



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución  
CAR/SAM (GREPECAS/17)**

(Cochabamba, Estado Plurinacional de Bolivia, 21 al 25 de julio de 2014)

GREPECAS/17 - NI/04

18/06/14

### Cuestión 3 del

**Orden del día: Actividades de navegación aérea a nivel global, intra-regional e inter-regional**

#### 3.1 Actividades de navegación aérea a nivel global

### ACTIVIDADES DE LOS GRUPOS REGIONALES DE PLANIFICACION Y EJECUCIÓN EN OTRAS REGIONES

(Presentada por la Secretaría)

#### RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota informativa ofrece información actualizada acerca de las actividades de los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG) en otras Regiones, así como un resumen de la revisión de los correspondientes informes de las reuniones de los PIRG efectuada por la Comisión de Aeronavegación hasta marzo de 2014.

*Objetivos estratégicos de la OACI:*

- Seguridad operacional y
- Capacidad y eficiencia de la navegación aérea – Aumentar la capacidad y mejorar la eficiencia del sistema mundial de aviación civil.

*Referencias:*

#### **Documentación y manuales de procedimientos de las reuniones de los PIRG**

1. APANPIRG/24, Bangkok (Tailandia), 24-26 de junio de 2013  
<http://www.icao.int/APAC/Pages/apanpirg.aspx>  
*Requiere suscripción en el portal de la OACI*
2. NATSPG/49, París (Francia), 24-28 de junio de 2013  
[http://www.paris.icao.int/documents\\_natspg/index.php](http://www.paris.icao.int/documents_natspg/index.php)  
*Nombre de usuario: NATSPG, Contraseña: PARIS1965*
3. GREPECAS CRPP/2, Lima (Perú), 16-18 de julio de 2013  
<http://www.icao.int/SAM/Pages/CRPP2.aspx>  
APIRG/19, Dakar (Senegal), 28-31 de octubre de 2013  
<http://www.icao.int/ESAF/Pages/apirg19.aspx>  
*Acceso libre*
4. EANPG/56, París (Francia), 25-28 de noviembre de 2013  
[http://www.paris.icao.int/eanpg/eanpg\\_organigramme.htm](http://www.paris.icao.int/eanpg/eanpg_organigramme.htm)  
*Nombre de usuario: EANPG, Contraseña: tour2forc*
5. MIDANPIRG/14, Jeddah (Arabia Saudita), 15-19 de diciembre de 2013  
<http://www.icao.int/MID/MIDANPIRG/Pages/default.aspx>  
*Acceso libre*
6. C-WP/14154 — Informe Anual consolidado sobre los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG) y los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG) – Resultados a marzo de 2014

## 1. **Introducción**

1.1 Durante 2013 y 2014, se llevaron a cabo varias reuniones de los PIRG en las Regiones de Asia y el Pacífico, Atlántico Norte, África y Océano Indico, Europa y Oriente Medio, y sus respectivos informes fueron revisados por la Comisión de Aeronavegación (ANC). En el resumen de la revisión efectuada por la ANC de los informes de las reuniones de los PIRG y de los RASG, se resaltó la necesidad de que la Secretaría en la Sede aplicara un enfoque de coordinación que involucrara a todos los grupos regionales, y también entre los PIRG y los RASG dentro de una misma región. Esta nota informativa ofrece información actualizada acerca de las actividades de los PIRG durante 2013 y hasta marzo de 2014.

## 2. **Discusión**

### 2.1 **Grupo Regional de África-Océano Indico (AFI) de Planificación y Ejecución (APIRG)**

#### a) Resumen ejecutivo de la última reunión

- i) Décimo novena reunión del Grupo Regional AFI de Planificación y Ejecución (APIRG/19), Dakar, Senegal (del 28 al 31 de octubre de 2013).
- ii) Adopción de prioridades y metas de performance regionales basadas en el trabajo de los subgrupos y los resultados del Taller ASBU.
- iii) Implementación de rutas preferidas por los usuarios (UPR) utilizando la navegación basada en la performance (PBN) en base a un catálogo desarrollado en estrecha coordinación con el proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA).

#### b) Coordinación entre los PIRG y los RASG

- i) Se identificaron 14 de los 18 módulos del Bloque 0, los cuales están relacionados con el área clave de performance (KPA) de seguridad operacional. Será necesario coordinar y llevar a cabo su implementación a través de mecanismos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG-AFI, Plan AFI) y otras iniciativas pertinentes de seguridad operacional para la Región AFI.
- ii) Monitoreo de la separación vertical mínima reducida (RVSM), sistemas de gestión de calidad (QMS), coordinación civil-militar y búsqueda y salvamento (SAR).

