

**NOTA DE ESTUDIO****DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA****Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012****Cuestión 6 del****orden del día: Dirección futura****6.1: Planes y metodologías de implantación****MARCO DE PERFORMANCE REGIONAL – ARMONIZACIÓN DE LAS ÁREAS
DE APLICACIÓN DE LOS PLANES DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANP)
Y LOS PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES (SUPP)**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

A nivel mundial, el marco de performance está integrado por el *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) y procedimientos conexos que figuran en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) y los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Operación de aeronaves* (PANS-OPS, Doc 8168). En el ámbito del marco de performance mundial, los marcos de performance regional se facilitan mediante la formulación de planes de navegación aérea (ANP) regionales y procedimientos suplementarios regionales (SUPPS) conexos. Los marcos de performance regional son gestionados por los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) establecidos por el Consejo de la OACI.

Actualmente, las áreas de aplicación de los SUPPS no coinciden con las de los ANP. Sobre la base de un examen emprendido por la OACI, en esta nota de estudio se presenta una propuesta de armonizar estas áreas de aplicación. Sin necesidad de cambiar la acreditación ante los Estados de las oficinas regionales de la OACI, la propuesta integrará dentro de cada uno de los PIRG las responsabilidades de elaborar y mantener los ANP y los SUPPS para sus respectivas regiones de navegación aérea. Se espera que esta armonización propuesta de las áreas de aplicación de los ANP y los SUPPS simplifique los procedimientos por parte de los PIRG en cuanto a la gestión del marco de performance regional y que también apoye una planificación y ejecución más eficientes de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 3.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos – <i>Seguridad operacional y Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i> , actualizando, fortaleciendo y simplificando el marco de políticas para las actividades de la OACI en la esfera de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	La armonización propuesta de los ANP y SUPPS tiene repercusiones financieras mínimas para los Estados y, con el tiempo, se prevé que proporcione considerables beneficios de costos para todo el sistema de aviación, en particular para la OACI y los PIRG.

Referencias:	<i>Procedimientos suplementarios regionales</i> (Doc 7030) <i>Instrucciones para las reuniones regionales de navegación aérea y reglamento interno de las mismas</i> (Doc 8144) Doc 7474, <i>Plan de navegación aérea — Región África-Océano Índico</i> Doc 7754, <i>Plan de navegación aérea — Región Europa</i> Doc 8733, <i>Plan de navegación aérea — Regiones del Caribe y Sudamérica</i> Doc 9634, <i>Plan de navegación aérea — Región Norteamérica</i> Doc 9635, <i>Documento sobre las instalaciones y servicios — Región del Atlántico septentrional</i> Doc 9673, <i>Plan de navegación aérea — Regiones Asia y Pacífico</i> Doc 9708, <i>Plan de navegación aérea — Región Oriente Medio</i>
---------------------	--

1. ANTECEDENTES

1.1 En el marco general del *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750), los planes de navegación aérea (ANP) regionales, a los que se hace referencia en el resumen de la presente nota, detallan las instalaciones y servicios necesarios para la navegación aérea internacional dentro de un área geográfica especificada, definida como región de navegación aérea de la OACI. Los límites geográficos de las actuales regiones de navegación aérea de la OACI se definen en el Apéndice I de las *Instrucciones para las reuniones regionales de navegación aérea y el reglamento interno de las mismas* (Doc 8144). Por recomendación de la Comisión de Aeronavegación, aquí se proponen enmiendas del componente básico de los ANP que se presentan al Presidente del Consejo de la OACI, quien está autorizado para aprobar la enmienda en nombre del órgano.

1.2 Análogamente, en el marco general de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) y los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves* (PANS-OPS, Doc 8168), en los *Procedimientos suplementarios regionales* (Doc 7030) se detallan los procedimientos operacionales para la gestión del tránsito aéreo y las operaciones de aeronaves correspondientes a las áreas de aplicación, especificado con arreglo a los grupos de regiones de información de vuelo (FIR), que se muestran en la carta de la página (xiii) del Doc 7030. Los SUPP tienen carácter similar al de los PANS en el sentido de que son aprobados por el Consejo por recomendación de la Comisión, pero sólo para las respectivas áreas de aplicación descritas, y no con carácter mundial.

1.3 La elaboración y el mantenimiento de los ANP y SUPPS están a cargo de los seis grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), apoyados por las oficinas regionales de la OACI y la Dirección de navegación aérea. Con arreglo a las atribuciones de los PIRG aprobadas por el Consejo, cada grupo está integrado por los Estados contratantes que proporcionan servicio de navegación aérea a la aviación internacional dentro de una región de navegación aérea. Todos los demás Estados contratantes tienen derecho a participar en carácter de observadores en las actividades de un PIRG.

1.4 Los seis PIRG son: Grupo regional África-Océano Índico de planificación y ejecución (APIRG), Grupo regional Asia y Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG), Grupo regional Caribe y Sudamérica de planificación y ejecución (GREPECAS), Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea (GEPNA), Grupo regional Oriente Medio de planificación y ejecución de la navegación aérea (MIDANPIRG) y Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional (NAT SPG).

1.5 Por razones históricas, según se reseña en el Doc 8144, las áreas de aplicación de los ANP y los SUPPS no coinciden en la actualidad. Los grupos de FIR en los cuales se aplican conjuntos específicos de SUPPS han sido escogidos con referencia a los designadores de regiones de la OACI, pero las áreas de aplicación no necesariamente coinciden con las áreas de aplicación de los ANP. En la Figura 1 se muestran las áreas actuales de aplicación de los ANP y, en la Figura 2, las áreas actuales de aplicación de los SUPPS.¹ Como consecuencia de la falta de armonización, la responsabilidad formal de la gestión del marco de performance regional es en algunos casos compartida entre dos PIRG, lo que conduce a una innecesaria complejidad y a una considerable duplicación de esfuerzos, demoras de tiempo debidas a las necesidades de coordinación, ineficiencia y posible falta de armonía en las decisiones de los PIRG.



