)• Informe GREPECAS/10 (Las Palmas, Islas Canarias, España, 23-27 de octubre de 2001)• Informe GREPECAS/16 (Punta Cana, República Dominicana (28 de marzo al 1 de abril de 2011)• Informe Cuarta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos del GREPECAS (Lima, Perú, 12-14 de julio de 2016)	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI</i>	<i>A - Seguridad operacional B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

1. Introducción

1.1 El Grupo Regional de Planificación e Implementación para las Regiones del Caribe y Sudamérica, GREPECAS, nació producto de una recomendación de la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea, celebrada el año 1989 en la Ciudad de Santiago, Chile.

1.2 Hasta la fecha se han realizado 17 reuniones, la primera se celebró en el año 1991, en la ciudad de Caracas, Venezuela. Desde allí hasta el presente el GREPECAS ha pasado por diferentes fases, primero dedicado a la planificación de los servicios de navegación aérea, en el ámbito del nuevo concepto de Sistemas CNS/ATM avalado por la OACI y posteriormente a partir de su Décima Reunión, después de la reestructuración, su trabajo se reorientó, para reforzar y modernizar sus esfuerzos de planificación, facilitar la implantación por parte de los Estados, lograr mayor efectividad en la eliminación o reducción de deficiencias y en general alcanzar una mayor efectividad.

1.3 En la Reunión GREPECAS/16 se realizó una reestructuración del GREPECAS aprobándose una metodología de trabajo y una nueva organización basada en programa y proyectos procediéndose a eliminar sus órganos contributarios los Subgrupos AERMET, AGA/AOP, AIM y CNS/ATM y sus respectivos Grupos de Tarea.

1.4 La reestructuración se realizó con el fin de aumentar la efectividad para lograr resultados más tangibles/mensurables y basados en la performance, mejorar la eficiencia reduciendo el tiempo necesario para obtener aprobaciones, acciones y resultados, lograr una mejor coordinación interna entre los distintos órganos, participantes y responsabilidades, adoptar una metodología de gestión de proyectos, reducir costos con reuniones presenciales en menor cantidad, más cortas y más reducidas y establecer mayor cantidad de reuniones a distancia, teleconferencias e intercambios por correspondencia.

1.5 La nueva organización del GREPECAS contempla ocho programas que abarcan las áreas AGA, AIM, ATM, CNS y MET los cuales están alineados con el concepto operacional ATM, el plan mundial de navegación aérea y los planes de implantación regional basados en la performance de las Regiones CAR y SAM.

1.6 Cada programa tiene un coordinador OACI en la Región CAR y un Coordinador OACI de la Región SAM. Los coordinadores de los programas son los Oficiales Regionales de las Oficinas NACC y SAM de la OACI de las áreas AGA, AIM, ATM, CNS y MET, ATM.

1.7 Para la totalidad de los programas identificados salvo uno, se han definido los proyectos asociados, los cuales incluyen todas las actividades pendientes y planificadas en los Subgrupos a corto y mediano plazo, tanto para la Región CAR, como para la Región SAM. Estos proyectos reflejan los planes de implantación basados en la performance definidos en las Regiones CAR y SAM.

1.8 La coordinación de los proyectos, así como la realización de las tareas, está a cargo de expertos de los Estados de la Región, éstos deberían contribuir con el apoyo necesario, adjudicación de tiempo, liberación de sus tareas normales y apoyo financiero, durante el tiempo requerido para llevar a cabo los resultados esperados de los proyectos. Cada proyecto tiene un coordinador que es un experto de los Estados de la Región nominado por el propio Estado a través de su autoridad aeronáutica.

1.9 Las Reuniones del GREPECAS se realizan una vez cada tres años, poco después del período de sesiones de la Asamblea de la OACI, a fin de brindar la orientación requerida a su organización, en base a las resoluciones de la Asamblea. En el lapso entre reuniones, el programa de trabajo del GREPECAS estará dirigido por el Comité de Revisión de los Programas y Proyectos (CRPP), el cual también elaborará los informes anuales del GREPECAS a ser aprobados por el GREPECAS utilizando el procedimiento expreso, para luego ser presentados por la Secretaría a la Comisión de Navegación Aérea (ANC), para su posterior presentación al Consejo, de ser el caso.

1.10 El CRPP es el órgano contribuyente de la organización del GREPECAS basada en programa y proyectos cuyas funciones principales entre otras son dirigir las actividades de los programas y proyectos, incluyendo la adición y eliminación de programas y proyectos, aprobar los resultados de los programas y proyectos y revisar las deficiencias.

1.11 Hasta la fecha con la Organización del GREPECAS basada en Programa y Proyecto se han realizado 4 reuniones del CRPP y la Reunión GREPECAS/17.

2 Análisis

2.1 A la fecha de los 8 programas identificados en el GREPECAS/16 se está trabajando en siete, el único programa que no ha iniciado sus actividades es el programa SAR pero esto no implica que esta área no sea abordada a nivel regional. Los programas con los cuales se está trabajando son los siguientes: Programa A PBN, Programa B ATFM, Programa C Automatización y Comprensión situacional ATM, Programa D Infraestructura de Comunicaciones Tierra-Tierra y Tierra-Aire, Programa F AGA, Programa G AIM y Programa H Meteorología Aeronáutica (MET).

