



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/11 — NE/02
20/10/21

Décimo Primera Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamé (RASG-PA/11)

En Línea, 28 de octubre y 4 y 5 de noviembre de 2021

Cuestión 1 del
Orden del Día:

Aspectos de Coordinación entre el RASG-PA y el GREPECAS

ACTIVIDADES, PROYECTOS Y PROPUESTAS DE LA COORDINACIÓN GREPECAS – RASG-PA

(Presentada por las Secretarías del GREPECAS y RASG-PA)

RESUMEN EJECUTIVO

En cumplimiento con los Términos de Referencia (ToR) genéricos de los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG) y los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG), revisados y aprobados por el Consejo de la OACI, se lleva a cabo la presente reunión conjunta entre la Décimo Novena Reunión Plenaria del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/19) y la Décimo Primera Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamé (RASG-PA/11) para abordar las actividades conjuntas desarrolladas, y aquellas otras que podrían tener algún tipo de relación con el programa de trabajo de ambos grupos regionales con el fin de informar al Consejo de la OACI, así como poner a consideración diversas propuestas de colaboración y esquema de fechas para llevar a cabo las reuniones del GREPECAS y el RASG-PA en el próximo trienio.

Acción:	Lo indicado en el punto 4.1
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• <i>Plan Mundial de Navegación Aérea</i> (GANP) (Doc 9750)• <i>Plan Global para la seguridad operacional de la aviación</i> (GASP) (Doc 1004) Términos de Referencia (ToR) Genéricos de los Grupos regionales de planificación e implementación (PIRG) y Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG)

1. Introducción

1.1 El Consejo de la OACI a través de la Comisión de Aeronavegación (ANC), ha establecido PIRG y RASG para identificar las prioridades regionales, los objetivos de implementación y los indicadores relacionados con la navegación aérea y la seguridad operacional de la aviación para la implementación regional del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750) y el Plan Mundial de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Doc 10004), y con ello, proporcionar recomendaciones prácticas al Consejo en mención.

1.2 Los desafíos clave que enfrenta actualmente la referida ANC incluyen mantener y mejorar la eficiencia de la navegación aérea y la seguridad operacional de la aviación mientras se integra un mejoramiento en la infraestructura de la aviación actual, se introducen sistemas avanzados, se identifican de manera proactiva los riesgos y se diseñan medidas de mitigación de acuerdo con el GANP y el GASP.

1.3 Como parte de este mejoramiento, en el año 2019 se aprobaron nuevos ToR genéricos para los PIRG y RASG, con el fin de aclarar los roles de las partes interesadas y promover la asociación entre ellos, armonizar los métodos de trabajo y mejorar la presentación de informes regionales a través de reuniones más frecuentes. Por otra parte, se acordó que la opción de ampliar aún más los ToR para satisfacer las necesidades de las regiones, garantizará la flexibilidad del trabajo y sentará las bases de un modelo de reunión y presentación de informes más eficiente.

1.4 En los mencionados ToR se estipula que las reuniones de los RASG y los PIRG se deben celebrar de forma consecutiva) o en conjunto, para facilitar la coordinación y garantizar el uso eficiente de los recursos con el fin de notificar al Consejo de la OACI por conducto de la ANC y con el apoyo de la Secretaría de la OACI sobre el particular, es por esta razón que se celebra la presente reunión en cumplimiento a lo estipulado en los referidos ToR.

2. Asuntos de coordinación entre el GREPECAS y el RASG-PA

2.1 A continuación se describen los asuntos de coordinación del presente año (2021) entre ambos grupos regionales:

- a) Reunión de coordinación entre los Equipos Técnicos del GREPECAS y RASG-PA, llevada a cabo el 25 de marzo de 2021, con el objetivo de preparar un trabajo coordinado y participativo entre ambos grupos regionales a través de los equipos técnicos en mención;
- b) Cooperación entre el Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) del GREPECAS y el Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (PA-RAST) de RASG-PA, actualmente llevándose a cabo para impulsar el proceso de intercambio de datos a fin de mejorar la seguridad operacional en el espacio aéreo en las regiones CAR/SAM;

- c) Implementación de aproximación de la Navegación basada en la performance (PBN) en pista visual, un proyecto actual que busca tanto el mejoramiento de la seguridad operacional como el de capacidad y eficiencia de la navegación aérea;
- d) Formato mundial de notificación del estado de la superficie de la pista (GRF), con el fin de invitar al GREPECAS y al RASG-PA a exhortar a los Estados para que realicen esfuerzos para garantizar la implementación del GRF a la brevedad;
- e) Implementación de la Parte I del *Manual de los servicios de información aeronáutica (AIS)*, para promover el cumplimiento de las responsabilidades de todas las partes involucradas en la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM).

