



**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Contexto ANS (ATM/CNS) nivel Global y Regional

b) Revisión de Estado de Conclusiones

ESTADO DE LAS CONCLUSIONES VIGENTES SAM/IG/26

(Preparado por Estado Plurinacional de Bolivia)

RESUMEN

Esta nota informativa presenta un breve resumen del estado de implantación de las Conclusiones vigentes de la SAM/IG por el Estado boliviano.

Referencias:

- Informe de la reunión SAM/IG/26

1. Antecedentes

1.1 Con fecha 19 de abril del presente año, se recibió la invitación OACI en referencia al Vigésimo Séptimo Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/27), en la cual se solicita que cada Estado participante presente una Nota Informativa resumiendo los avances efectuados para cada una de las Conclusiones indicadas en el Apéndice 1A, del Informe del Taller/Reunión SAM/IG/26 (Virtual, 20 al 23 de setiembre 2021).

2. Análisis

2.1 En atención a lo solicitado, se presenta un análisis del estado de aplicación de las conclusiones y/o tareas originadas en reuniones SAM/IG, las mismas que abarcan los siguientes temas:

Implantación de la Navegación basada en la Performance (PBN) en la Región SAM

2.2 **Conclusión SAM/IG/14-6:** Proyectos y/o Planes de Acción de Rediseño PBN de las principales TMAs Sudamericanas

2.2.1 De acuerdo al Proyecto PBN – Bolivia actualizado el año 2018 se determinó dividir la Implantación de la Navegación Basada en la Performance en Tres Fases (3), de acuerdo a las categorías de aeropuertos y/o aeródromos.

- Primera Fase Áreas Terminales de La Paz, Cochabamba, Santa Cruz.
- Segunda Fase Áreas Terminales de Trinidad, Sucre, Tarija
- Tercera Fase Resto de aeropuertos que no disponen de Áreas Terminales

2.2.2 A partir del mes de marzo del presente año, ya se encuentra en aplicación el rediseño del TMA de La Paz a través de los AIRAC publicados en su oportunidad con las STAR, SID e IAP correspondientes, demorado en su aplicación por la crisis sanitaria mundial y por la transición hacia una nueva proveedora de servicios de navegación aérea.

El TMA de Cochabamba ha finalizado la fase de diseño, y próximamente se espera concluir con su validación en vuelo.

2.3 **Conclusión SAM/IG/25-04:** Adopción de la Guía Regional sobre implantación de Procedimientos PBN para pistas de vuelo visual.

2.3.1 Al respecto, Bolivia desde el año 2010 ha venido desarrollando procedimientos PBN en aeródromos donde no se cuentan con radioayudas para efectuar procedimientos convencionales, si bien estos aeródromos no están declarados como Internacionales han sido beneficiados con la accesibilidad a los mismos especialmente por condiciones meteorológicas que impedían las operaciones VFR.

2.4.2 Actualmente la AAC se encuentra revisando los procedimientos en estos aeródromos para que se adecuen a la Guía Regional sobre implantación de Procedimientos PBN para pistas de vuelo visual.

Planes de Contingencia y eficiencia de espacio aéreo

2.4 **Conclusión SAM/IG/23-04:** Procedimientos para casos de nubes radiactivas o liberación accidental de material radiactivo.

2.4.1 El Estado Plurinacional de Bolivia lo tenía implantado, como se había presentado la NI/5.1 en la SAM/IG/25, pero por el cambio de proveedor de navegación aérea, (AASANA a NAABOL) los acuerdos operacionales están en proceso de adopción, así mismo la elaboración del plan de contingencia sobre nubes radiactivas y liberación accidental de material radiactivo.

2.5 **Conclusión SAM/IG/25-01:** Implantación enrutamiento directo estratégico – EDE

2.6.1. El Estado Plurinacional de Bolivia ha participado en las reuniones de GESEA para tratar el tema, como también en el desarrollo de los texto de orientación. A la fecha no se ha implantado el EDE concluyendo que no es necesario, pero el Estado Boliviano está en la pre-disponibilidad de atender los requerimientos que haga los operadores aéreos, mediante la IATA.

