



**COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL**

**LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION**

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/CE/76-NI/05  
26/03/09

### **LXXVI REUNIÃO DO COMITÊ EXECUTIVO DA CLAC**

(Ilha de Páscoa, Chile, 5 e 6 de abril de 2009)

**Questão 3 da  
Ordem do Dia:**

**Implementação do Plano Estratégico da CLAC**

(Nota informativa apresentada pelo Brasil)

#### **Antecedentes**

1. A XVIII Assembléia Ordinária da CLAC aprovou o Plano Estratégico das Atividades da CLAC para o biênio 2009 – 2010, com o objetivo principal da “Integração do Transporte Aéreo na América Latina”. No que diz respeito à Macro Tarefa Navegação Aérea, o Plano Estratégico estabelece como tarefas específicas: a Utilização de Novas Tecnologias, Espaços Aéreos Homogêneos (Céu único) e Gestão da capacidade nos Planos de Navegação. A Navegação Aérea na Região sul-americana foi alavancada após a aprovação pelo Conselho da OACI, em 1990, da Recomendação 14/6 da Segunda Reunião Regional de Navegação Aérea, realizada em Santiago do Chile, em 1989, criando um grupo regional com o propósito de planejar e executar as ações visando ao desenvolvimento da navegação aérea nas Regiões do Caribe e da América do Sul - GREPECAS.

#### **Desenvolvimento das Atividades do GREPECAS**

2. Com o objetivo de nortear os trabalhos do GREPECAS, foram estabelecidos os seguintes Termos de Referência do Grupo:

- a) desenvolver, de forma contínua e coerente, o Plano de Navegação Aérea e outros documentos relevantes das Regiões CAR e SAM de forma harmônica com as Regiões adjacentes, de acordo com os SARP da OACI e com base nos requisitos mundiais;

- b) facilitar a implantação dos sistemas e serviços de navegação aérea identificados no Plano de Navegação Aérea das Regiões CAR e SAM, priorizando a segurança operacional; e
- c) identificar e solucionar as deficiências específicas no âmbito da navegação aérea.

3. Em função da diversidade e complexidade das atividades técnicas que envolvem os sistemas e serviços da navegação aérea, o GREPECAS estruturou-se em subgrupos de especialistas em diferentes áreas, sem o que se tornaria impraticável o cumprimento de suas atribuições, com vista ao desenvolvimento da navegação aérea e da segurança operacional. Assim sendo, foram estabelecidos os seguintes Subgrupos de Trabalho, cujas atribuições são:

- a) **Grupo de Coordenação Administrativa – ACG:** coordenar e harmonizar os assuntos administrativos do próprio Grupo e de seus Subgrupos (Órgãos Auxiliares), intervir no desenvolvimento de tarefas relativas à gestão do GREPECAS, coordenar e planejar a realização de eventos e executar a supervisão administrativa desses Subgrupos e de outros a serem criados para exercerem tarefas específicas;
- b) **Junta de Segurança Operacional da Aviação – ASB:** avaliar, validar, supervisionar e acompanhar as deficiências, especialmente as de caráter URGENTE, no âmbito da navegação aérea nas Regiões CAR e SAM, bem como propor ações apropriadas para solucioná-las;
- c) **Subgrupo sobre Planejamento Operacional de Aeródromos e Auxílios Terrestres à Navegação - AGA / AOP:** propor e acompanhar os requisitos operacionais de aeródromos do Plano de Navegação Aérea das Regiões CAR e SAM, com ênfase especial em identificar, avaliar e propor, de acordo com os procedimentos estabelecidos, as correspondentes ações corretivas para as deficiências que afetam as operações de aeronaves e aeroportos;
- d) **Subgrupo sobre Meteorologia Aeronáutica – AERMET:** assegurar o desenvolvimento contínuo da meteorologia aeronáutica para atender aos requisitos dos Sistemas CNS/ATM, em consonância com o Plano de Navegação Aérea das Regiões CAR e SAM, bem como a implantação do Sistema Mundial de Prognóstico de Área (WAFS) nessas Regiões, identificando as deficiências e propondo as ações corretivas para solucioná-las;
- e) **Subgrupo de Gerenciamento das Informações Aeronáuticas – AIM:** fomentar e assegurar a evolução dos serviços de informações aeronáuticas das regiões CAR e SAM de um processamento manual para o intercâmbio de informações aeronáuticas digitalizadas, a nível mundial, de alta qualidade e integridade, em suporte aos Sistemas CNS/ATM, GNSS, ATM operacional, abrangendo todas as fases do voo, para utilização pelos pilotos e controladores de tráfego aéreo e outros usuários dos dados, e um FMS de última geração;
- f) **Subgrupo de Comunicações, Navegação e Vigilância / Gerenciamento de Tráfego Aéreo - CNS/ATM:** planejar, baseada em performance, uma transição para o Sistema ATM previsto no Conceito Mundial Operacional, considerando os objetivos de performance regionais, apoiados nas iniciativas do Plano Mundial de Navegação Aérea - GPI, bem como desenvolver o planejamento CNS/ATM das Regiões CAR e SAM para facilitar o processo de implantação inter-regional, visando obter, em curtos e médios prazos, significativos benefícios para a comunidade ATM.

4. Além dos representantes e técnicos de todos os países das Regiões CAR e SAM participarem em reuniões do GREPECAS e de seus Subgrupos, muitos outros participam, também, em

Grupos de Trabalhos de maior especificidade, com pessoal especializado em outros assuntos, tais como Navegação Baseada em Performance - PBN, Gerenciamento do Fluxo de Tráfego Aéreo - ATFM, Sistema de Navegação Baseado em Satélite – GNSS, Melhoria da Navegação Aérea no Atlântico Sul - GT SAT e outros, cujos trabalhos visam ao desenvolvimento e à segurança da navegação aérea e, mais especificamente, à implantação dos Sistemas CNS/ATM.