2.2 En el **Apéndice** de esta nota de estudio se hace una descripción de cada uno de los asuntos antes descritos, así como sus respectivos avances, conclusiones y/o propuestas.

3. Reuniones del GREPECAS y el RASG-PA para el próximo trienio

3.1 En relación con lo estipulado en los ToR de PIRG y RASG antes citados referente a la frecuencia de las reuniones plenarios (anuales), y con el fin de mejorar la planeación y coordinación de las actividades de los Estados, Territorios, Organizaciones Internacionales, la Industria y partes interesadas de ambos grupos regionales, las Secretarías del GREPECAS y el RASG-PA proponen para discusión y aprobación de ambos grupos regionales, el siguiente esquema tentativo de reuniones para el próximo trienio (2022 – 2025):

Que,

- a) durante el primer semestre de cada año del periodo 2022 – 2025 se realice una reunión de nivel ejecutivo del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) de GREPECAS y el Comité Directivo Ejecutivo (ESC) de RASG-PA, donde se continúen abordando en sus respectivas Órdenes del día los asuntos de coordinación GREPECAS–RASG-PA; y
- b) se lleven a cabo las reuniones plenarios consecutivas de ambos grupos regionales durante la segunda semana del mes de noviembre, las Secretarías del GREPECAS y el RASG-PA coordinarán en qué días de esa semana se celebre cada reunión plenaria y la reunión conjunta, así como el desarrollo de las respectivas Órdenes del día;

3.2 Por lo anteriormente expuesto, se pone a consideración de ambas reuniones plenarias para aprobación el siguiente Proyecto de Decisión:

PROYECTO DE DECISIÓN/X		APROBACIÓN DEL ESQUEMA TENTATIVO DE REUNIONES DEL GREPECAS Y EL RASG-PA PARA EL TRIENIO 2022-2024	
<p>Qué:</p> <p>Que</p> <p>a) la Secretaría del GREPECAS planifique y materialice las reuniones del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS en los siguientes periodos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eCRPP/04 – 23 y 24 de abril de 2022 • eCRPP/05 – 11 y 12 de abril de 2023 • eCRPP/06 – 24 y 25 de abril de 2024 <p>b) la Secretaría del RASG-PA planifique y materialice las reuniones del Comité Ejecutivo Directivo (ESC) del RASG-PA en los siguientes periodos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ESC/37 – 25 y 26 de mayo de 2022 • ESC/38 – 24 y 25 de mayo de 2023 • ESC/39 – 29 y 30 de mayo de 2024 <p>c) Las Secretarías del GREPECAS y el RASG-PA planifiquen y materialicen las siguientes reuniones plenarias y coordinen que sea de forma consecutiva en los periodos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • GREPECAS 20 y RASG-PA 12 – 14 al 18 de noviembre de 2022 • GREPECAS 21 y RASG-PA 13 – 13 al 17 de noviembre de 2023 • GREPECAS 22 y RASG-PA 14 – 10 al 14 de noviembre de 2024. 		<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político/Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>	
<p>Porqué: Para dar cumplimiento con el contenido de los Términos de Referencia (ToR) Genéricos emitidos por el Consejo de la OACI para los PIRG y los RASG.</p>			
<p>Cuándo: Las Órdenes del día completas deberán estar disponibles para aprobación al menos 30 días antes para las reuniones CRPP y ESC, y 60 días antes para las reuniones plenarias.</p>		<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>	
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Oficinas NACC (Secretaría del GREPECAS) y SAM (Secretaría del RASG-PA)</p>		<p>Responsables: Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI.</p>	

4. Acciones Sugeridas

4.1 Se invita a ambas Reuniones Plenarias a:

- a) revisar y comentar el contenido de la presente nota de estudio, así como su apéndice en el que se describen diversos avances, conclusiones, y/o propuestas de los actuales asuntos de coordinación entre el GREPECAS y el RASG-PA; y
- b) comentar y aprobar la decisión propuesta en 3.2 de esta nota de estudio.