Figura 1. Áreas actuales de aplicación de los ANP y PIRG responsables

¹ Las ilustraciones en esta nota de estudio se han producido sobre la base de un conjunto de herramientas interactivas elaborado por la OACI teniendo en cuenta el marco de performance regional. Las ilustraciones no están en escala verdadera. Las herramientas interactivas pueden encontrarse en <http://gis.icao.int/gallery>, y se están demostrando durante la Conferencia en la sala de exposiciones.



Figura 2. Áreas actuales de aplicación de los SUPPS y PIRG responsables

2. ARMONIZACIÓN DE LOS PLANES DE NAVEGACIÓN AÉREA REGIONALES Y PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES

2.1 Se propone armonizar los ANP y los SUPPS con arreglo a los principios siguientes:

- a) no habrá cambios en la actual acreditación de las oficinas regionales de la OACI ante los Estados contratantes;
- b) no habrá cambios en la obligación de cada Estado de proporcionar servicios con arreglo a la sección 2.1 del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* de la OACI;
- c) no habrá cambios en las responsabilidades de gobernanza del Consejo de la OACI, incluyendo la aprobación de enmiendas de los ANP y SUPPS;
- d) no habrá cambios en los requisitos actuales sobre servicios e instalaciones o en los procedimientos suplementarios actuales para un determinado espacio aéreo, según figuran en los ANP y SUPPS vigentes;
- e) no habrá cambios en el principio de que un PIRG está integrado por los Estados contratantes que proporcionan servicios de navegación aérea en la región de navegación aérea y que otros Estados contratantes pueden participar en sus actividades en carácter de observadores;
- f) no habrá cambios en la asistencia de la OACI a los PIRG desde las oficinas regionales;

- g) las responsabilidades de la gestión del marco de performance para una región de navegación aérea estarán ahora integradas y corresponderán al PIRG establecido para la región; y
- h) en la medida posible, se hará lugar a los principales flujos de tránsito dentro de los espacios aéreos homogéneos para minimizar los cambios entre diferentes sistemas de navegación aérea y diferentes procedimientos operacionales durante el vuelo.

2.2 Un examen realizado por la OACI propone que dicha armonización podría lograrse mediante:

- a) traslado de un ANP a otro de algunos de los requisitos correspondientes al servicio de instalaciones de navegación aérea;
- b) cambios consecuentes de la integración de los PIRG, conservando todavía el carácter de observador de cualquier Estado en cualquier PIRG; y
- c) una reestructuración del Doc 7030 de la OACI.

2.3 Como resultado del examen, en la Figura 3 se muestra una propuesta de armonización de las áreas de aplicación de los ANP y los SUPPS, conjuntamente con los PIRG conexos, en la cual se integrará la responsabilidad por la gestión del marco de performance regional así como las oficinas regionales que prestan asistencia. En el Apéndice de la presente nota se proporcionan más detalles de la propuesta.

2.4 Los beneficios de la armonización de las áreas de aplicación de los ANP y los SUPPS son:

- a) un enfoque inmediato y en colaboración de la gestión del marco de performance regional que también apoyará la metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), dado que sólo un PIRG elaborará y será responsable de mantener tanto los ANP como los SUPPS para un determinado espacio aéreo; y
- b) conjuntamente con la transición a los planes de navegación aérea electrónicos (eANP), herramientas simplificadas de planificación y edición sólidas y de fácil utilización por el usuario para los PIRG y la Secretaría de la OACI a efectos de asegurar la centralización y la vigencia de los datos.

2.5 Todas las reglas y procedimientos, incluyendo la aprobación de enmiendas por el Consejo, que actualmente se aplican a la elaboración y mantenimiento de los ANP y SUPPS continuarán sin cambio. Para aprovechar al máximo la armonización, la OACI continuará simplificando las corrientes de trabajo correspondientes a los procesos de enmienda relacionados con los datos de los ANP y SUPPS para aumentar la eficiencia, la exactitud y la capacidad de acceso (véase AN-Conf/12-WP/19).

2.6 Para implantar la armonización de las áreas de aplicación de los ANP y los SUPPS, se aplicará el procedimiento siguiente:

- a) la Secretaría de la OACI elaborará y distribuirá a los Estados propuestas de enmienda oficiales según se describen en el apéndice; y

- b) las propuestas de enmienda, conjuntamente con los comentarios recibidos de los Estados, serán examinadas por la Comisión de Aeronavegación y se presentarán a la aprobación del Consejo.

