



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

**NOTA DE INFORMACIÓN**

NACC/WG/4 — NI/41  
20/03/14

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/WG/4)**

Ottawa, Canadá, 24 al 28 de marzo de 2014

**Cuestión 3 del  
Orden del Día**

**Seguimiento a los avances del Plan de Implementación de Navegación Aérea  
Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR  
RPBANIP)**

**3.5 Monitoreo de la Performance de sistemas de navegación aérea**

**3.5.4 Informes de Planes Nacionales de Implementación de  
navegación aérea**

**PLAN NACIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA COSTA RICA (CRANIP)**

(Presentada por Costa Rica)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota presenta un resumen del trabajo realizado por el Estado de Costa Rica, en la elaboración del Plan Nacional de Navegación Aérea (CRANIP), el cual proporcionará dirección estratégica para la implementación exitosa de tecnologías y servicios, que buscan lograr en el corto, mediano y largo plazo, lograr la transición a un Sistema ATM Mundial.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Seguridad de la aviación y facilitación</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>• Doc 9750 – Plan Mundial de Navegación Aérea</li><li>• Doc 9854 – Concepto Operacional ATM</li><li>• Primera Reunión sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/1), Ciudad de México, México, 29 de julio al 1 de agosto de 2013</li><li>• Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de las Regiones NAM/CAR (CAR/DCA/OPSAN), Ciudad de México, México, del 18 al 19 de febrero de 2014</li><li>• Plan de implementación de navegación aérea basado en la performance para las regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP), y</li><li>• IPBN ACNA COCESNA versión 10 de agosto de 2011</li></ul>

## **1. Introducción**

1.1 Costa Rica nunca ha preparado un Plan Nacional de Navegación Aérea, delegando siempre dicha planificación a los esfuerzos realizados por la Corporación Centroamericana de Navegación Aérea (COCESNA), sin ser partícipe de la identificación de las necesidades nacionales, y sin establecer un apoyo formal a las distintas actividades de trabajo.

1.2 Con base en la adopción de Mejoras por Bloques aprobada por la Asamblea 38, y los mecanismos de notificación de los Estados a la Secretaría sobre los objetivos regionales; Costa Rica inicia un proceso para elaborar un Plan de Navegación Aérea que incorpore al personal de la DGAC en la planificación, implementación y seguimiento de los objetivos regionales.

1.3 Costa Rica inicia así la elaboración del CRANIP, y la conformación de equipos de apoyo a los Task Force de la Secretaría para la consecución de los objetivos regionales.

1.4 El CRANIP establece las prioridades nacionales a través de Objetivos Nacionales de Performance (NPO), a cumplirse dentro del periodo 2014-2018, alineados con las prioridades regionales de navegación aérea, indicadoras y métricas acordadas.

1.5 Bajo el enfoque basado en la performance, el CRANIP establece las actividades que determinarán la ruta de implementación de las tecnologías y servicios necesarios para lograr una transición planificada hacia un Sistema ATM Integrado, que propicie el logro de los Objetivos Nacionales y Regionales de Implementación.

1.6 El CRANIP es un documento dinámico, que puede revisarse anualmente, por medio de los instrumentos administrativos establecidos en las Regulaciones Costarricenses, para así mantener su validez, exactitud, eficacia y eficiencia de implementación para aplicar el Plan.

1.7 El CRANIP es una guía de referencia para las Gestorías y Dependencias dentro del Departamento de Navegación Aérea, así como los demás interesados en la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, para identificar las acciones específicas que deben realizar para solucionar las necesidades operacionales identificadas.

1.8 La implementación del mismo, requiere una interacción estrecha y colaborativa entre todas las partes interesadas, para lograr los compromisos necesarios para su aplicación efectiva. Así, las actividades de implementación, sus fechas de aplicación y los responsables, deben acordarse y aplicarse de manera colectiva por todas las partes interesadas.

## **2. Objetivos Nacionales de Performance (NPO)**

2.1 Los Objetivos Nacionales de Performance (NPO) se han elaborado usando el enfoque basado en la performance, para así reflejar las actividades de implementación necesarias para apoyar las prioridades nacionales y regionales de navegación aérea.

