



Quinta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/5)
Ciudad de México, México, 16 al 18 de julio de 2019

Cuestión 6 del

Orden del Día: Monitoreo y reporte de la implantación de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

6.1 Desarrollo e implantación de Planes Nacionales de Navegación Aérea

DESARROLLO E IMPLANTACIÓN DE PLANES NACIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta el estatus actual de los Planes Nacionales de Navegación Aérea (NANP) de los Estados CAR/SAM, incluyendo los enfoques adoptados por las Oficinas Regionales (ROs). Los enfoques descritos en este documento funcionaron muy bien produciendo los NANPs y proporcionando la estructura de alineación para facilitar el intercambio bidireccional de información entre el Plan Regional de Navegación Aérea y los NANPs asociados al mejorar la comunicación entre las ROs y sus Estados Acreditados.

Acción:	Lo indicado en el ítem 4.1
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Doc. OACI 9750 – Plan Global de Navegación Aérea - GANP.• Plan de Implementación Regional NAM/CAR Basado en el Desempeño (RPBANIP)• Plan SAM de Navegación Aérea basada en la performance.• Informe de la Cuarta Reunión del Comité Revisora de Programa y Proyectos (Lima, 12 al 14 de julio de 2016)

1. Introducción

1.1 El GANP y los conceptos y documentos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) se desarrollaron para proporcionar el marco de referencia y el direccionamiento estratégico para un sistema de aviación mundial armonizado. Con las aprobaciones de la Decimosegunda Conferencia de Navegación Aérea en el 2012 y la 38° Asamblea de la OACI en el 2013, el GANP y el marco de referencia ASBU proporcionan una estrategia que incluye mejoras operacionales medibles y principios clave de política en aviación civil para ayudar a las regiones, subregiones y Estados de la OACI con la preparación e implementación de sus NANP. Juntos, GANP y ASBU permiten a los Estados modernizarse de una manera que sea consistente con sus necesidades, capacidades y recursos individuales.

1.2 Cada región es única con diferentes necesidades y problemas a abordar. Del mismo modo, cada Estado también es único con sus propias preocupaciones especiales y necesidades que deben abordarse. El GANP obliga a las regiones y a los Estados a alinear y armonizar sus programas regionales o nacionales con el plan global. A través del GANP las regiones preparan planes regionales de navegación aérea y ofrecen capacidades armonizadas e interoperables de aviación, los Estados preparan NANP e implementarán dichas capacidades. Esta alineación simplificada del GANP, de los ANP Regionales y de los NANP brinda a los Estados una certeza mayor para sus inversiones.

1.3 La Décimo Quinta Reunión del GREPECAS emitió la Conclusión 15/1, inciso b):

b) los Estados, Territorios y Organismos Internacionales desarrollen planes nacionales basados en la performance, teniendo en consideración las necesidades de los usuarios, de conformidad con los objetivos regionales de performance incluidos en el Plan Regional de Navegación Aérea. Estos planes nacionales deberían incluir la identificación de los objetivos nacionales de performance y los formularios del marco de performance a ser completados para todas las áreas de navegación aérea, tales como ATM, CNS, AIM, MET y AGA/AOP

2. Análisis

Región CAR

2.1 La Oficina Regional NACC de la OACI está acreditada a una mezcla diversa de 22 Estados contratantes y 19 Territorios. Dominica se convirtió en nuevo Estado Miembro en 2019. También se incluye al Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), COCESNA que proporciona servicios de tránsito aéreo a la subregión de América Central. Los Estados miembros van desde Estados grandes con espacios aéreos muy complejos hasta Estados más pequeños con sistemas menos complejos. Esta diversidad da como resultado un entorno aeronáutico muy desafiante en el que abordar problemas difíciles requiere una perspectiva global. En el siguiente texto se hará referencia a los Estados, Territorios y organizaciones mencionadas anteriormente como “entidad” o “entidades” por simplificación.

2.2 El Grupo de Tarea de Implementación de las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU/TF), fue establecido durante la reunión NACC/WG/5 en Trinidad y Tabago en Mayo del 2017. La formación del ANI/WG/ASBU/TF refleja de estos avances en las regiones NAM/CAR. El objetivo del ASBU/TF es asistir a las regiones en la implementación de tecnologías armonizadas que apoyen la operación.

2.3 El RPBANIP NAM/CAR se actualizó a la versión 3.1 en abril del 2014 al alinear las actividades estratégicas con el marco de referencia ASBU. El ASBU/TF apoyó a la Oficina Regional NACC de la OACI para revisar el RPBANIP de la versión 3.1 a la versión 4.0. La RO estudió el ASBU y encontró la mejor manera de comunicar el concepto, su intención, y cómo se puede aplicar para apoyar a los Estados. La versión 4.0 del RPBANIP proporciona métricas y objetivos realistas, un proceso claro de implementación de los elementos del ASBU y mecanismos de reporte.

2.4 La RO NACC coordinó tres “talleres para el desarrollo de los Planes Nacionales de Navegación Aérea” en México (Marzo 2018), Honduras (Agosto 2018), y Barbados (Noviembre 2018); los talleres han sido muy exitosos logrando la creación de los planes; los participantes evaluaron los talleres, sus comentarios incluyeron: “Entendimos lo que hicimos. Podemos ir a casa y explicar lo que aprendimos a e hicimos a nuestro jefe”. “podemos poner todos nuestros planes relacionados con la aviación en un solo lugar”. “Podemos usar este (NANP) para la planificación del presupuesto futuro”.

