



Cuestión 3 del

Orden del Día:

Actividades de navegación aérea a nivel global, inter e intrarregional

ESTRATEGIA DE PLANIFICACION DE LA CARTOGRAFIA AERONAUTICA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota brinda una descripción de alto nivel de la estrategia de implantación de la OACI para mejorar la calidad de los productos de cartografía aeronáutica y su cumplimiento con las normas de la OACI.

1. INTRODUCCION

1.1 Se ha identificado numerosos ejemplos de cartas aeronáuticas que no cumplen con las disposiciones de la OACI, y esto está ocasionando preocupación entre los usuarios. La falta de normalización puede generar confusión en el piloto y una interpretación errónea de los requerimientos; los pilotos que reciben cartas aeronáuticas no normalizadas deben enfrentarse a una variedad de opciones y realizar su propia interpretación a fin de tomar conciencia de las condiciones críticas para el vuelo. Esto es peligroso y hace que la información sea muy difícil de descubrir.

1.2 Asimismo, se ha observado problemas de calidad en las cartas aeronáuticas publicadas por los Estados: ocasionalmente, falta información operacional pertinente, los datos contienen errores, o la misma información no está representada en forma consistente en los distintos productos de información. Esto podría tener un gran impacto sobre la seguridad del vuelo.

1.3 La PBN es la más alta prioridad de la comunidad aeronáutica a nivel mundial, y la información errada sobre los procedimientos PBN puede afectar significativamente su implantación. De hecho, la información inexacta puede hacer que los pilotos realicen aproximaciones para las que no están aprobados, o procedimientos PBN que no son totalmente aplicados.

1.4 En consecuencia, la OACI ha decidido tomar la iniciativa y desarrollar una “estrategia de implantación” para enfrentar los problemas e inconsistencias que actualmente existen en las cartas aeronáuticas. Los principales objetivos del enfoque propuesto son:

- a) normalizar los productos de cartografía aeronáutica. El cumplimiento con las normas es un paso esencial para fomentar el desarrollo de un sistema aeronáutico seguro; y
- b) mejorar la calidad de los productos de cartografía aeronáutica. Es crucial brindar a los usuarios información confiable en apoyo del proceso de toma de decisiones y para garantizar un mejor servicio.

1.5 Esta nota brinda una descripción de alto nivel de la estrategia de implantación propuesta.

2. DISCUSION

2.1 El principal objetivo de la estrategia de implantación de la OACI propuesta es desarrollar procesos que permitan una fácil identificación de los problemas de cartografía, la capacidad de entender el origen de dichos problemas, tomar medidas apropiadas para mejorar la calidad de los productos cartográficos y asegurarse que los usuarios informen a la OACI sobre su nivel de satisfacción, como una forma de medir la performance general de la estrategia.

2.2 El desarrollo de una estrategia de implantación es una actividad desafiante y requiere el compromiso de diversos actores a fin de garantizar la efectividad y capacidad de eliminar las barreras identificadas. Es fundamental identificar claramente los roles y tener una interpretación común de las respectivas responsabilidades. Si se identifica claramente los roles y responsabilidades, no se duplicará los esfuerzos y cada parte involucrada contribuirá positivamente a los objetivos comunes.

2.3 Se evaluará la idoneidad del enfoque propuesto por la OACI y se identificará y rectificará las áreas de mejora. Se requiere mecanismos de retroalimentación que permitan a los usuarios proponer mejoras en la estrategia y ayuden a identificar posibilidades para mejorar las metodologías.

2.4 También es crucial medir la implantación de los requisitos cartográficos durante el período de aplicación de la estrategia, a fin de monitorear cualquier mejora. Si, luego de un tiempo razonable, los productos de cartografía aeronáutica siguen mostrando una falta de normalización, se hará una revisión de los procesos y procedimientos a fin de mejorar la estrategia y cumplir con los objetivos.