2.2 Los NPO son establecidos en coordinación con todas las partes interesadas dentro de la comunidad ATM, a fin de lograr una comunicación oportuna durante todo el proceso de implementación. El establecimiento de procesos de toma de decisiones en colaboración (CDM), asegura que todas las partes interesadas estén involucradas y concuerden con los requisitos, tareas y fechas límite.

2.3 Los NPO establecidos son:

- Implementación de PBN.
- Mejorar el Equilibrio entre Demanda y Capacidad.
- Mejorar la Comprensión Situacional ATM.
- Mejorar la Capacidad y Eficiencia de las Operaciones Aeroportuarias.
- Optimizar y Modernizar la Infraestructura de Comunicaciones.
- Implementar la Transición a la AIM.
- Mejorar la Disponibilidad y la Calidad de la Información Meteorológica.
- Mejorar el Sistema SAR.

### 3. Metodología

3.1 Las tareas y actividades de implementación consideran los siguientes principios sugeridos por la OACI:

- El trabajo es organizado usando técnicas de gestión de proyectos.
- Las actividades son acordes al avance, características y necesidades nacionales y regionales de implementación.
- Todas las actividades involucradas para lograr los NPO se diseñan siguiendo estrategias, conceptos, planes de acción y mapas de ruta para alinear el programa de trabajo nacional con el objetivo primordial de lograr el máximo grado de interoperabilidad y transparencia al más alto nivel. Por lo tanto, los módulos ASBU del Bloque 0 que faciliten la consecución de los RPO, también serán utilizados en los NPO.
- Los NPO son medibles por medio de entregables en plazos establecidos, y serán reportados a la Oficina Regional de la OACI mediante los formatos de reporte de navegación aérea (ANRF).
- Las tareas de implementación impulsan la optimización del talento humano, así como el uso eficiente de los recursos, evitando duplicación de trabajo o innecesario.
- Cada tarea es identificada con los componentes del Sistema ATM que le apliquen, de acuerdo con el Doc 9854 Concepto Operacional ATM Mundial.

### 4. Alineación de Objetivos

4.1 Los NPO han sido alineados estratégicamente con los RPO, para apoyar el proceso lógico del programa regional de implementación, así como garantizar el cumplimiento del marco de referencia estratégico mundial.

4.2 Para asegurar que el proceso de trabajo sea integral a nivel institucional, se han establecido las relaciones de los NPO con los Lineamientos Estratégicos de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, establecidos en el Plan Estratégico Institucional (PEI).

4.3 Además, se han tomado en cuenta los Objetivos de Performance de COCESNA, establecidos en su Plan de Implementación de Navegación Basada en Performance, Agencia Centroamericana de Navegación Aérea (IPBN/ACNA), armonizando también los NPO con el proceso de implementación regional de Centro América.

*Alineación de Planes:***5. Proceso de Planificación**

5.1 El parámetro básico a utilizar en el proceso de planificación es el número de movimientos de aeronaves a los que deben proporcionarse servicios ATM.

5.2 Las capacidades de los sistemas de navegación y comunicación de las aeronaves servidas también son consideradas como parámetros importantes a identificar en este proceso.

5.3 Además, se consideran los siguientes aspectos:

- Características de la industria.
- El proveedor de los servicios de navegación aérea.
- Identificación de los principales interesados.
- Infraestructura y servicios actuales de navegación aérea.
- Riesgos y limitaciones
- Gestión del riesgo.

*Proceso de planificación:*



**6. Conclusiones**

6.1 El CRANIP es la base para la implementación de infraestructuras y servicios de navegación aérea en Costa Rica, y representa la ruta adecuada para lograr cumplir con los objetivos regionales de performance establecidos para la región NAM/CAR.

6.2 El Estado de Costa Rica pretende lograr a corto, mediano y largo plazo, una implementación efectiva y estratégica de su Plan de Navegación Aérea, trabajando en conjunto con todas las instituciones, organizaciones y actores involucrados, para lograr la transición a un Sistema ATM Global.

6.3 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información presentada en esta nota informativa, y a colaborar con el Estado de Costa Rica en la implementación de sus objetivos nacionales.