APÉNDICE
ACTIVIDADES Y ASUNTOS DE COORDINACIÓN ENTRE GREPECAS Y RASG-PA

1. Reunión de coordinación entre los Equipos Técnicos del GREPECAS y el RASG-PA

1.1 Esta reunión se llevó a cabo con el objetivo de identificar más oportunidades de colaboración e intercambio de información entre el GREPECAS y el RASG-PA que puedan beneficiar a la toma de decisiones y la coordinación en pro de la capacidad y eficiencia en la navegación aérea y de la seguridad operacional a un nivel regional, así como hacer un uso eficiente de los recursos disponibles y evitar la duplicación de esfuerzos entre ambos grupos regionales.

1.2 Es por eso que en cumplimiento a la *Conclusión ePPRC/02/05* de la Segunda Reunión Virtual del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (eCRPP/2) del GREPECAS y a la *Decisión ESC/35/D6* de la Trigésima Quinta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA, (ambas celebradas en el segundo semestre del 2020), se acordó que para lograr una oportuna participación y preparación en el trabajo coordinado entre GREPECAS y RASG-PA, se aprobara la realización de una reunión de coordinación entre sus equipos técnicos, dicha se realizó el 25 de marzo de 2021 de forma virtual.

1.3 A la misma se reunieron los representantes de los siguientes equipos técnicos del GREPECAS:

- a) La Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos Aeroportuarios (ALACPA);
- b) el Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario/Fauna (CARSAMPAF);
- c) el Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE); y
- d) el Grupo de Trabajo de Análisis de Datos (DAWG).

1.4 Asimismo, de los representantes de los siguientes equipos técnicos del RASG-PA:

- a) El Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (PA-RAST); y
- b) el Equipo de Monitoreo y Reporte de Seguridad Operacional (SMRT).

1.5 Al final de la reunión, se concluyó que cada equipo contó con un mejor entendimiento de la organización, los resultados entregables y las actividades de los demás equipos, así como del rol que desempeñan y los objetivos dentro de su respectivo grupo regional. Hubo una claridad de los recursos de información y el tipo de datos que utiliza cada equipo, concluyéndose que la coordinación organizada de estos equipos es fundamental para el éxito de la colaboración y el intercambio de información entre el GREPECAS y el RASG-PA. El informe de la reunión y las presentaciones están disponibles en el siguiente enlace: <https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2021-grpragpa.aspx>

2. Cooperación entre el GTE y el PA-RAST

2.1 En cumplimiento a la determinación del Consejo de la OACI respecto a que la cooperación entre los PIRG y los RASG surge a raíz de que los grupos de trabajo optimicen los resultados y eviten la duplicación de esfuerzos, recientemente y a pesar de las restricciones impuestas por COVID-19, se ha logrado una colaboración más estrecha entre el GTE de GREPECAS y el PA-RAST de RASG-PA. Dicha cooperación tiene el fin de impulsar el proceso de intercambio de datos para mejorar la seguridad operacional en el espacio aéreo en las regiones CAR/SAM, preservando el mandato de la conservación de los datos de conformidad con un marco de confidencialidad aplicable y, considerando que este trabajo conjunto se encuentra actualmente en una etapa preliminar.

2.2 Por lo anterior, considerando que el GTE y PA-RAST son equipos técnicos que se encargan del análisis de datos como una de sus tareas principales, y reconociendo también que la cooperación entre el GTE y el PA-RAST puede mejorar la seguridad operacional y la eficiencia en las Regiones CAR/SAM mediante el intercambio de datos para ayudar a mejorar el proceso y los resultados de ambos grupos regionales, durante la Vigésima Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio del GREPECAS (GTE/20) llevada a cabo de forma virtual del 9 al 11 de noviembre de 2020, el GTE y el PA-RAST presentaron una propuesta en la que la reunión concluyó que:

- a) el GTE y PA-RAST trabajarán en conjunto para desarrollar un marco que incluya un mecanismo y proceso para el intercambio y análisis de datos entre estos dos equipos, el cual tendrá como objetivo la identificación de oportunidades de seguridad operacional, y el desarrollo e implementación de las iniciativas de mejora aplicables: y
- b) que el GTE identificará cómo se pueden utilizar los datos intercambiados para beneficiar mejor el análisis de seguridad operacional de la Separación vertical reducida mínima (RVSM) del espacio aéreo de las regiones CAR/SAM.

