



OACI

NACC/DCA

Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe

Estrategia Renovada ATFM-PBN/SAR

Eddian Méndez

Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento



Cuestión 6.3 del orden del día - P/06



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Análisis de la Situación Actual

- ✈ La referencia principal para la implementación de la navegación aérea de las Regiones NAM/CAR proviene del Plan de Implementación Regional NAM/CAR de Navegación Aérea basado en la Performance (RPBANIP).
- ✈ Para ATM/SAR, el RPBANIP establece cuatro Objetivos de rendimiento regional (RPO):
 - ✈ Implementación de Navegación basada en la performance (PBN)
 - ✈ Implementación de Uso flexible del espacio aéreo (FUA)
 - ✈ Mejora del Equilibrio entre capacidad y demanda (DCB)
 - ✈ Mejora de los servicios de Búsqueda y salvamento (SAR)



Implementación de la Navegación Aérea basada en la Performance (PBN)

Implementación del Uso flexible del espacio aéreo (FUA)

Mejora del Equilibrio entre capacidad y demanda (DCB)

Mejora de servicios de Búsqueda y salvamento (SAR)



- 14 Tareas
- *Apoyar implementación PBN*

- 6 Tareas
- *Apoyar espacios aéreos más eficientes*

- 10 Tareas
- *Apoyar implementación ATFM*

- 6 Tareas
- *Apoyar implementación SAR*



RPBANIP

| OBJETIVOS NAM/CAR DE RENDIMIENTO REGIONAL | NO. DE TAREAS | ASIGNADAS | % | COMPLETADAS | % | OBSERVACIONES |
|--|---------------|-----------|-----|-------------|-----|--|
| IMPLEMENTACIÓN NAVEGACIÓN BASADA EN PERFORMANCE (PBN) | 14 | 6 | 43% | 2 | 14% | <i>Las 2 tareas completadas fueron atendidas por entes externos al ANI (1 la Reunión PBN OACI / IATA / CANSO y 1 por el Proyecto MCAAP)</i> |
| IMPLEMENTACIÓN DE USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO (FUA) | 6 | 5 | 83% | 0 | 0% | <i>Aunque estas tareas fueron parcialmente asignadas al TF ATFM, las mismas no se han ejecutado. El TF ATFM consideró que no eran prioridad y las planificó para 2020-2025, sin tomar en consideración las fechas objetivo del RPBANIP (2013-2016 y 2013-2018)</i> |
| MEJORA DEL EQUILIBRIO ENTRE DEMANDA Y CAPACIDAD (DCB) | 10 | 1 | 10% | 0 | 0% | <i>ATFM TF desarrolló una encuesta para cumplir con 1 tarea para este RPO, y la OR NACC la compartió con los Estados. Algunos Estados respondieron y otros no. No se ha dado seguimiento a esta tarea.</i> |
| MEJORA SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR) | 6 | 0 | 0% | 0 | 0% | <i>Las tareas del RPO SAR no han sido asignadas a ningún organismo del ANI/WG (o ningún otro ente de implementación NACC)</i> |



PROGRAMAS DE GREPECAS

| PROYECTOS CAR GREPECAS | NÚMERO DE ENTREGABLES | INICIADOS | % | COMPLETADOS | % | COMENTARIOS |
|--|---|-----------|-----|-------------|-----|--|
| NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE (PBN) | 6 | 3 | 50% | 2 | 33% | <ul style="list-style-type: none"> • Falta de expectativas claras para coordinadores de programas y proyectos, y para expertos de apoyo. • Falta de programa de actividades. • Entregables reportados como completados, pero no hay evidencia para respaldar la finalización. |
| MEJORAR EL EQUILIBRIO ENTRE DEMANDA Y CAPACIDAD (DCB)/ IMPLEMENTACIÓN DEL USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO (FUA) | 4 | 1 | 25% | 0 | 0% | <ul style="list-style-type: none"> • Falta de expectativas claras para coordinadores de programas y proyectos, y para expertos de apoyo. • Falta de programa de actividades. • Falta de liderazgo para apoyar los proyectos. |
| BÚSQUEDA Y SALVAMENTO | <i>GREPECAS no ha aprobado ningún programa para apoyar la implementación de SAR.</i> | | | | | |



Estrategia de Implementación PBN

✈ Principales retos:

- ✈ Falta de una clara rendición de cuentas con el Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG).
- ✈ Falta de alineamiento estratégico del programa de trabajo del TF PBN.
- ✈ Falta de apoyo regional y seguimiento a la implementación.
- ✈ Recursos limitados de Estados y Territorios para cumplir con las metas acordadas.
 - ✈ Dos Regiones de Información de Vuelo (FIR) son nuestra prioridad: Puerto Príncipe y Kingston.