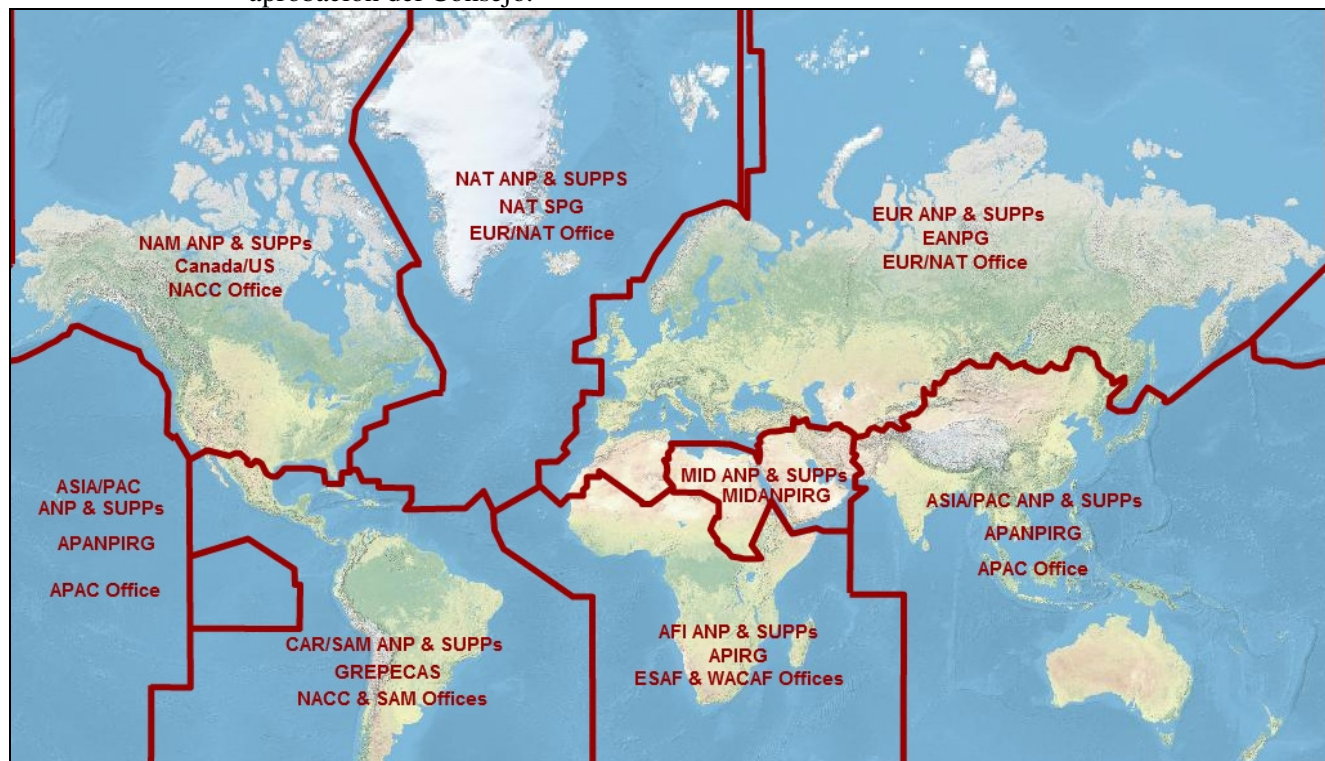


Figura 3. Propuesta de áreas de aplicación armonizadas para ANP y SUPPS, PIRGS responsables y oficinas regionales que proporcionan asistencia

3. CONCLUSIÓN

3.1 Sobre la base de la simplificación y la eficiencia aportada por esta armonización de las áreas de aplicación de los ANP y los SUPPS, se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación siguiente:

Recomendación 6/x – Marco de performance regional – armonización de los planes de navegación aérea y procedimientos suplementarios regionales

Que la Conferencia convenga en que la OACI inicie un procedimiento oficial de enmienda, según se describe en el párrafo 2.6, para armonizar las áreas de aplicación de los planes de navegación aérea y los procedimientos suplementarios regionales, aplicando los principios que se describen en el párrafo 2.1 y los resultados del examen que se describen en el apéndice.

APÉNDICE

MARCO DE PERFORMANCE REGIONAL – ARMONIZACIÓN DE LAS ÁREAS DE APLICACIÓN DE LOS PLANES DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANP) Y PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES (SUPP)

MEDIDAS PROPUESTAS

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En este apéndice figuran los resultados del examen realizado por la OACI y se identifican las medidas necesarias para llevar a cabo la recomendación propuesta en el párrafo 3 de esta nota de estudio.