2.2 Como **Apéndice** de esta nota de estudio se presenta un diagrama que muestra la organización del GREPECAS con los programas y proyectos en la Región SAM y los nombres de los coordinadores de los programas y proyectos.

2.3 El avance en la implantación de la mayoría de las actividades de los proyectos en la Región SAM está descrito en las notas de estudio de la secretaría que se presentan en la Cuestión 1 del orden del día de esta reunión.

2.4 La última Reunión del mecanismo del GREPECAS fue la CRPP/4. La Reunión GREPECAS/18 estaba programada para el mes de julio de 2017 en Ciudad de México, pero debido a dificultades presentadas por el estado anfitrión en el auspicio del evento, se pospuso para el 19 al 23 de febrero de 2018 en República Dominicana.

2.5 En adición al análisis de los avances en la ejecución de los proyectos, durante la Reunión CRPP/4 se expusieron las dificultades que impidieron el avance. A continuación se resumen de las dificultades encontradas en cada uno de los proyectos de los programas del GREPECAS en la Región SAM.

Programa PBN

2.6 En el proyecto de implantación PBN se reportaron dificultades para contar con diseñadores de procedimientos PBN en un 14% de los Estados, dificultades en el gerenciamiento del proyecto para el cumplimiento de las metas en un 28% de los Estados y un 14% de los Estados han interrumpido el Proyecto de diseño PBN del TMA para atender necesidades de otros proyectos ATS.

Programa ATFM

2.7 Se recalcó que el NOTAM, por su naturaleza, es una herramienta estática, que no debe ser aplicada como medida ATFM táctica, considerando que dicha medida depende del escenario operacional específico y debe ser flexible y aplicada en la medida de lo necesario. Las medidas tácticas que deberían ser implementadas, de ser necesario, son aquellas del Manual ATFM OACI.

Programa de Automatización y Comprensión Situacional ATM

2.8 Aun cuando muchos Estados de la Región SAM han establecido y firmado MoU para el intercambio de datos radar y datos de información de vuelo desde el año 2009, en su mayoría no se han podido implantar, debido principalmente a que algunos Estados no son flexibles en el uso de protocolos de comunicaciones para implantar el intercambio de datos radar presentando solo una solución pero no todos los Estados permiten su uso. Asimismo en el intercambio de información de datos de vuelo (AIDC), aun cuando se tiene implantada la conexión entre los sistemas automatizados ATM entre ACCs de la Región efectuándose las operaciones programadas, éstas permanecen en fase pre operacional por mucho tiempo sin una decisión para migrar en la fase operacional.

Programa Infraestructura de Comunicaciones Tierra-Tierra / Aire-Tierra

2.9 Debido a las amplias áreas cubiertas en este Programa con recursos limitados y escasez de participación de parte de los expertos, desafortunadamente las acciones tomadas no han sido tan eficaces como se esperaba procediéndose a extender en el tiempo su implantación.

Programa Aeródromos

2.10 El avance en las actividades de los proyectos AGA se ve limitado por falta de expertos calificados de recursos asignados por los Estados, tanto humanos como financieros, así como la problemática de utilizar metas basadas en indicadores regionales en lugar de metas por Estado y el impacto del avance de cada Estado a este indicador.

Programa AIS

2.11 La mayoría de los Estados no ha concluido la implantación del e-TOD para el Área 2 con fecha 12 de noviembre de 2015. Los Estados deben ser conscientes que en estos momentos, el incumplimiento de esta norma se ha convertido en una deficiencia para los Estados que no han culminado su implantación.

2.12 Con relación a la Implantación del QMS/AIM, se tropieza con problemas con la alta gerencia en el momento de la Certificación en los Sistemas de gestión de la Calidad en los Estados. La alta gerencia cuando está involucrada en la obtención de la certificación de la calidad de los sistemas y sus procesos, ayuda a destrabar las barreras en la gestión que atrasan la implantación. La sección AIM de algunos Estados ha culminado la Implantación del QMS/AIM pero tropiezan con trabas administrativas y presupuestales para poder certificar el sistema de calidad implantado.

Programa MET

2.13 Persisten errores de encabezamientos y retardos de los mensajes durante los ejercicios de los SIGMET por cenizas volcánicas, el cambio de la Norma ISO 9001 en septiembre del 2015 conlleva a replantear los planes de implantación de los Estados que aún no lo han hecho, y a revisar QMS/MET implantado con anterioridad para adecuar a los nuevos requisitos incluidos, la disponibilidad de presupuestos en los Estados necesario para la contratación de empresas certificadoras para tramitar la certificación de los QMS/MET implantados y persiste oportunidad de aumentar la eficiencia en la disponibilidad de los datos OPMET en algunos Estados de la Región.

3 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) analizar las dificultades encontradas en la ejecución de las actividades de los proyectos del GREPECAS y establecer acciones para aumenten el apoyo y atención de los Estados en la implantación de las actividades de los proyectos del GREPECAS; y
- c) analizar otros aspectos relacionados que considere necesario. aéreo de la Región e incrementar los niveles de seguridad operacional requeridos.