2.5 La OACI propone un enfoque por etapas, a saber:

FASE 1 (“corto plazo”)

2.6 Durante la fase 1, se solicita a los usuarios de los productos de cartografía aeronáutica que envíen sus comentarios a la Sede de la OACI cuando detecten inconsistencias significativas en las cartas que no puedan ser solucionadas a través de los procesos normales. “Usuarios” es un término genérico e incluye a los proveedores de cartas aeronáuticas, líneas aéreas, pilotos, despachadores de vuelo y muchos otros.

2.7 La Sede de la OACI abordará el problema específico con la Oficina Regional competente, la cual se comunicará con los Estados para lograr una mejor comprensión. Se brindará apoyo para solucionar la inconsistencia y se hará recomendaciones para la implantación de procesos y procedimientos que eviten los errores y garanticen que los productos de información aeronáutica cumplan continuamente con las normas de la OACI y satisfagan las necesidades de los usuarios.

2.8 Para que la fase 1 resulte efectiva, los Estados deben cooperar con la OACI y sus Oficinas Regionales, y hacer todos los esfuerzos posibles para cumplir con las normas de la OACI.

FASE 2 (estrategia a “largo plazo”)

2.9 A largo plazo, se solicita a los usuarios de los productos de cartografía aeronáutica que envíen sus comentarios a la OACI en relación a los problemas más comunes y persistentes, a fin de ayudar a la OACI a tener mayor conciencia de las principales áreas de preocupación. Luego, la OACI clasificará, analizará y priorizará estos temas y organizará la instrucción, talleres y seminarios correspondientes.

2.10 El propósito de los talleres y de la instrucción será aumentar la competencia de los expertos técnicos encargados de producir las cartas aeronáuticas, y aumentar el porcentaje de productos de información cartográfica que cumplen con las disposiciones de la OACI.

2.11 Establecimiento de una reunión del Grupo Directivo de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM-SG) de la OACI para apoyar la implantación de disposiciones sobre gestión de la información aeronáutica, incluyendo las cartas aeronáuticas.

3. INFRAESTRUCTURA DE APOYO

3.1 A fin de apoyar la comunicación entre todas las partes involucradas en el proceso, se creará una infraestructura de apoyo.

3.2 Se establecerá un recurso centralizado, el cual será publicado en el portal público de la OACI (www.icao.int/safety/charting). Inicialmente, incluirá los siguientes componentes:

- a) una plantilla de notificación normalizada; los problemas relacionados con los productos cartográficos serán reportados en forma normalizada, indicando claramente quién es el solicitante, la categoría del problema y si éste está relacionado con la seguridad operacional;
- b) una base de datos centralizada; todas las solicitudes pendientes provenientes de los distintos Estados, organizaciones o proveedores cartográficos serán almacenadas en una base de datos común. La base de datos registrará la situación de dichos problemas y el plazo dentro del cual se proyecta solucionarlos;
- c) un mapa geográfico, que muestre el estado de implantación de los requisitos de cartografía aeronáutica, a fin de monitorear el estado de implantación e identificar las principales áreas de preocupación; y
- d) mecanismos de retroalimentación para conocer el nivel de satisfacción del usuario con el servicio brindado por la OACI.