2. INTERFAZ AFI – EUR

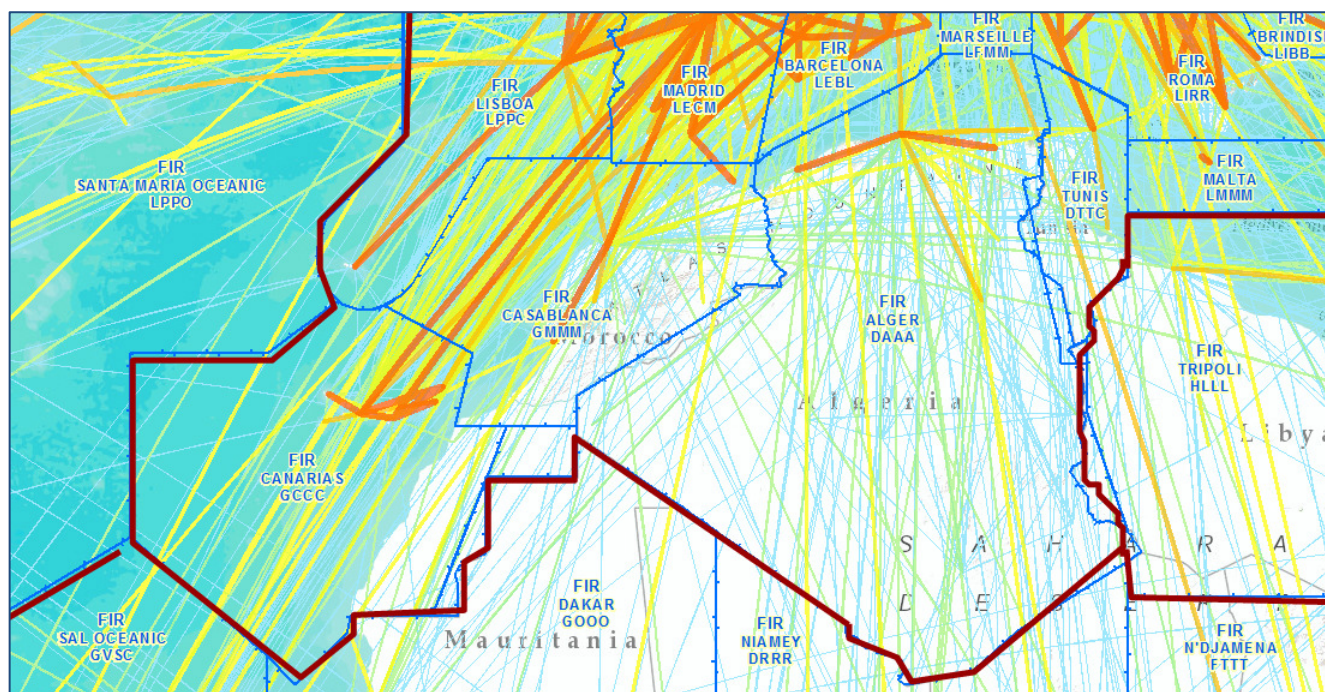


Figura A-1. Propuesta de interfaz AFI – EUR

2.1 Traslado del ANP AFI al ANP EUR de los requisitos actuales correspondientes a los servicios e instalaciones de navegación aérea en las siguientes FIR:

- a) FIR Alger (DAAA – Argelia);
- b) FIR Casablanca (GMMM – Marruecos);
- c) FIR Tunis (DTCC – Túnez); y
- d) FIR Canarias (GCCC – España).

2.2 Traslado de la sección AFI a la sección EUR del Doc 7030 de los procedimientos suplementarios regionales para la FIR Canarias (GCCC – España).

2.3 En consecuencia, Argelia, Marruecos y Túnez pasarán a ser miembros del GEPNA. Los SUPPS para las tres FIR son actualmente parte de los SUPPS EUR y la Oficina EUR/NAT de la OACI en París está acreditada ante Argelia, Marruecos, Túnez y España.

3. INTERFAZ AFI – ASIA/PAC – EUR – MID

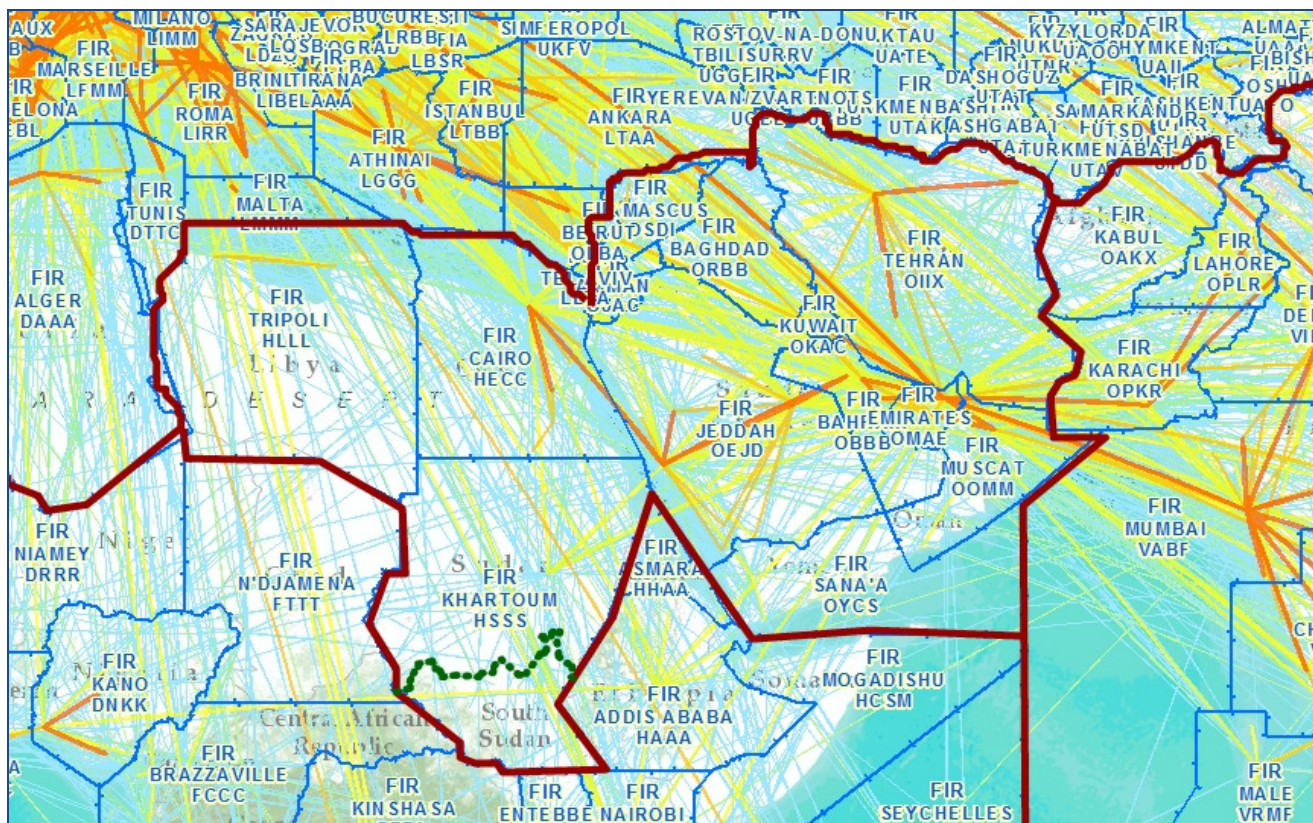


Figura A-2. Propuesta de interfaz AFI – ASIA/PAC – EUR – MID

3.1 Traslado del ANP AFI al ANP MID de los requisitos actuales correspondientes a los servicios e instalaciones de navegación aérea en la FIR Tripoli (HLL – Libia) y FIR Khartoum (HSS – Sudán). En consecuencia, Libia y el Sudán pasarán a ser miembros del MIDANPIRG.