2.3 En seguimiento a estas conclusiones, durante la Vigésima Primera Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio del GREPECAS (GTE/21) llevada a cabo de forma virtual del 23 al 26 de agosto de 2021, el GTE y el PA-RAST presentaron sus consideraciones que consisten en que los datos procesados por la Agencia de Monitoreo Regional para las Regiones del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) y validados por el GTE continúan mostrando que los factores contribuyentes para el 95% de la Desviación de altitud importante (LHD) en las regiones CAR/SAM se deben a errores de coordinación entre dependencias de Control de Tráfico Aéreo (ATC). Por lo que la importancia de este esfuerzo colaborativo pone de relieve sobre las oportunidades de seguridad operacional relacionadas con los eventos del Sistema de alarma de tránsito y anticolisión - Aviso de resolución (TCAS RA).

2.4 Es por eso que al revisar los eventos LHD, especialmente los eventos TCAS RA, los datos muestran menos eventos TCAS RA capturados en el análisis, en el entendimiento de que el informe de LHD se centra principalmente en el espacio aéreo RVSM. Por lo tanto, se alienta a los Estados a informar a través de los grupos de seguridad operacional o el mecanismo aplicable, los eventos TCAS RA que se capturan en su espacio aéreo como parte de este proceso para permitir una mejor correlación de los datos/información.

2.5 El informe final de la Reunión GTE/21 y la documentación referente a esta cooperación se encuentra disponible en el siguiente enlace: <https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2021-GTE21>

2.6 Por lo anteriormente expuesto, se invita a ambas reuniones plenarias a apoyar la estrategia sobre el intercambio de datos/información entre GTE y PA-RAST y alentar la notificación de eventos TCAS RA por parte de los Estados dentro y fuera del espacio aéreo RVSM, ya que trabajando juntos como parte del GREPECAS y RASG-PA, el beneficio de este tipo de intercambio permitirá una revisión más profunda de los datos/información aplicables para mejorar los procesos de toma de decisiones y monitoreo.

3. Implementación de aproximación de Navegación basada en la performance (PBN) en pista visual

3.1 El suministro de procedimientos en PBN apoya las aproximaciones estabilizadas y prescriben segmentos de aproximación inicial – intermedia – final – frustrada con debida protección de obstáculos, contribuye a la seguridad operacional toda vez que incide en la reducción de Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), Pérdida de control - en vuelo (LOC-I) y Excursiones de pista (RE).

3.2 Durante la Trigésimo Primera Reunión del Comité Ejecutivo Directivo (ESC/31) del RASG-PA celebrada en Buenos Aires, Argentina, del 8 al 9 de noviembre de 2018, la empresa europea ATR expuso sobre los enfoques en PBN y sus beneficios para la seguridad y la eficiencia. Asimismo, en esta reunión se hizo referencia al mandato de la OACI de implantar PBN en todas las pistas con Reglas de vuelo por instrumentos (IFR); sin embargo, se concluyó que sería más beneficioso impulsar la implementación de PBN en pistas con Reglas de vuelo visual (VFR) y que la conversión de pistas VFR a IFR es mucho más barata hoy con disponibilidad PBN en comparación con el IFR convencional. La reunión emitió la *Decisión ESC/31 /D7* autorizando a ATR y a la Secretaría a desarrollar el proyecto.

3.3 Por lo anterior, ATR hizo una propuesta para trabajar junto con la Secretaría del RASG-PA a fin de presentar un proyecto en la Trigésimo Segunda Reunión del Comité Ejecutivo Directivo (ESC/32) celebrada en la Ciudad de México, México, del 19 al 20 de marzo de 2019 para demostrar los beneficios de convertir VFR a IFR usando PBN con el fin de desarrollar una propuesta a la OACI para ampliar el alcance de la implementación PBN.

3.4 Durante la reunión ESC/32, Brasil, Estados Unidos y la Organización Civil de Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (CANSO) expresaron su interés en involucrarse en el proyecto y la posibilidad de contribuir con recursos. Finalmente, durante la Trigésimo Tercera Reunión del Comité Ejecutivo Directivo (ESC/33) realizada en Lima, Perú, del 11 al 12 de septiembre de 2019, se informó que Brasil y Colombia confirmaron su intención de iniciar la implementación de PBN en pistas visuales como parte de un proyecto de RASG-PA para los años 2019 y 2020.

