



Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/10) del GREPECAS (GTE/10)

Ciudad de México, México, 13-17 de diciembre de 2010

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Panorama del GTE

PROPUESTA DE UNA NUEVA METODOLOGÍA DE TRABAJO PARA EL GTE

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta a la Reunión una propuesta de un nuevo mecanismo de trabajo para el Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) tomando en consideración la necesidad de conservar la eficiencia y de reducir el costo y tiempo relacionados con reuniones físicas.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">Informe de la Reunión/Taller GTE/9 (Guayaquil, Ecuador, 8 al 12 de marzo de 2010).Informe de la Reunión/Taller GTE/8 (Puerto España, Trinidad y Tabago, 26 al 28 de enero de 2010).	
Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A y D.</i>

1. Introducción

1.1 Siguiendo la implementación de la RVSM en las Regiones CAR/SAM, se encargó a la Agencia Regional de Monitoreo (RMA) para las Regiones Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) apoyar el trabajo crítico de monitorear y mejorar la seguridad operacional de los espacios aéreos de las Regiones, apoyada por un grupo de expertos nominados en gestión del tránsito aéreo, análisis de la seguridad operacional, aeronavegabilidad de las aeronaves y operaciones y gestión de bases de datos y por las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI. Los términos de referencia de este grupo de expertos, que se llamó Grupo de Escrutinio (GTE), especificaban que el grupo analizaría el riesgo de grandes desviaciones de altura (LHD) y su impacto en el Nivel Deseado de Seguridad Operacional (TLS) en el espacio aéreo RVSM (refiérase al **Apéndice** a esta nota de estudio). El objetivo global sería emitir medidas relevantes para mitigar el riesgo y hacer recomendaciones pertinentes, que se presentarían a través de los mecanismos establecidos al GREPECAS para aprobación.

2. Análisis

2.1 El Grupo de Escrutinio (GTE) sostiene ahora su décima reunión. El logro de su trabajo ha fomentado discusiones bilaterales y multilaterales entre los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) dentro de las Regiones CAR/SAM y regiones vecinas. El grupo también ha contribuido significativamente a mantener el TLS requerido en las Regiones. Cada reunión ha generado medidas para mitigar en relación con las tendencias observadas, que son a continuación consideradas por los ANSP para que las acciones correctivas o para mitigar reduzcan los errores que ocurren con mayor frecuencia.

2.2 El trabajo del grupo se basa mayormente en la contribución voluntaria de muchos expertos, que logran su tarea analizando y sometiendo a escrutinio datos recabados por la CARSAMMA. La revisión y análisis de datos extensos requiere una cantidad significativa de tiempo y no siempre se puede realizar durante una reunión de cinco días. Sin embargo, la reunión del grupo proporciona una oportunidad de caracterizar los valores parámetro en el modelo de riesgo de colisión y evaluar las mejores medidas para mitigar a ser tomadas por los ANSP.

2.3 Esta metodología ha proporcionado a los expertos GTE un nivel significativo de madurez y experiencia en el manejo de las ocurrencias y factores que afectan la estimación del riesgo de colisión en el espacio aéreo RVSM en ambas Regiones.

2.4 La especificidad técnica de los asuntos requiere que los miembros del Grupo de Escrutinio acudan a sesiones de instrucción ocasionales, lo que les proporciona un nivel mayor de competencia para realizar sus tareas. La instrucción se proporciona durante las reuniones GTE según se requiera.

3. Conclusión

3.1 Tomando en cuenta la necesidad de ejercer un monitoreo continuo estrecho de las ocurrencias y tipos de errores, un mecanismo de trabajo más eficiente sería revisar los datos con regularidad durante reuniones virtuales periódicas entre los miembros de este Grupo. Se podrían distribuir electrónicamente las tareas específicas entre los participantes dependiendo de los tipos de error a ser categorizados, revisados, analizados y clasificados. A continuación, el Grupo podría reunirse físicamente una vez al año durante el número de días que se determine necesario para analizar nuevos procedimientos u otras las estrategias para mitigar y reducir las ocurrencias de las LHD y examinar el record de performance post-implementación para asegurar que los errores operacionales se mantienen por debajo del nivel requerido. La instrucción también se llevaría a cabo según se requiera.

3.2 Esta metodología eliminaría la necesidad de convocar dos reuniones de una semana al año. Además, mejoraría la contribución vital de expertos en las Regiones en apoyo de la seguridad operacional del espacio aéreo y paliaría la fuerte carga de trabajo de la Agencia Regional de Monitoreo que es auspiciada por un Estado en beneficio de las operaciones RVSM en ambas Regiones CAR y SAM.

3.3 GREPECAS y el Grupo de Escrutinio necesitan apreciar y reconocer el excelente trabajo del actual relator, Sr. Madison Walton, quien ha ocupado el cargo desde la creación del GTE, y quien ha solicitado ser reemplazado. Como resultado de esta solicitud, se sugiere que la CARSAMMA asuma el papel y responsabilidades de la relatoría del GTE dentro del nuevo mecanismo propuesto.

4. Acción Sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) revisar el contenido de esta nota de estudio;
- b) apoyar el nuevo mecanismo de trabajo del Grupo de escrutinio (GTE);
- c) apoyar la nominación de la CARSAMMA como nuevo Relator, y
- d) proponer otras acciones que la Reunión pueda considerar pertinentes.

APÉNDICE
TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL GRUPO DE TRABAJO DE ESCRUTINIO CAR/SAM
RVSM (GTE)

- a) Reunir a expertos, según sea necesario, en control de tránsito aéreo, operación y mantenimiento de aeronaves, regulación y certificación, análisis de datos y modelos de riesgo;
- b) analizar y evaluar las grandes desviaciones de altitud de 300 pies o más, tal como se define en el Documento 9574 de la OACI;
- c) coordinar con la agencia regional de monitoreo la compilación y revisión de datos sobre grandes desviaciones de altitud;
- d) hacer un estimado del tiempo de vuelo fuera del nivel de vuelo autorizado, el cual será utilizado por la agencia regional de monitoreo como principal insumo para la elaboración de un estimado del riesgo;
- e) identificar las tendencias de las grandes desviaciones de altitud y recomendar acciones correctivas a fin de mejorar la seguridad operacional;
- f) informar al GREPECAS, a través del Subgrupo ATM/CNS, acerca de los resultados;
- g) realizar otras tareas indicadas por el GREPECAS; y
- h) participar en el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA) para armonizar iniciativas regionales de seguridad operacional.

Composición: 1 Estado/Organización de la Región CAR, 1 Estado/Organización de la Región SAM, Estados Unidos, CARSAMMA, COCESNA, IATA, IFALPA e IFATCA.

- FIN -