Nota.— La FIR Khartoum se superpone a dos Estados contratantes, a saber el Sudán ante el cual está acreditada la Oficina MID y Sudán del Sur ante el cual está acreditada la Oficina ESAF. Los servicios de navegación aérea dentro de la totalidad de la FIR Khartoum son proporcionados por el Sudán. Con asistencia de las oficinas regionales involucradas, las autoridades del Sudán y de Sudán del Sur están negociando el establecimiento de dos FIR separadas sobre los territorios. Los requisitos para los servicios y facilidades de navegación aérea en la futura FIR sobre el territorio de Sudán del Sur figurarán en el ANP AFI. Sudán del Sur es miembro del APIRG. Los SUPPS para la futura FIR sobre el territorio de Sudán del Sur pasarán a ser parte de los SUPPS AFI. La frontera territorial entre el Sudán y Sudán del Sur se indica en la Figura A-2.

3.2 Fusión de los requisitos correspondientes a los servicios e instalaciones de navegación aérea en la FIR Cairo (HECC – Egipto) en el ANP MID solamente dado que los requisitos están divididos actualmente entre el ANP AFI y el ANP MID.

3.3 La Oficina MID de la OACI en El Cairo está acreditada ante Libia, el Sudán y Egipto.

3.4 Establecimiento de una nueva sección MID en el Doc 7030 de la OACI mediante:

3.4.1 Traslado de la sección AFI a la nueva sección MID del Doc 7030 de los procedimientos suplementarios regionales para la FIR Sana'a (OYSC – Yemen), y la FIR Khartoum (HSSS – Sudán).

3.4.2 Traslado de la sección MID/ASIA a la nueva sección MID del Doc 7030 de los procedimientos suplementarios regionales para las siguientes FIR:

- a) FIR Baghdad (ORBB – Iraq);
- b) FIR Bahrain (OBBB – Bahrein/Qatar);
- c) FIR Emirates (OMAE – Emiratos Árabes Unidos);
- d) FIR Jeddah (OEJD –Arabia Saudita);
- e) FIR Kuwait (OKAC – Kuwait); y
- f) FIR Muscat (OOMM – Omán).

3.4.3 Traslado de la sección EUR a la nueva sección MID del Doc 7030 de los procedimientos suplementarios regionales para las siguientes FIR:

- a) FIR Amman (OJAC – Jordania);
- b) FIR Beirut (OLBA – Líbano);
- c) FIR Cairo (HECC – Egipto);
- d) FIR Damascus (OSDI – Siria); y
- e) FIR Tripoli (HLLL – Libia).

4. INTERFAZ ASIA/PAC – EUR

4.1 Traslado de la sección MID/ASIA a la sección EUR del Doc 7030 de los procedimientos suplementarios regionales para las siguientes FIR de Kazajstán, Kirguistán, Federación de Rusia, Tayikistán, Turkmenistán and Uzbekistán:

- a) FIR Aktau (UATE – Kazajstán);
- b) FIR Aktyubinsk (UATT – Kazajstán);
- c) FIR Almaty (UAAA – Kazajstán);
- d) FIR Ashgabat (UTAA – Turkmenistán);

- e) FIR Astana (UACC – Kazajstán);
- f) FIR Bishkek (UAFM – Kirguistán);
- g) FIR Dashoguz (UTAT – Turkmenistán);
- h) FIR Dushanbe (UTDD – Tayikistán);
- i) FIR Irkutsk (UIII – Federación de Rusia);
- j) FIR Khabarovsk (UHHH – Federación de Rusia);
- k) FIR Krasnoyarsk (UNKL – Federación de Rusia);
- l) FIR Kyzylorda (UAOO – Federación de Rusia);
- m) FIR Magadan/Sokol (UHMM – Federación de Rusia);