3.5 Por lo anterior, se realizó un primer ejercicio piloto de implementación para el Aeropuerto de Guapi (SKGP) en Colombia y como resultado de estas actividades, se desarrollaron, probaron y publicaron procedimientos de instrumentos PBN en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de Colombia. Actualmente se están llevando a cabo diversas actividades en las que al final se producirá y publicará un análisis de costo-beneficio.

3.6 La ejecución exitosa de este proyecto se da gracias a la participación y colaboración de la Autoridad de Aviación Civil de Colombia (UAEAC), Fuerza Aérea Colombiana, Fundación de seguridad de vuelo, Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), OACI y las empresas ATR, Satena y Thales. Por lo anterior se hace del conocimiento del GREPECAS sobre el presente proyecto ya que si bien se atenderá dentro de un ámbito de mejoramiento de seguridad operacional también reeditaré significativamente en el mejoramiento de la capacidad y eficiencia en la navegación aérea. En el siguiente enlace la reunión podrá profundizar sobre este proyecto: <https://www.icao.int/SAM/Documents/2021-ESC36/ESC36IP02%20-%20RASG-PA%20eng.pdf>

3.7 Adicionalmente, para abordar este tema, el Subgrupo 2 del Grupo de Estudio e Implementación del Espacio Aéreo SAM (GESEA) - grupo técnico de la SAM/IG, realizó siete reuniones virtuales, entre el 6 de agosto y el 22 de octubre de 2020. El entregable del Grupo se denominó “*Guía Regional sobre implantación de Procedimientos PBN para pistas de vuelo visual*” el cual fue analizado y aprobado en el Vigésimo Quinto Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG-25) Reunión SAMIG/25 (Virtual, del 2 al 4 de noviembre de 2020). El análisis de la materia y la citada Guía Regional se presenta en el Informe de esta Reunión, en el siguiente enlace: https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/MeetingsDocumentation_ES.aspx?m=2020-RLA06901-SAMIG25&t=1

3.8 El propósito de la Guía Regional es proveer un conjunto de lineamientos armonizados para orientar a los Estados en el proceso de implantación de procedimientos PBN a pistas de vuelo visual, dirigida a los explotadores de aeronaves, proveedores de servicio PANS-OPS y proveedores de servicios ATS. Finalmente, durante la Reunión SAMIG/26 (Virtual, 20 al 23 de setiembre de 2021) se realizó el seguimiento de la implantación Regional y se actualizó la Tabla sobre la planificación por parte de los Estados. Se invita a ver detalles en el Informe de esta Reunión, en el siguiente enlace: https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/MeetingsDocumentation_ES.aspx?m=2021-RLA06901-SAMIG26&t=1

4. Implementación del Reporte Global de Condición de Pista (GRF)

4.1 Los asuntos de seguridad operacional son abordados a nivel regional principalmente por el RASGPA, no obstante, GREPECAS tiene un rol de garantizar que las facilidades y servicios de navegación aérea cuenten con las condiciones necesarias para llevar a cabo una operación segura, conforme a las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. La provisión de servicios por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea y operadores de aeródromos son fundamentales para una operación eficiente y segura.

4.2 La nueva metodología de la OACI para evaluar y notificar las condiciones de la superficie de la pista, comúnmente conocida como GRF, permite la evaluación armonizada y la notificación de las condiciones de la superficie de la pista, así como una evaluación correspondientemente mejorada de la tripulación de vuelo del desempeño durante las fases de despegue y aterrizaje.

4.3 Bajo la Comunicación a los Estados 20/73, la Secretaría reportó la adopción por parte del Consejo de la OACI del cambio de las fechas de aplicación de SARPS y Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) relativos al formato mundial de notificación mejorado para evaluar y notificar el estado de la pista como consecuencia de la pandemia de COVID-19 al 4 de noviembre de 2021. Por lo anterior, ambas Oficinas Regionales (NACC y SAM) de la OACI han iniciado esfuerzos para instar a sus respectivos Estados a tener un plan de implementación del GRF. Sin embargo, el avance y compromiso de los Estados respecto a esta implementación ha sido dispar, asimismo se ha identificado en algunos Estados que los proveedores de servicios de navegación aérea no están debidamente informados e involucrados en los esfuerzos de implementación, lo cual genera un riesgo para la misma.

4.4 Es por eso que, durante la Tercera Reunión virtual del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (eCRPP/03) del GREPECAS, llevada a cabo del 31 de agosto al 1 de septiembre de 2021, la Secretaría del GREPECAS presentó los avances y retos en la implementación del GRF en las Regiones CAR y SAM, el cual (como se mencionó anteriormente) tiene como fecha límite de implementación establecida por el Consejo de la OACI para el 4 de noviembre de 2021.