#### c) Acciones por parte de la ANC en relación al informe APIRG/19

- i) Las estrategias regionales de implementación del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) reflejan distintos enfoques con respecto al tipo de sistema o servicio en cuestión. Se discutió en forma continua los méritos de un sistema de aumentación basado en satélites (SBAS), mientras que la Secretaría consideró que, en la Región AFI, se debía dar prioridad al uso de los servicios del GNSS básico y al sistema de aumentación basado en la aeronave (ABAS) en apoyo de la implementación de la PBN.

- ii) Se observó una mejor calidad en el informe APIRG, así como el establecimiento de coordinaciones con el RASG-AFI para el logro de las metas de seguridad operacional de Abuja 2012.
- iii) El APIRG/19 informó acerca de una limitada implementación de los procedimientos estratégicos de desplazamiento lateral (SLOP) en la Región AFI, pero la ANC indicó que, si bien el PIRG lo consideraba un procedimiento “crítico”, no había generado una conclusión al respecto. Asimismo, se debería considerar los micro-desplazamientos SLOP recientemente aprobados, especialmente porque gran cantidad de incidentes de proximidad de aeronaves (airprox) supuestamente ocurrían en partes de la región. Igualmente, la ANC indicó que la Región no había alcanzado el nivel de seguridad deseado para la RVSM, y mencionó la falta de acciones correctivas, y que el APIRG, en coordinación con el RASG-AFI, debería adoptar las acciones correspondientes.
- iv) Otro problema reportado en la Región AFI fue el de la ausencia de planes de vuelo, donde se resaltó los aspectos de seguridad operacional involucrados. Se debería alentar a la Región AFI a que solucione el problema lo más pronto posible. Problemas similares podrían existir en otras regiones, donde podrían disponer de las soluciones apropiadas. Podría haber una forma alternativa de aceptar a una aeronave sin un plan de vuelo, si el motivo es una falla en las comunicaciones y no una falta del explotador. Igualmente, se solicitó a la Secretaría que analizara el problema de las vulnerabilidades del GNSS observadas en la Región AFI y en otras regiones.
- v) Se expresó cautela en relación a las aspiraciones AIM/SWIM, en el sentido que la transición requería una cuidadosa planificación y una infraestructura robusta y confiable para apoyar la funcionalidad. La red de comunicaciones también debía ser la apropiada y ser implementada en toda la región.

## 2.2

### **Grupo Regional Asia/Pacífico de Planificación y Ejecución de la Navegación Aérea (APANPIRG)**

- a) Resumen ejecutivo de la última reunión
  - i) La vigésimo cuarta reunión del Grupo Regional Asia/Pacífico de Planificación y Ejecución de la Navegación Aérea (APANPIRG/24) se realizó en Bangkok, Tailandia (del 24 al 26 de junio de 2013). La reunión adoptó 45 conclusiones y 14 decisiones.
  - ii) Respaldo el Plan ATM transparente para la Región Asia/Pacífico y alentó a los Estados a participar activamente en la oportuna implementación del Plan. El Plan identificaba 42 elementos de implementación para mejorar la seguridad operacional, la eficiencia y la capacidad en la Región mediante la incorporación gradual del ASBU y de elementos regionales.
  - iii) Identificó áreas de interfaz con las grandes desviaciones de altitud en las que se requería una pronta implementación de las comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC), y alentó a los Estados a realizar pruebas AIDC e implementar las AIDC.

- iv) Instó a los Estados a que hacer lo necesario para que los encargados de tomar decisiones a nivel civil y militar faciliten la implementación y mantenimiento de los acuerdos SAR.
- b) Coordinación entre los PIRG y los RASG
  - i) Establecimiento de equipos de seguridad operacional en la pista y programas de seguridad operacional en la pista.
- c) Acciones por parte de la ANC en relación al informe de la reunión APANPIRG/24
  - i) En el Apéndice A, página A-1, con respecto a la conclusión/decisión del PIRG sobre los “nombres clave” de cinco letras, el Presidente indicó que la acción por parte de la Comisión estaba finalizada. Recordó que la Secretaría había hecho una exposición verbal y que, posteriormente, se brindaría más información sobre este tema.
  - ii) La Comisión *acordó* lo siguiente: informar a los PIRG y RASG que la Comisión seguía revisando los informes individuales de las reuniones de los PIRG y que, en su 195º período de sesiones, iniciaría la revisión de los informes de las reuniones de los RASG; proporcionar a los PIRG y RASG la C/DEC 183/9, C-MIN 199/6; e informar a los miembros del APANPIRG acerca del estado de las cuestiones contenidas en el informe. También se *acordó* solicitar a la Secretaría que haga una exposición verbal sobre el programa de seguridad operacional en la pista; y que brinde más información sobre las dificultades que algunos Estados enfrentaban en cuanto a la insuficiente capacidad de la flota, la navegación vertical barométrica y la ausencia del SBAS.