#### **Medidas propostas ao Comitê Executivo**

5. O Comitê Executivo está convidado a tomar conhecimento da presente Nota e, em especial, das atribuições de caráter técnico sob a égide do GREPECAS para os assuntos relativos à navegação aérea no âmbito CARSAM.

## APÊNDICE A

### ATIVIDADES EM DESENVOLVIMENTO PELOS SUBGRUPOS DO GREPECAS

1. GRUPO DE COORDENAÇÃO ADMINISTRATIVA – O ACG por desenvolver os trabalhos de coordenação de ações administrativas, normalmente exerce suas atividades em reuniões que antecedem uma reunião plenária do GREPECAS, quando são realizadas: a análise do Manual de Procedimentos, uma verificação se os seus Termos de Referência estão de acordo com o que o Conselho da OACI estabeleceu para os Planing and Implementation Regional Groups – PIRG, a avaliação dos trabalhos realizados pelos Subgrupos – se estão consoantes com os Termos de Referência estabelecidos para cada um deles, a adequabilidade e a quantificação do calendário proposto para a realização de reuniões para o próximo biênio e a análise da agenda proposta para a próxima reunião plenária.
2. JUNTA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO – ASB – Será realizada uma reunião no final do mês de abril para analisar, especificamente, as deficiências da navegação aérea nas Regiões CAR e SAM classificadas como URGENTES e revisar todos os procedimentos para classificação das deficiências, com a aplicação do modelo de risco da matriz do SMS e os processos de gerenciamento e atualização da tabela GREPECAS AIR NAVIGATION DEFICIENCIES DATAS – GANDD.
3. SUBGRUPO SOBRE PLANEJAMENTO OPERACIONAL DE AERÓDROMOS E AUXÍLIOS TERRESTRE À NAVEGAÇÃO – AGA / AOP – Atualmente o Subgrupo está desenvolvendo estudos sobre as Faixas de Pista e Runway End Safety Área (RESA), Prevenção e Incursão em Pista, Demanda e capacidade dos Aeroportos, Planos de Emergência e Centros de Operações de Emergência dos Aeroportos e Certificação e Manutenção de Aeródromos.
4. SUBGRUPO SOBRE METEOROLOGIA AERONÁUTICA – AERMET – O Subgrupo AERMET atualmente está tratando das informações a serem fornecidas aos usuários sobre os Sistemas de Vigilância de Cinzas Vulcânicas e dos Ciclones Tropicais, sobre os Processos de Intercâmbio das Informações de Mensagens Meteorológicas Operacionais, a análise dos requisitos quanto aos Requisitos Meteorológicos para o Gerenciamento do Tráfego Aéreo, a aplicação da garantia da qualidade dos Serviços Meteorológicos e a Capacitação do pessoal responsável pela interpretação e análise dos dados para a confecção de cartas digitalizadas e provimento das Informações Meteorológicas Aeronáuticas.
5. SUBGRUPO DE GERENCIAMENTO DAS INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS – AIM – Como atividade mais complexa e significativa do Subgrupo AIM, ressalta os trabalhos em execução para a transição do AIS para AIM, de acordo com o novo conceito da gestão da informação aeronáutica, desde a sua origem, arquivo, recuperação, intercâmbio e provimento da informação aeronáutica digital, com vista ao planejamento das diferentes fases do vôo. No que concerne às cartas aeronáuticas, estão sendo estudados guias práticos para a obtenção de dados eletrônicos do terreno e obstáculos, conforme prevê o Anexo XV da OACI, a revisão dos padrões de qualidade aplicáveis à Cartografia aeronáutica e a revisão dos símbolos do Manual de Cartografia Aeronáutica para sua aplicação nas cartas aeronáuticas digitalizadas.

6. SUBGRUPO DE COMUNICAÇÕES, NAVEGAÇÃO E VIGILÂNCIA / GERENCIAMENTO DE TRÁFEGO AÉREO – CNS / ATM – o Subgrupo CNS / ATM está atualmente desenvolvendo o modelo de um Plano de Ação para implantação da Navegação Baseada em Performance – PBN em Rota, em Área Terminal (TMA) e em Aproximação, estudos sobre a aplicação de Procedimentos Laterais Offset nas Regiões CAR e SAM, Capacitação de Pessoal em Operações PBN, Avaliação da Segurança Operacional pós-implantação de procedimentos RVSM, Revisão do Conceito Operacional AFTN para as Regiões CAR e SAM, procedimentos para a utilização do novo modelo do Plano de Voo, interligação e operação de Centros de Controle de Área adjacentes automatizados - buscando a homogeneização do Espaço Aéreo, a revisão das Deficiências de Navegação Aérea de caráter Urgente nas Regiões CAR e SAM, Planejamento e Implantação dos enlaces de dados ar-terra (CPDLC, D-ATIS, DCL, etc), Interconexão das Redes de Comunicações REDDIG (Região SAM) e MEVA II (Região CAR), Avaliação das atividades de Planejamento e Implantação dos sistemas de “aumentação” SBAS e GBAS nas Regiões CAR e SAM, Revisão da Estratégia Regional para Implantação de Sistemas de Vigilância, estudos para a implantação de Sistemas Automatizados ATM e estudo para a implantação de um Registro Padronizado para as aeronaves com “transponder” modo “S”.