4.5 Con motivo de incentivar en los Estados en este aspecto, se propuso a la citada reunión coordinar con el RASG-PA de manera que se pueda instar a que los Estados realicen esfuerzos para garantizar la implementación del GRF a la brevedad. Asimismo, que los Estados que aún no lo han hecho envíen lo más pronto posible a las oficinas regionales respectivas su plan de implementación; así como, instar a aquellos Estados que todavía están en este proceso redoblen esfuerzos para lograr la implementación en mención.

4.6 Por lo anteriormente expuesto, se invita a las reuniones plenarias del GREPECAS y el RASG-PA, puedan interceder a fin de exhortar (desde ambos foros) a que los Estados realicen esfuerzos para garantizar la implementación del GRF antes de la fecha de aplicabilidad (4 de noviembre de 2021), actualizando su plan de implementación el cual fue circulado oportunamente en ambas regiones y enviarlo a las Oficinas Regionales respectivas, considerando el impacto que supone a la seguridad operacional, por ende la capacidad y eficiencia del transporte aéreo.

4.7 Al respecto, la OACI ha preparado material de orientación referente a este asunto el cual se podrá encontrar en el siguiente enlace: <https://www.icao.int/safety/Pages/GRF.aspx>

5. Implementación de la Parte I del Manual del AIS

5.1 El crecimiento continuo de la aviación ha aumentado las demandas sobre la capacidad del espacio aéreo y la eficiencia en la prestación de servicios, por lo que enfatiza la necesidad de una mayor equidad en el acceso al espacio aéreo, un mejor acceso a información oportuna y significativa para el apoyo a las decisiones y una mayor autonomía en la toma de decisiones.

5.2 Un paso importante hacia este objetivo y hacia un sistema de Gestión del tránsito aéreo (ATM) global integrado y receptivo, se basa en la migración de los servicios de información aeronáutica (AIS) basados en papel y centrados en el producto a la AIM digital y centrada en datos. Para facilitar esta transición, se reestructuraron y enmendaron las disposiciones del *Anexo 15 - Servicios de información aeronáutica* con la finalidad de aclarar el alcance, la función, las funciones principales, los productos y servicios de AIM y los mecanismos de actualización asociados.

5.3 Los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Doc 10066)* contienen prácticas operativas que son demasiado detalladas para su inclusión en las normas y prácticas recomendadas (SARPS) del Anexo 15. Los PANS-AIM proporcionan un medio para una mayor armonización en el ámbito de la información aeronáutica y se adapta a los requisitos técnicos emergentes.

5.4 De igual manera, el Manual del AIS (Doc 8126) en su séptima edición, el cual también ha sido reestructurado en cinco partes con la finalidad de proporcionar una guía para la implementación exitosa de AIM (la cual se encuentra actualmente en una versión disclaimer). Este documento explica las disposiciones contenidas en el Anexo 15 y PANS-AIM, proporciona información básica sobre ciertas especificaciones, ayuda a ilustrar su significado y ejemplifica los medios por los cuales estas especificaciones pueden cumplirse.

5.5 La reestructuración del *Manual del AIS* incluye cinco partes. La Primera, denominada "*Parte I - Marco regulatorio para los servicios de información aeronáutica*", explica las responsabilidades y funciones de AIS y proporciona orientación para el desarrollo organizacional de AIS. En esta parte de Manual se incluyen los puntos relacionados a:

- a) Responsabilidad de la Autoridad Regulatoria;
- b) Responsabilidades del Proveedor del AIS/AIM;
- c) Responsabilidades del Originador de la Información; y
- d) Marco de Competencias del Personal AIS/AIM, tanto para el Regulador como para el Proveedor de servicio

5.6 El principal objetivo de esta primera parte del Manual del AIS es proveer una Guía para el establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional de los AIS eficaz y sostenible. Por lo anteriormente expuesto, el GREPECAS y el RASG-PA podrían instar a los Estados a socializar la Parte I del Manual del AIS con el fin de promover el cumplimiento de las responsabilidades de todas las partes involucradas en la AIM y que implementen el Marco de Competencias del Personal AIS/AIM, tanto en el Regulador como en el Proveedor de Servicio.