## 2.3

### **Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)**

- a) Resumen ejecutivo de la última reunión
  - i) La segunda reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/2) se realizó en Lima, Perú (del 16 al 18 de julio de 2013).
  - ii) Se revisó la metodología para el procesamiento de las deficiencias “U”, que involucraba la identificación de peligros y la evaluación de riesgos.
  - iii) Establecimiento de prioridades y metas regionales de navegación aérea compatibles con la nueva versión del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el ASBU. En este sentido, a través de la Declaración de Bogotá (diciembre de 2013) y de Trinidad y Tobago (abril de 2014), las respectivas autoridades de aviación civil de las Regiones SAM y CAR aprobaron las prioridades y metas de navegación aérea seleccionadas.
  - iv) Apoyo al GANP para la generación de un Cuadro Regional de Performance (*Regional Performance Dashboard*) en línea y un Informe Anual de Navegación Aérea a nivel Mundial.
  - v) Seguimiento de las Recomendaciones de la AN-Conf/12 por parte del Comité de Revisión de Programas y Proyectos del GREPECAS.

- vi) Seguimiento de las actividades de implementación de los proyectos bajo los programas PBN, ATFM, automatización y conciencia situacional, infraestructura de comunicaciones tierra-tierra/aire-tierra, aeródromos, AIM y meteorología aeronáutica del GREPECAS.
- b) Coordinación entre los PIRG y los RASG
  - i) Uso uniforme de la fraseología normalizada en español e inglés, de conformidad con el Doc 4444 de la OACI, *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM)*.
  - ii) Programa para reducir el peligro aviario.
  - iii) Seguridad operacional en la pista: cuestiones relacionadas con la infraestructura.
- c) Acciones por parte de la ANC en relación al informe del CRPP/2 del GREPECAS
  - i) No se requirió una revisión de este informe por parte de la ANC.

## 2.4

### **Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea (EANPG)**

- a) Resumen ejecutivo de la última reunión
  - i) Se acordó que 6 módulos del plan mundial de navegación aérea (GANP)/ASBU Bloque 0 tenían alta prioridad (*i.e.*, B0-APTA, B0-SURF, B0-FICE, B0-ACAS, B0-SNET y B0-DATM).
  - ii) Acciones referidas a los módulos del ASBU relacionados con PBN, CDO y CC.
  - iii) Se brindó asistencia a los Estados para la implementación de la PBN y la optimización de la red de rutas ATS.
- b) Coordinación entre los PIRG y los RASG
  - i) Coordinar con los RASG el cumplimiento de los requisitos de vigilancia de la seguridad operacional relacionados con la RVSM.
  - ii) Lista de deficiencias de la navegación aérea y requisitos lingüísticos en el idioma inglés.
- c) Acciones por parte de la ANC en relación al informe del EANPG/55
  - i) El EANPG emite declaraciones periódicas en relación al logro de los niveles de seguridad deseados para la RVSM en la Región EUR. Otras regiones no han tenido tanto éxito en el logro de las metas RVSM. El EANPG/55 concluyó que la Región EUR organizará un simposio exclusivamente sobre RVSM y la Agencia Regional de Monitoreo (RMA), dirigido a los Estados (autoridades civiles y militares) y a las organizaciones de usuarios del espacio aéreo. La ANC comentó acerca de la importancia del simposio, que éste debería ser de interés global, y que la ANC debería hacer el seguimiento de los resultados.

- ii) La ANC felicitó a los PIRG por su trabajo en la planificación regional de la implementación del ASBU, especialmente al EANPG por desarrollar una plantilla que los otros grupos regionales, si no lo hubieren hecho ya, deberían tener en consideración. La ANC también comentó que el EANPG utilizaba una declaración para anunciar un logro o un objetivo específico; en el caso del EANPG/55, una declaración sobre la priorización del enfoque PBN en la Región EUR de la OACI, dentro del marco de la Resolución 37-11 de la Asamblea. El objetivo inicial del EANPG era mejorar las pistas con aproximaciones de no-precisión, donde el análisis de costo-beneficio de la seguridad operacional pudiera ser más favorables. La ANC sugirió que una revisión de la Resolución A37-11 de la Asamblea debería tomar en cuenta el enfoque del EANPG.