Estrategia de Implementación PBN

✈ Acciones propuestas:

- ✈ Completar Proyecto PBN del Proyecto RLA/09/801 – Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP).
- ✈ Actualizar los Términos de Referencia del TF PBN para establecer una clara rendición de cuentas y responsabilidades.
 - ✈ Reducir el número de miembros y asignar responsabilidades.
 - ✈ Liderazgo debería rendir cuentas sobre la consecución del programa de trabajo.
 - ✈ El propósito del grupo de tarea es completar las tareas asignada; se espera la contribución de cada miembro.
- ✈ El TF PBN debe analizar el estatus del RPO de PBN y los proyectos de GREPECAS.
- ✈ El TF PBN debe alinear su programa de trabajo con el RPO de PBN.
- ✈ La Oficina Regional NACC de la OACI debe programar una reunión anual de implementación PBN para las regiones NAM/CAR.



Estrategia de Implementación PBN

✈ Beneficios esperados:

- ✈ Mejora en la implementación PBN.
- ✈ Mejora en la armonización regional e interregional de rutas ATS.
- ✈ Mejor apoyo a los Estados y Territorios de la Región CAR, especialmente aquellos que enfrentan dificultades para la implementación del concepto PBN.
- ✈ Mejora en la provisión de servicios a los grupos de interés.



Estrategia de Implementación ATFM

✈ Principales retos:

- ✈ Retraso de la Oficina Regional NACC de la OACI para adaptarse a las circunstancias operacionales.
- ✈ Falta de una clara rendición de cuentas con el ANI/WG.
- ✈ Falta de alineamiento estratégico del programa de trabajo del TF ATFM.
- ✈ Falta de una guía detallada para apoyar la implementación básica del ATFM y el establecimiento desde cero de unidades/posiciones de gestión de la afluencia del tránsito.
- ✈ Conocimiento limitado sobre la implementación del ATFM en la Región.
- ✈ Con respecto al ATFM, una misma talla NO sirve a todos.



Estrategia de Implementación ATFM

✈ Acciones propuestas:

✈ Priorizar el apoyo a la implementación de ATFM, para alcanzar la implementación de Dependencia de organización de la afluencia (FMU)/Puesto de gestión de la afluencia (FMP) en las siguientes FIR de la Región CAR para 2019:

- ✈ FIR Central American (COCESNA);
- ✈ FIR Habana (ECNA);
- ✈ FIR Kingston (JCAA); y
- ✈ FIR Piarco (TTCA).



Estrategia de Implementación ATFM

✈ Acciones propuestas:

- ✈ Trabajar con el IDAC (República Dominicana) para desarrollar una guía básica para la implementación ATFM.
- ✈ Trabajar con el Centro de Orden de la FAA, ICCAE (COCESNA) y ASCA (República Dominicana) para mejorar el entrenamiento ATFM utilizado. Traducirlo al Español.
- ✈ Actualizar el Concepto de Operaciones (CONOPS) ATFM de las Regiones CAR/SAM ATFM para hacer la transición a una implementación multi-nodal del concepto ATFM.
- ✈ Actualizar los Términos de Referencia del TF ATFM para establecer una clara rendición de cuentas y responsabilidades.
 - ✈ Reducir el número de miembros y asignar responsabilidades.
 - ✈ Liderazgo debería rendir cuentas sobre la consecución del programa de trabajo.
 - ✈ El propósito del grupo de tarea es completar las tareas asignadas; se espera la contribución de cada miembro.
- ✈ La Oficina Regional NACC de la OACI debe programar una reunión anual de implementación ATFM para las regiones NAM/CAR.