2.6 **Conclusión SAM/IG/25-02:** Adopción de orientaciones del Plan Marco para Contingencias ATS de la Región SAM (MCATS /SAM) y alineación de Planes Nacionales.

2.6.1 Al respecto, en coordinación con el proveedor de servicios de navegación aérea se decidió aplicar las orientaciones del Plan Marco para Contingencias ATS de la Región SAM, en este contexto se ha iniciado con la inclusión de la conformación del grupo operacional para el tema tanto del proveedor como de la Autoridad Aeronáutica Civil de Bolivia.

2.6.2 Si bien se tenía publicado en el AIP un Plan de Contingencia ATS, a la fecha se tiene consensuado un nuevo Plan de Contingencia ATS para la FIR La Paz, mismo que se seguirán los procesos de publicación estatales.

2.6.3 Asimismo, se seguirá las guías para la implantación del Plan de Contingencia de acuerdo a los lineamientos de la OACI.

2.7 **Conclusión SAM/IG/25-03:** Actividades para elaborar Plan Marco para Contingencias ATM/CNS de la Región SAM

2.7.1 El Proveedor CNS cuenta con un `procedimiento operativo para atender las contingencias locales, sin embargo, después de un análisis se tiene la necesidad de elaborar un Plan de Contingencias ATM/CNS nacional.

2.7.2 Por otra parte se necesita una guía regional, con la finalidad de armonizarlos con los Estados adyacentes que puedan ser afectados.

Implantación ATFM

2.8 **Conclusión SAM/IG/24-01:** Procedimientos para elaborar y difundir PDA y desarrollo de Teleconferencias ATFM

2.8.1 Se ha iniciado la elaboración y difusión del Plan Diario en los aeropuertos con más tránsito nacional e internacional, del análisis del mismo aún no se ha llegado a la cantidad de vuelos que deba requerir para definir y tomar medidas ATFM.

2.9 **Conclusión SAM/IG/26-01:** Adopción del Plan de Operaciones ATFM (OPSAM)

2.9.1 El Estado Boliviano mediante funcionarios del ANSP y DGAC-Bolivia participa en las teleconferencias operacionales ATFM SAM-BRISA, compartiendo información a niveles tácticos y pre táctico entre los Estados participantes, de manera semanal y mensual. Por otra parte Bolivia fue HOST en el mes de abril de la presente gestión, teniendo una experiencia satisfactoria para los miembros del equipo Bolivia.

2.9.2 Asimismo, para el dashboard regional de indicadores se genera datos solicitados, de acuerdo a formato preestablecido que son remitidos al GESEA.

Implantación operacional de nuevos sistemas automatizados de ATM e integración de los existentes

2.10 **Conclusión SAM/IG/23-03:** Adecuación de las terminales AMHS de los usuarios de Meteorología Aeronáutica

2.10.1 En el proveedor de navegación aérea, los usuarios del área de meteorología aeronáutica tienen terminales AMHS para el envío de la información meteorológica, sin embargo para mejorar las capacidades para transmitir y recibir mensajes OPMET en formato IWXXM se tiene un proyecto de adquisición para la gestión 2023.

2.11 **Conclusión SAM/IG/26-03:** Revisión de las tablas CNS del Vol. II del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM y soporte en la elaboración del Vol. III del ANP CAR/SAM, sobre los temas CNS

2.11.1 A la fecha Bolivia participa en los talleres del GT Interop, en ese contexto el Subgrupo CNS/ANP ha realizado reuniones de coordinación y se cuenta con el perfil de tablas estandarizado para su actualización.

2.11.2 El Estado Boliviano está preparado para participar en el nuevo sub grupo ANP en la especialidad CNS para lograr los avances de la elaboración del VOL III.

3. Acciones sugeridas

Se invita a la Reunión a tomar nota de la información proporcionada.