## 2.5

### **Grupo Regional Oriente Medio de Planificación y Ejecución de la Navegación Aérea (MIDANPIRG)**

- a) Resumen ejecutivo de la última reunión
  - i) La décimo cuarta reunión del Grupo Regional Oriente Medio de Planificación y Ejecución de la Navegación Aérea (MIDANPIRG/14) se realizó en Jeddah, Arabia Saudita (del 15 al 19 de diciembre de 2013).
  - ii) Respaldo a una propuesta de Estrategia de Navegación Aérea MID, que incluye la priorización de los módulos del ASBU Bloque 0 y los indicadores y métricas asociados. Se acordó asignar una alta prioridad a los siguientes módulos del ASBU Bloque 0: B0-APTA, B0-SURF, B0-ACDM, B0-FICE, B0-DATM, B0-AMET, B0-FRTO, B0-ACAS, B0-CDO, B0-TBO y B0-CCO).
  - iii) Acciones para el establecimiento del Programa para el Mejoramiento de la ATM en la Región MID (MAEP).
  - iv) Acuerdo para establecer un Centro Regional OPMET (ROC) en Arabia Saudita para mediados de 2015.
- b) Coordinación entre los PIRG y los RASG
  - i) Transferencia de las actividades relacionadas con la seguridad operacional en el aeródromo del MIDANPIRG al RASG-MID.
  - ii) Coordinación para el desarrollo de aproximaciones PBN en una serie de aeropuertos que registran un gran número de aproximaciones no estabilizadas, a fin de reducir el riesgo de impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y de excursiones de pista.
- c) Acciones por parte de la ANC en relación al informe del MIDANPIRG/14
  - i) El MIDANPIRG fue felicitado por su trabajo en el desarrollo y mantenimiento de planes regionales de contingencia y emergencia. La evidencia surgida de las recientes discusiones del Grupo de Expertos sobre Gestión de la Seguridad Operacional sobre el alcance y propósito del requisito del sistema de gestión de seguridad de que los proveedores de servicios establezcan planes de respuesta ante emergencias sugirió que se trataba de un problema mundial.

- ii) Otro posible problema mundial resaltado por el MIDANPIRG fue que sólo 5 de los 15 Estados MID cumplían con las disposiciones del Anexo 3 en cuanto a la implementación de sistemas de gestión de calidad para meteorología. La ANC comentó que podría ser una indicación del estado de implementación en otras regiones.

## 2.6

### **Grupo de Planificación de Sistemas del Atlántico Norte (NATSPG)**

#### a) Resumen ejecutivo de la última reunión

- i) Desarrollo de una propuesta de concepto operacional para la Región NAT en 2025 y un plan de acción, tomando en cuenta las futuras capacidades y requisitos técnicos de los programas NextGen y SESAR.
- ii) Elaboración de una hoja de ruta para el desarrollo de servicios (SDR) en la Región NAT, estableciendo la conexión entre los planes de implementación de la Región NAT y el GANP y los módulos ASBU, identificando prioridades y fijando objetivos.
- iii) Elaboración de un documento de orientación AIDC inter-regional armonizado para las Regiones NAT y APAC.

#### b) Coordinación entre los PIRG y los RASG

- i) No existe un RASG en la Región del Atlántico Norte. En la estructura del SPG NAT, el Grupo de Vigilancia de la Seguridad Operacional NAT, que está subordinado al SPG NAT, tiene responsabilidades relacionadas con la seguridad operacional, incluyendo el monitoreo de la implementación del GASP y la elaboración del Informe de Seguridad Operacional para la Región NAT.

#### c) Acciones por parte de la ANC en relación al informe del NATSPG/49

- i) La Comisión acordó revisar la orientación dada al grupo de expertos sobre separación y seguridad del espacio aéreo, a fin de coordinar su trabajo con las actividades a nivel mundial, como son las pruebas en el Atlántico Norte, y así garantizar el desarrollo oportuno de disposiciones de aplicación mundial.