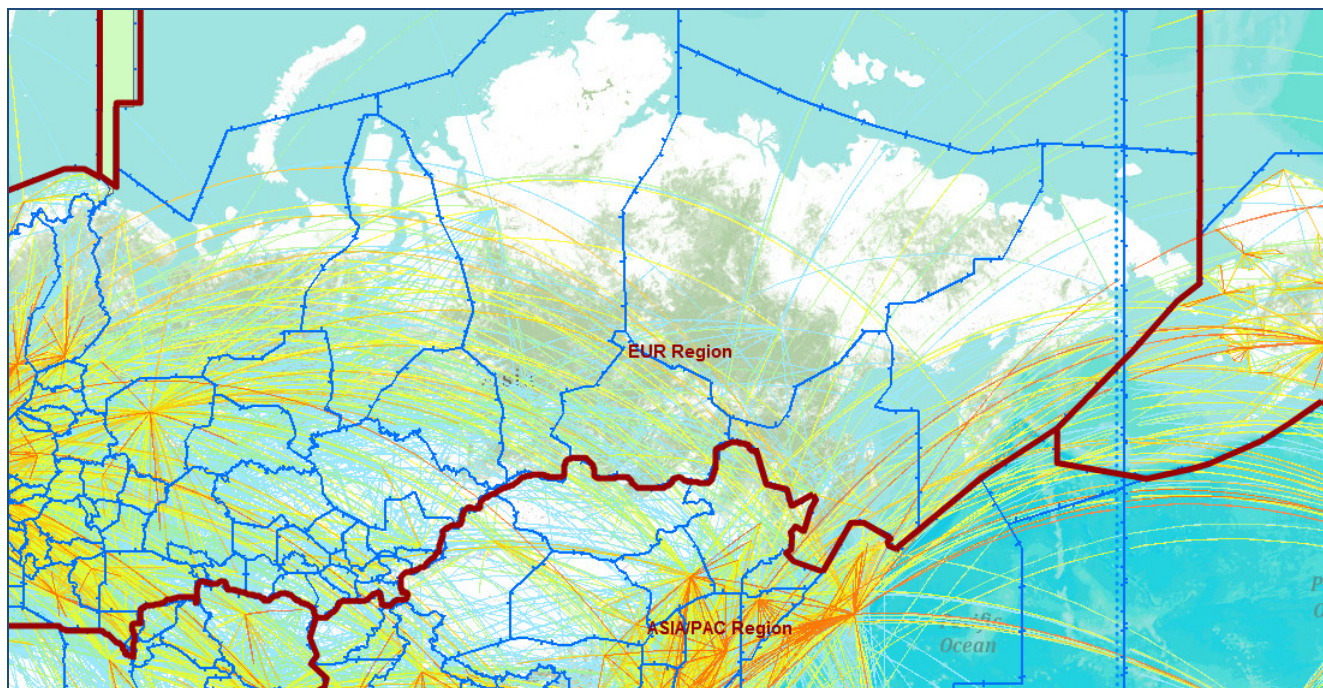


Figura A-3. Propuesta de interfaz ASIA/PAC – EUR

- n) FIR Magadan Oceanic (UHMM – Federación de Rusia);
- o) FIR Novosibirsk (UNNT – Federación de Rusia);
- p) FIR Nukus (UTNR – Uzbekistán);
- q) FIR Osh (UAFO – Kirguistán);
- r) FIR Samarkand (UTSD – Uzbekistán);
- s) FIR Tashkent (UTTR – Uzbekistán);
- t) FIR Turkmenbashi (UTAK – Turkmenistán);
- u) FIR Turkmenabat (UTAV – Turkmenistán);
- v) FIR Tyumen/Roschino (USTR – Federación de Rusia); y
- w) FIR Yakutsk (UEEE – Federación de Rusia).

4.2 Los requisitos correspondientes a los servicios e instalaciones de navegación aérea en las FIR en cuestión figuran actualmente en el ANP EUR. Todos los Estados afectados son actualmente miembros del GEPNA, y la Oficina EUR/NAT de la OACI en París está acreditada ante todos los Estados que proporcionan servicios de navegación aérea dentro de las FIR en cuestión.

5. INTERFAZ ASIA/PAC – CAR/SAM

5.1 Fusión de la Región ASIA y la Región PAC y fusión de los procedimientos suplementarios regionales aplicables a la Región ASIA y a la Región PAC en una sola sección ASIA/PAC en el Doc 7030. Las regiones ASIA y PAC están cubiertas actualmente por una publicación ANP, Doc 9673. Todos los Estados que proporcionan servicios de navegación aérea dentro de ambas regiones son actualmente miembros del APANPIRG y la Oficina APAC de la OACI en Bangkok está acreditada ante los Estados en cuestión.

5.2 Fusión de la Región CAR y la Región SAM y fusión de los procedimientos suplementarios regionales aplicables a la Región CAR y a la Región SAM en una sola sección CAR/SAM en el Doc 7030. Las Regiones CAR y SAM están cubiertas actualmente por una publicación ANP, Doc 8733. Todos los Estados que proporcionan servicios de navegación aérea dentro de ambas regiones son actualmente miembros del GREPECAS y la oficina NACC de la OACI en Ciudad de México o la Oficina SAM de la OACI en Lima están acreditadas ante los Estados en cuestión.

