



**Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/21)**

Santo Domingo, República Dominicana, 15 al 17 de noviembre de 2023

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Desarrollos Globales e Interregionales**

**3.3 Nivel de Implementación de los Servicios de Navegación Aérea (ANS)  
CAR/SAM**

**CENTROAMÉRICA FORTALECE SU ESPACIO AÉREO RVSM**

(Nota presentada por los Estados de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, Miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea - COCESNA)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta Nota de Informativa presenta los esfuerzos de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) para reducir el riesgo de seguridad operacional en el Espacio Aéreo RVSM de la FIR MHCC derivado de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) al fortalecer su sistema de vigilancia aeronáutica.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Seguridad Operacional</li><li>● Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>● Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>● Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>● ***</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 El grupo de tarea GTE (*Scrutiny Task Force*) de OACI y la Agencia de Monitoreo CAR / SAM (CARSAMMA) han desarrollado una metodología para el análisis y evaluación de Grandes Desviaciones de Altitud (LHDs), basada en un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), con el propósito de incrementar el nivel de seguridad operacional en el espacio aéreo RVSM de la región CAR/SAM.

1.2 Esta metodología se utiliza para evaluar el nivel de riesgo de cada ocurrencia individualmente y ayuda a identificar tendencias y puntos críticos de ocurrencia al realizar una evaluación cualitativa (SMS) y una cuantitativa (CRM) de las operaciones en el espacio aéreo RVSM.

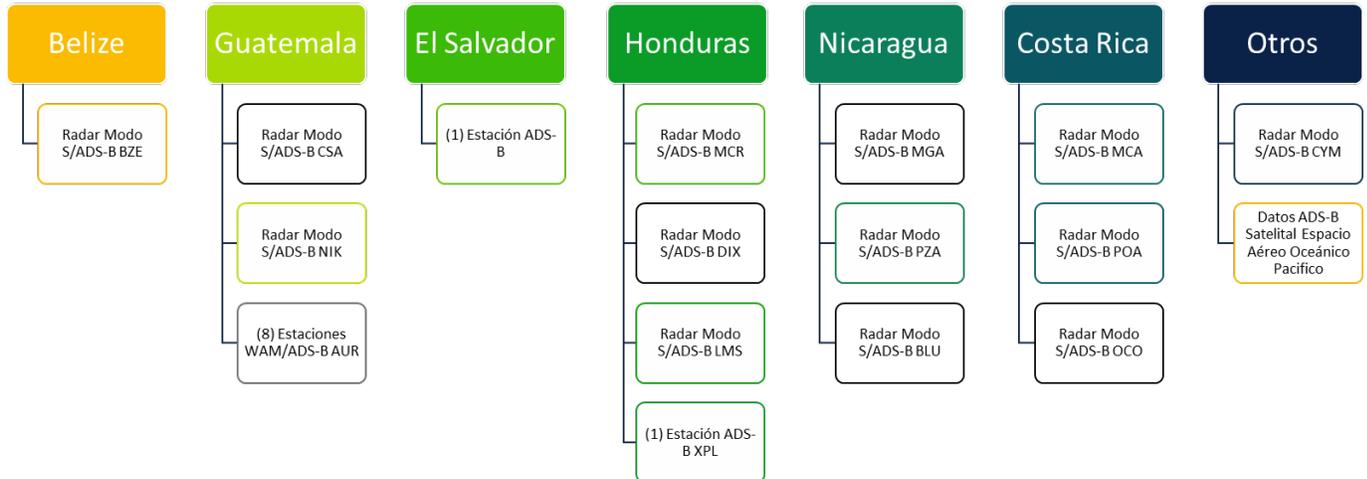
1.3 Para la valoración del riesgo se toman en consideración diferentes criterios entre ellos la cobertura de vigilancia.

## 2. Infraestructura de Vigilancia Aeronáutica de COCESNA

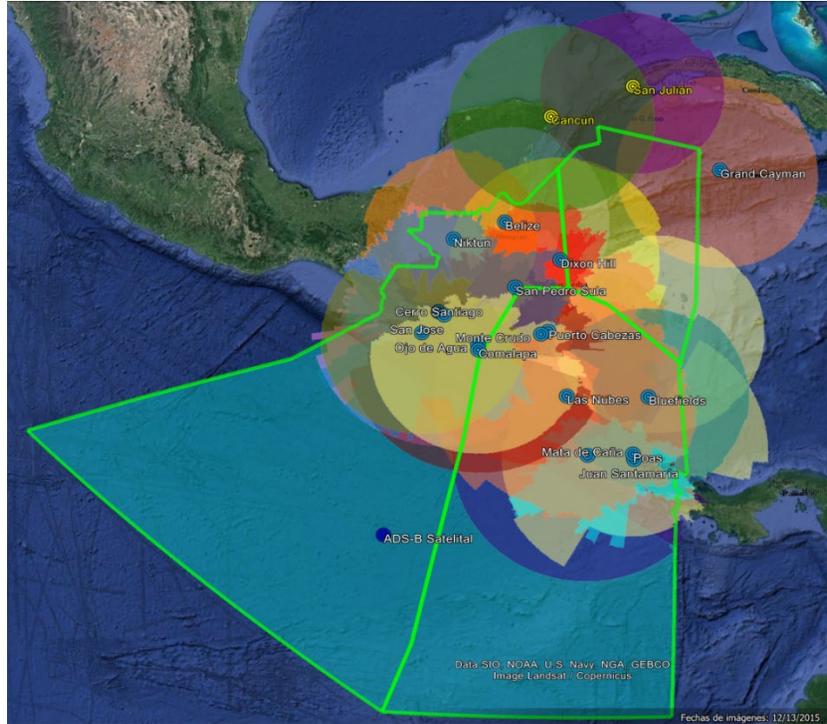
2.1 Con el objetivo de brindar un servicio de vigilancia aeronáutica más seguro y preciso para el control y gestión del tránsito aéreo, logrando automatizar las operaciones y asociaciones de información (Plan de vuelo) y disminuir fallas posibles al utilizar reportes orales de posición e información de altura, COCESNA hace uso de tecnologías tradicionales de forma integrada con nuevos sistemas para resolver las deficiencias en el espacio aéreo de la FIR Centroamérica.

2.2 La compartición de datos radar entre centros de control de Centroamérica y FIR adyacentes mejora la cobertura de vigilancia y contribuye con la automatización de los Servicios de Navegación Aérea, permitiendo el traslape de coberturas radar y maximizando la disponibilidad del dato de vigilancia.

2.3 Actualmente COCESNA cuenta con 13 radares modo-S con capacidad ADS-B para la cobertura de vigilancia en el espacio aéreo continental y del caribe, adicionalmente se cuenta con datos ADS-B satelital para el espacio aéreo oceánico del pacifico. Lo anterior se distribuye por Estado de la siguiente manera:



2.4 La infraestructura instalada y los intercambios de datos con FIRs adyacentes brinda una cobertura total y redundada de vigilancia aeronáutica dentro de la FIR MHCC y de al menos 50NM a los alrededores tal y como se presente en la siguiente imagen:



### 3. Conclusiones

3.1 Una cobertura total de vigilancia aeronáutica amplia la conciencia situacional del controlador de tránsito aéreo fortaleciendo la seguridad operacional en el espacio aéreo RVSM al reducir la probabilidad de generar Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) a las FIRs adyacentes y la severidad LHDs cometidos por otros ANPS al espacio aéreo centroamericano.

3.2 Como resultado, el número de LHDs reportados en los que se ve involucrado Centroamérica ha disminuido y la gran mayoría de estos tiene una valoración BAJA.