## 2.7

### **Comentarios generales de la ANC aplicables a todos los PIRG**

#### 2.7.1

La ANC expresó su agradecimiento a los PIRG y a los RASG por el trabajo realizado y por su enfoque proactivo frente a la implementación y resolución de temas relacionados con la navegación aérea y la seguridad operacional. En particular, la ANC indicó que, dentro de las regiones y en regiones adyacentes, los PIRG y los RASG estaban involucrados en esfuerzos propios y esfuerzos conjuntos con otras organizaciones. No obstante, la ANC observó que la Secretaría en la Sede debía aplicar un enfoque de coordinación con todos los grupos regionales, el cual también debía ser aplicado entre los PIRG y los RASG dentro de una misma región. Asimismo, el apoyo y la asesoría brindados por la Secretaría a los grupos regionales debían ser consistentes y armonizados.

2.7.2 La ANC recomendó que los PIRG (y donde corresponda, los RASG) brinden, en forma regular, información sobre el estado de implementación de las normas y métodos recomendados (SARP) de la OACI y, en particular, de las iniciativas relacionadas con el ASBU. La información actualizada sería útil para determinar si era necesario actualizar el GANP y los planes mundiales de seguridad operacional de la aviación y el programa de trabajo de navegación aérea.

2.7.3 Los PIRG siguen planteando el problema de la múltiple utilización de los mismos “nombres-claves” de tres (3) y cinco (5) letras para las ayudas para la navegación y los puntos de recorrido. Nuevamente, la ANC le solicitó a la Secretaría que defina la manera en que el programa de trabajo sobre el tema le sería presentado a la Comisión para su revisión.

2.7.4 La ANC tomó nota que todas las regiones estaban finalizando la revisión de los planes de navegación aérea en formato electrónico, y que se anticipaba que el Consejo aprobaría una nueva plantilla que permitiría una mayor participación de los PIRG en el proceso de enmienda.

2.7.5 La ANC considera que la revisión de los informes de las reuniones de los PIRG constituye una importante fuente de información sobre la implementación de las SARP, y que, a menudo, sirve de inspiración para nuevos temas de trabajo y es esencial para los esfuerzos de normalización y armonización de los reglamentos y las operaciones a nivel mundial. La ANC seguirá revisando los informes de las reuniones de los PIRG y de los RASG, y presentando un informe anual al Consejo.

## 2.8 **Puntos considerados por la ANC como buenos ejemplos para compartir y para su posible aplicación por otros PIRG**

2.8.1 Las lecciones aprendidas y las mejores prácticas de los PIRG y RASG, así como los comentarios al respecto resultantes de la revisión de los informes de las reuniones por parte de la ANC, están siendo compartidos con todos los PIRG y RASG a través del mecanismo de coordinación de la Secretaría, que incluye la presentación de esta nota en las reuniones de los PIRG que reciben el apoyo de la ANB, en el entrenamiento anual de los oficiales regionales en la Sede, en la reunión de los presidentes y secretarios de los PIRG y RASG cada dos años, etc. y en la coordinación que realiza regularmente la Sección de Implementación de la ANB. En este sentido, la Comisión resaltó las siguientes mejores prácticas y solicitó que éstas sean compartidas con otras regiones para su aplicación por los PIRG según lo consideren apropiado:

### a) APIRG/19

- Planificación del programa de trabajo en base al GANP revisado y al ASBU.
- La propuesta de futuro programa de trabajo basado en proyectos y organización del APIRG.
- Coordinación PIRG/RASG para establecer arreglos de trabajo para abordar las metas regionales de seguridad (Abuja, julio de 2012).
- Establecimiento del Programa de Procedimientos de Vuelo Africano (AFPP).
- Establecimiento del Grupo de Estudio sobre Competencias ATS para resolver las deficiencias de instrucción ATC y de competencias del personal, dada la importancia de los temas relacionados con la fuerza laboral en África.
- Resolución del problema de ausencia de planes de vuelo.
- Evaluación y mitigación de las vulnerabilidades del GNSS.
- Implementación del GNSS básico con carácter de prioridad, analizando, al mismo tiempo, los estudios y soluciones resultantes del análisis del impacto de la implementación del GNSS/SBAS en la Región AFI.

b) EANPG/55

- Planificación regional de la implementación del ASBU y publicación del Plan de Implementación ASBU en la Región EUR.
- Plantilla desarrollada para monitorear las actividades de planificación de la implementación.
- Avances logrados en la transición del AIS al AIM.

c) MIDANPIRG/14

- Coordinación PIRG/RASG del trabajo en temas relacionados con la seguridad operacional.
- Se debería monitorear la implementación de las disposiciones del Anexo 3 relacionadas con los sistemas de gestión de calidad para MET.
- Plantilla común para la publicación de los informes de las reuniones de los PIRG en dos partes, separando la narrativa de los apéndices.

3. **Conclusión**

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota del contenido de esta nota de estudio.