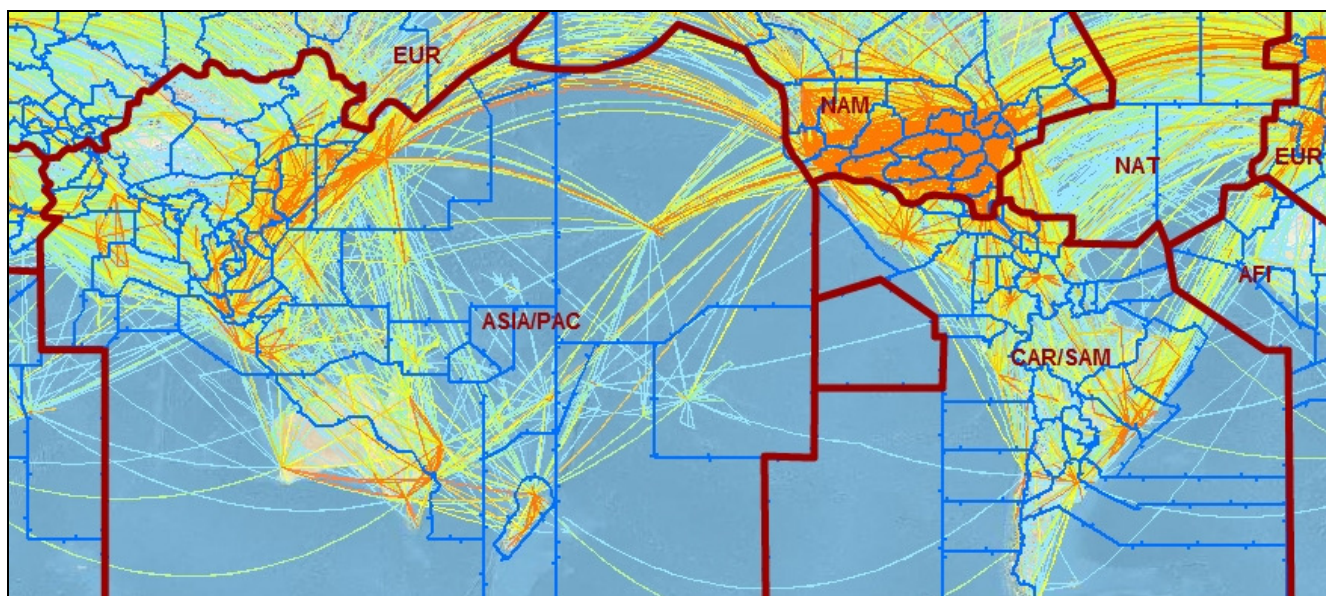


Figura A-4. Propuesta de interfaz ASIA/PAC – CAR/SAM

6. INTERFAZ ASIA/PAC – NAM

Véase la Figura A-5 en la página A-6.

6.1 Traslado de la FIR Anchorage Arctic (PAZA – EUA) y de la FIR Anchorage Continental (PAZA – EUA) de la Región PAC a la Región NAM.

6.2 Los procedimientos suplementarios regionales para la FIR Anchorage Arctic (PAZA – EUA) y la FIR Anchorage Continental (PAZA – EUA) figuran actualmente en la sección NAM del Doc 7030. Conjuntamente con el Canadá, EUA administra el marco de performance regional en la Región NAM. La Oficina NACC en Ciudad de México está acreditada ante EUA.

7. INTERFAZ CAR – NAT

Véase la Figura A-6 en la página A-7.

7.1 Traslado de la sección CAR a la sección NAT del Doc 7030 de los procedimientos suplementarios regionales para la parte meridional de la FIR New York Oceanic (KZNY – EUA).

7.2 La totalidad de la FIR New York Oceanic es actualmente parte de la Región NAT, y EUA es miembro del NAT SPG.

Nota.— Se reconoce que la FIR New York Oceanic da cabida a dos flujos de tránsito principales con diferentes requisitos operacionales: un flujo de tránsito Norte-Sur y un flujo de tránsito Este-Oeste. Se han iniciado conversaciones entre el GREPECAS y el NAT SPG, asistidos por las Oficinas NACC y EUR/NAT, sobre la mejor estructura para el espacio aéreo a fin de dar cabida, en la medida posible, a los flujos de tránsito en espacios aéreos homogéneos.

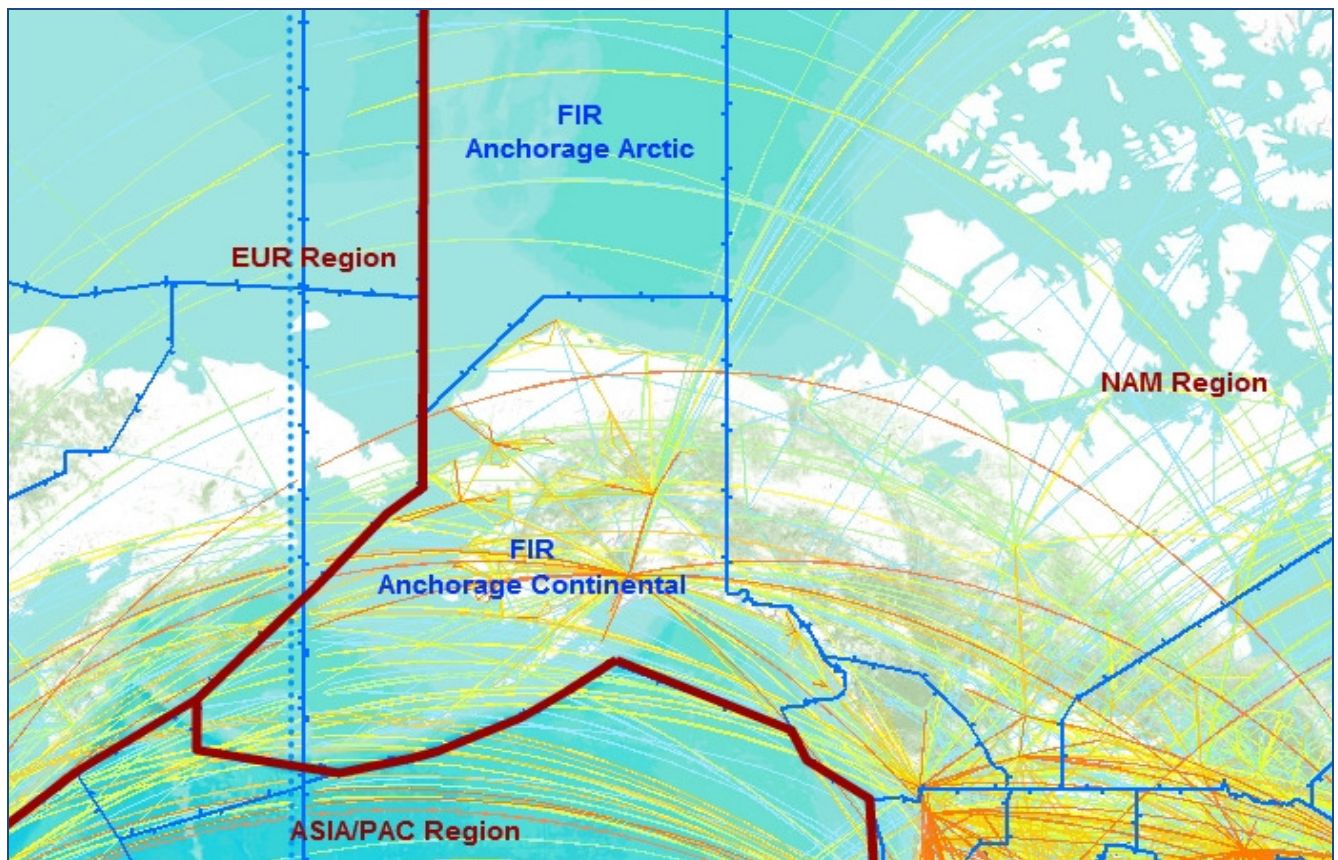


Figura A-5. Propuesta de interfaz ASIA/PAC – NAM

8. INTERFAZ EUR – NAT

Véase la Figura A-7 en la página A-7.