2.5 El objetivo de la Oficina Regional NACC de la OACI a través del ANI/WG/ASBU/TF, era tener los NANP de 21 de sus entidades para final del 2018. Para finales del 2018, 17 entidades habían preparado NANP constituyendo un 80% de tasa de cumplimiento. Si se incluye a Canadá y a los Estados Unidos, la Región NAM/CAR ha alcanzado una tasa de cumplimiento de 82% (excluyendo dominica) según indica la siguiente tabla. los NANP están disponibles en el sitio web del ANI/WG/ASBU/TF:

<https://www.icao.int/NACC/Pages/regional-group-asbu.aspx>

Estatus actual de implementación de los NANP en la región CAR			
Estados	Cuentan con NANP	En preparación	Comentarios
Antigua	X		
Bahamas		X	
Barbados	X		
Belize	X		
Costa Rica	X		
Cuba	X		Se actualizará en el sitio web
Curacao	X		
Dominican Republic	X		
El Salvador	X		
Grenada		X	
Guatemala	X		
Haiti	X		
Honduras	X		
Jamaica		X	
Mexico	X		
Nicaragua	X		
Saint Kitts and Nevis		X	
Saint Lucia	X		
Saint Vincent and Grenadines	X		
Trinidad and Tobago	X		
COCESNA	X		

Región SAM

2.6 Los objetivos del GANP se han desarrollado a través de una extensa consulta con las partes interesadas y constituyen la base para una acción armonizada a nivel mundial, regional y nacional. A través de las ASBU, se proporciona una estrategia de modernización basada en el consenso para una planificación integrada basada en el rendimiento.

2.7 El proceso de planificación regional y nacional debe alinearse y utilizarse para identificar aquellos elementos que mejor proporcionan soluciones a las necesidades operativas identificadas y construir un sistema sin costuras. La planificación a nivel regional y nacional alineadas al Plan Global debería lograr alcanzar el objetivo enunciado en el Doc. OACI 9854: “Lograr un sistema de gestión de tráfico aéreo global interoperable, para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo, que cumpla con los niveles de seguridad acordados, proporcione operaciones económicas óptimas, sea ambientalmente sostenible y cumpla con los requisitos de seguridad nacional”

2.8 La Décimo Quinta Reunión del GREPECAS, al observar este panorama, había emitido la Conclusión 15/1, literal b) enunciada anteriormente.

2.9 Para lograr este objetivo, es muy importante la planificación a corto, mediano y largo plazo. Un plan nacional de navegación aérea ayuda a organizar el proceso de implementación y alinear los objetivos nacionales con los globales y regionales, y es uno de los pilares para el Plan Maestro de Aviación Civil.

2.10 La Región SAM, considerando los enunciados de la Tercera edición del GANP y del Doc. 9854, había adaptado un enfoque basado en el rendimiento para la planificación e implementación de los sistemas de navegación aérea como seguimiento a la conclusión del GREPECAS 15/1. En el 2011, la Duodécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/12) aprobó el Plan de implantación del sistema de navegación aérea basado en rendimiento para la región SAM (PBIP) a través de la Conclusión 12/1.

2.11 Posterior a la Adopción de la Cuarta edición del GANP, la región SAM alineo el SAM-PBIP a la misma, indicando que 15 de los 18 módulos del ASBU serían aplicables a la región.

2.12 La Cuarta Reunión del CRPP, mediante la Decisión 4/3, b), instó a los Estados a que continúen utilizando los Planes Regionales de Implementación basada en la performance (SAM-PBIP y RPBANIP) para la elaboración de sus NANPS. La Secretaría, al dar seguimiento al desarrollo de los Planes Nacionales de Navegación Aérea ha observado lo siguiente:

Estatus actual de implementación de los NANPs en la región SAM			
Estados	Cuentan con NANP	En preparación	Comentarios
Argentina		X	
Brasil	X		
Bolivia	X		
Chile	X		
Colombia	X		
Guyana		X	
Ecuador	X		
Panamá		X	Panamá tiene un PNNA. El mismo está desactualizado. Panamá trabajará en una nueva versión
Paraguay		X	
Perú		X	Perú está trabajando en la preparación de su Plan Nacional de Navegación Aérea.
Suriname		X	
Uruguay		X	
Venezuela	X		

2.13 La Secretaría, durante el 2018, ha apoyado a tres Estados para la preparación de sus NANP mediante talleres desarrollados en sus Estados.

3. Consideraciones

3.1 Dado que todos los participantes de los talleres para el desarrollo de los NANP redactaron con éxito sus Planes durante los talleres respectivos, el enfoque empleado por el ANI/WG para apoyar las entidades de las regiones NAM/CAR está funcionando. Además, los participantes de los talleres expresaron una mejor comprensión de la relación entre el GANP/ ASBU y sus roles y responsabilidades.

3.2. Cada tres años se revisará el GANP / ASBU. Cada seis años, se definirán nuevos elementos de los bloques y se harán disponibles para su implementación. Las circunstancias que rodean a los Estados/Territorios/Organizaciones cambian todo el tiempo, es necesario que revisen sus NANP periódicamente y que determinen el mejor uso de los mismos. GREPECAS necesita mantenerse al tanto de la evolución del GANP y adoptar las medidas adecuadas para lograr un sistema de navegación aérea interoperable para las regiones CAR/SAM.

4. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a los Estados a:

- a) analizar otros puntos que consideren necesario,
- b) considerar la promoción de nuevos Talleres para el desarrollo de NANP, y
- c) preparar y mantener actualizado el NANP.