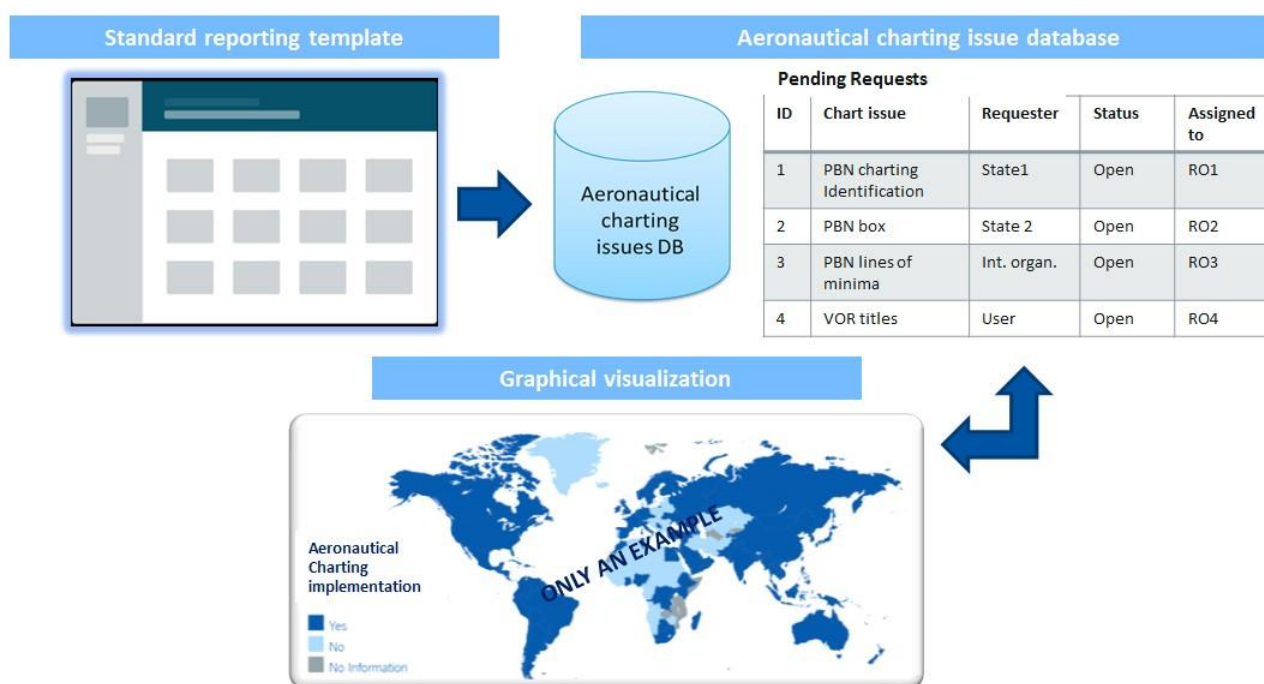


Figura 1. Infraestructura de apoyo

4. PRINCIPALES PRIORIDADES Y PLAZOS

4.1 Como punto de partida, la estrategia de implantación se centrará en la solución de los problemas de cartografía PBN, por ejemplo, los problemas con la identificación de las cartas, las notas en las cartas (o “Casillero de requisitos PBN”) y las tablas de mínimos. La estrategia se extenderá a otros temas de la cartografía aeronáutica y, eventualmente, a otros productos de información (por ejemplo, la AIP o los conjuntos de datos digitales).

4.2 La Fase 1 de la estrategia de implantación se iniciará durante el segundo semestre de este año. Su duración depende en gran medida de los resultados que se obtengan. La Fase 2 se iniciará una vez que se considere que la primera fase es lo suficientemente robusta como para servir de línea base para los pasos subsiguientes.

4.3 La primera reunión AIM-SG de la OACI se llevará a cabo en la Sede de la OACI en Montreal, del 16 al 20 de abril de 2018, con el fin de estudiar la manera de apoyar y facilitar la implantación de las normas y métodos recomendados (SARPS), los procedimientos y la orientación sobre información aeronáutica, incluyendo la estrategia de implantación antes mencionada.

4.4. El resultado de la reunión AIM-SG será comunicado a todas las partes involucradas, a fin de identificar claramente los roles y responsabilidades. Las Oficinas Regionales de la OACI, los proveedores de cartas aeronáuticas, las organizaciones internacionales y las líneas aéreas, todos desempeñarán un papel importante en lograr una estrategia efectiva.

5. ACCION SUGERIDA

- 5.1 Se invita a la Reunión a:
- a) tomar nota de la información presentada;
 - b) trasladar el asunto al Subgrupo del GREPECAS correspondiente; y
 - c) apoyar al AIM-SG según fuera requerido.

— FIN —