Estrategia de Implementación ATFM

✈ Beneficios esperados:

- ✈ Mejora en la implementación ATFM en las principales FIR de la Región CAR.
- ✈ Mejora de la interacción del flujo del tránsito entre las FIR de la Región CAR y las de los Estados Unidos.
- ✈ Evitar que los ACC tomen medidas estáticas de gestión del tránsito, y reducir sus repercusiones negativas para las partes interesadas.
- ✈ Mejorar la planificación y respuesta ante contingencias.
- ✈ Apoyo focalizado para apoyar la implementación ATFM en Estados de la Región CAR.
- ✈ Mejores servicios para las partes interesadas.



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Estrategia de Implementación SAR

- ✈ La asistencia a aeronaves en peligro es uno de los principios básicos del Convenio de Chicago.
- ✈ Los Estados y Territorios de la Región CAR dependen en gran medida de la industria del turismo.
- ✈ Un servicio bien establecido de búsqueda y salvamento es una prioridad para garantizar la vida del público viajero, la continuidad del transporte aéreo y la significativa contribución de la aviación.
- ✈ La disponibilidad de los recursos SAR a menudo proporcionan la respuesta inicial y capacidades de socorro que son críticas para salvar vidas en las primeras etapas de desastres naturales y tragedias humanas.



Estrategia de Implementación SAR

- ✈ Una respuesta deficiente o ineficaz a un accidente o desastre importante también pueden dar lugar a una publicidad mundial negativa y perjudicar industrias sensibles, como el turismo y el transporte.
- ✈ La implementación de SAR en la región CAR refleja un fuerte contraste con lo esperado.
- ✈ Los resultados del USOAP para las PQ relacionadas con SAR en el área ANS es de 48.13% (el más bajo de las áreas ANS).
- ✈ 9 de los Estados de la Región CAR no han establecido una entidad que brinde servicios SAR las 24 horas del día dentro de su territorio y las áreas donde el Estado ha aceptado la responsabilidad de proporcionar SAR para garantizar que se preste asistencia a las personas en peligro.



Estrategia de Implementación SAR

✈ Principales retos:

- ✈ Falta de un ente regional para atender la mejora en la implementación de SAR.
- ✈ Falta de comprensión de los principios de la provisión de servicios SAR.
- ✈ Falta de apoyo regional para la implementación.
- ✈ Estados y Territorios cuentan con recursos limitados para cumplir con las metas acordadas.
- ✈ La provisión de los servicios SAR es delegada en algunos Estados y Territorios a las autoridades militares u otros cuerpos diferentes a la AAC.



Estrategia de Implementación SAR

✈ Acciones propuestas:

- ✈ La Oficina Regional NACC de la OACI establezca un grupo ad-hoc group para planificar la implementación regional SAR en la Región CAR, y elaborar un Plan Regional SAR.
- ✈ Este grupo ad-hoc debería estar compuesto por los siguientes Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales:
 - ✈ Estados Unidos (US Coast Guard)
 - ✈ Trinidad y Tabago (TTCAA)
 - ✈ Curazao, Aruba y Bonaire (Joint Rescue Co-ordination Centre Dutch Caribbean Coast Guard (JRCC DCCG))
 - ✈ República Dominicana (IDAC)
 - ✈ Cuba (IACC)
 - ✈ COCESNA



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Estrategia de Implementación SAR

✈ Beneficios esperados:

- ✈ Implementación mejorada del SAR en la Región CAR.
- ✈ Respuesta mejorada ante emergencias y situaciones de contingencia.



Comentarios Finales

- ✈ El apoyo de los líderes de la Región es clave para que estos cambios puedan concretarse.
- ✈ La OACI tiene un rol irremplazable para apoyar la implementación en ATM/SAR.
- ✈ Una correcta planificación y un adecuado seguimiento permite un mejor uso de los recursos disponibles en la Región.





Acciones Sugeridas

✈ Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la estrategia renovada para ATFM-PBN/SAR;
- b) apoyar las acciones propuestas en esta estrategia, las cuales serán presentadas a la ANI/WG/4 para su aprobación; y
- c) proponer cualquier otra acción o tarea que se considere necesaria.



THANK YOU!