8.1 Enumerar los requisitos para los servicios e instalaciones de navegación aérea en la FIR Bodo Oceanic (ENBO – Noruega) en el ANP NAT solamente y suprimirla del ANP EUR dado que la FIR Bodo Oceanic figura actualmente en ambos ANP, EUR y NAT.

8.2 Los SUPP para la FIR Bodo Oceanic son actualmente parte de los SUPP NAT. Noruega es actualmente miembro del NAT SPG, y la Oficina EUR/NAT de la OACI está acreditada ante Noruega.

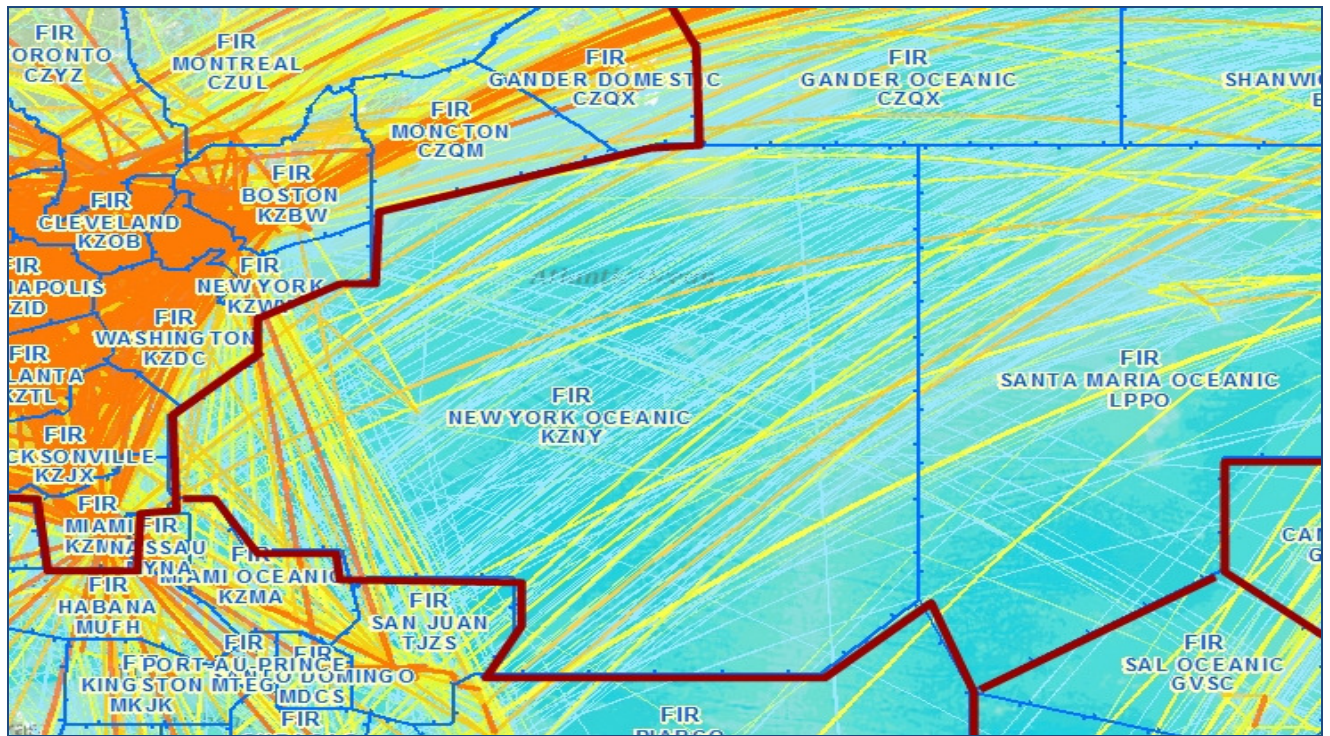


Figura A-6. Propuesta de interfaz CAR – NAT

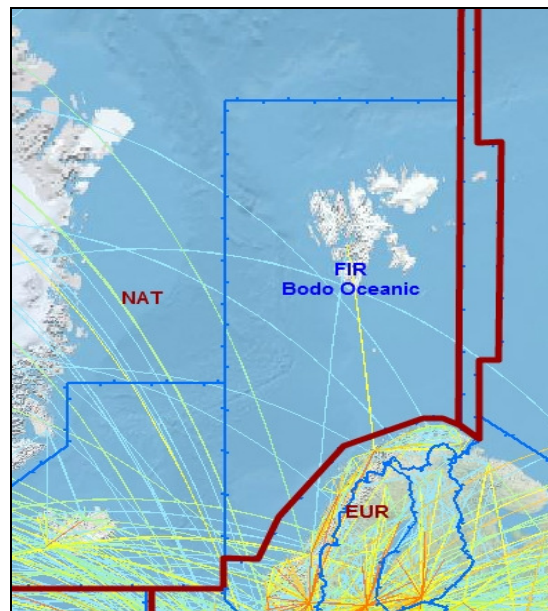


Figura A-7. Propuesta de interfaz EUR – NAT