



Organización de Aviación Civil Internacional

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

Decimotava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/18)

Punta Cana, República Dominicana, 9 al 14 de abril de 2018

GREPECAS/18 - NE/35

02/04/18

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional: Revisión de los programas y proyectos

4.1 Proyectos del Programa PBN (B0-APTA, B0-FRTO, B0-CDO, B0- CCO)

Falta de armonización Regional para la Implementación de la PBN

(PRESENTADA POR REPÚBLICA DOMINICANA)

RESUMEN

El objetivo de la presente Nota de Estudio es presentar al GREPECAS las dificultades experimentadas por los Estados/Organizaciones Internacionales para armonizar e implementar acuerdos regionales para la transición al concepto PBN.

Referencias:

- Anexo 4 Cartas Aeronauticas
- Doc. 9613 Manual OBN
- Doc.8168 Manual Pans Ops Vol. 2
- Doc.9750 Plan Mundial de Navegación Aérea
- Doc.9931 Manual CDO
- Doc.9993 Manual CCO
- Reunión sobre armonización, modernización e implementación de la navegación basada en la performance (PBN) de OACI/IATA/CANSO para las Regiones NAM/CAR/SAM
- Segunda Reunión sobre armonización, modernización e implementación de la navegación basada en la performance (PBN) de OACI/IATA/CANSO para las Regiones NAM/CAR/SAM
- Ira Propuesta de enmienda (PfA-1)

1. Introducción

1.1 El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), a través de la Dirección de Navegación Aérea (DINA), ente encargado de proveer Servicio de Navegación Aérea para la Región de Información de Vuelo Santo Domingo, presenta de forma sintetizada nuestra experiencia en la implementación del concepto PBN en la región CAR, donde planteamos la necesidad de mejorar los diferentes mecanismos de coordinación entre los Estados de la región del Caribe a la hora de implementar o diseñar Rutas regionales de Navegación Aérea que han surgido de los grupos de tarea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

2. Discusión

2.1 El crecimiento del transporte aéreo anual demanda medidas de carácter estratégico para el manejo de las operaciones dentro de un marco de seguridad operacional y eficiencia.

2.2 El concepto PBN contribuye enormemente en un incremento sustancial de la capacidad del espacio aéreo y en una reducción de las emisiones de CO2 por permitir a las aeronaves realizar vuelos punto a punto disminuyendo el consumo de combustible y la realización de procedimientos de aproximación y de salida de los aeropuertos con garantías de ascensos y descensos continuos.

2.3 En tal sentido, los Estados punteros en los procesos de implementación de los acuerdos emanados de los diferentes grupos de tarea de la OACI nos encontramos con varias dificultades al momento de implementar dichos acuerdos.

2.4 Basados en nuestra experiencia podemos hacer mención de lo que a nuestro juicio son factores contribuyentes a dichas dificultades, pudiendo citar:

- Falta de un liderazgo efectivo que asegure que los Estados implementen los acuerdos regionales de navegación aérea y le den seguimiento a los mismos.
- Falta de poder de decisión/aprobación de algunos participantes a las reuniones.
- Estados que aprueban propuestas en las reuniones y luego al regresar a sus países dicen que no les va a ser posible implementar lo acordado.
- Falta de expertos en diseño de espacio aéreo bajo el concepto PBN en algunos Estados.
- Falta de armonización en las fechas de entrada en vigor de los acuerdos.
- Debilidad en los procedimientos de aprobación de los acuerdos.
- Falta de supervisión de las implementaciones para garantizar que lo que se implemente sea armónico con lo acordado, entre otras situaciones que se experimentan.

2.5 Las dificultades mencionadas ocasionaron un alto nivel de incertidumbre, tanto a los Estados/Organizaciones Internacionales como a los usuarios de nuestros servicios, por no tener una fecha común de implementación, por encontrar que un Estado haya publicado una aerovía mientras en el contiguo no se había publicado, que algunos Estados hicieran publicaciones basadas en acuerdos y otros se arrepintieron de publicar, problemas en los llenados de planes de vuelo, Estados que publicaron rutas incompletas, entre muchos otros inconvenientes generados.

3. Conclusión

3.1 Se hace necesario un relanzamiento de los proyectos regionales para la implementación de un concepto PBN armonizado donde hagan sus aportes las entidades reguladoras, los proveedores de servicio, los usuarios del transporte aéreo y demás entidades interesadas.

3.2 Se hace necesario que los Estados/Organizaciones Internacionales cuenten con personal capacitado en el diseño de espacio aéreo y procedimientos terminales bajo el concepto PBN.

3.3 Se hace necesario que los Estados/Organizaciones Internacionales envíen a las reuniones a personas con poder de decisión y que sean los responsables de darle seguimiento a los acuerdos.

3.4 Se hace necesario que se armonice las fechas de entrada en vigor de cambios fruto de acuerdos regionales.

3.5 Se hace necesario que la OACI a través de sus mecanismos organizativos asuma un rol de liderazgo en la Supervisión y vigilancia para asegurar que los estados implementen los acuerdos regionales.

3.6 Entendemos necesario que los Estados/Organizaciones Internacionales sean informados de los procesos que deben ser agotados a lo interno de los organismos de OACI para validar los acuerdos regionales de navegación aérea, ya que de ese proceso depende las fechas de publicación que deben respetar los Estados una vez sepan que los acuerdos regionales han sido aprobados por el organismo pertinente, ya sea GREPECAS, Directores, Comisiones, Consejo, Asamblea, etc.

4. Acción por el GREPECAS

4.1 Que GREPECAS asegure que los inconvenientes experimentados por los Estados/Organizaciones Internacionales y que han sido enumerados en la presente nota de estudio sean analizados y corregidos con miras a que no se repitan en la tercera reunión NAM/CAR/SAM sobre la Modernización e Implementación PBN ICAO/IATA/CANSO a celebrarse en la oficina regional NACC en México del 2 al 6 de Julio del presente año 2018.

4.2 Que el GREPECAS inste a los Estados/Organizaciones Internacionales a implementar medidas tendientes a un uso flexible del espacio aéreo reestructurando las áreas restringidas o prohibidas cuyos motivos que dieron origen a su creación ya no tengan razón de ser.