



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

DGAC/CAP/98 — NI/11
20/02/15

**98ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá
(DGAC/CAP/98)**

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo de 2015

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Asuntos de Navegación Aérea

4.2 Seguimiento a la implementación de la navegación aérea bajo el Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP) y la Metodología de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU)

4.2.4 Otros grupos regionales de implementación

**ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y HOJA DE RUTA PBN DE
COCESNA**

(Presentada por COCESNA)

RESUMEN EJECUTIVO

Con la actualización del RPBANIP, se procedió a enmendar el Plan de Implementación PBN (IPBN) de COCESNA-ACNA, y la hoja de ruta (Roadmap) PBN, el IPBN ha sido remitido a la Oficina Regional NACC de la OACI y a las DAC's de Centroamérica, y la hoja de ruta 2015-2018, también está disponible en el sitio web <http://www.cocesna.org/ais.php>

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• RPBANIP Versión 3.1• IPBN COCESNA, versión 30 de mayo de 2014• PBN ROADMAP COCESNA, versión 12 de febrero de 2015

1. Introducción

1.1 El RPBANIP establece las prioridades regionales NAM/CAR descritas como Objetivos Regionales de Performance (RPO) a ser cumplidos durante el período 2013 al 2018, alineados con las prioridades de navegación aérea mundial, de acuerdo con las métricas e indicadores regionales basados en la performance y el formato de reporte de navegación aérea ASBU de OACI (ICAO ASBU Air Navigation Reporting Forms (ANRFs)).

1.2 El RPBANIP es un documento dinámico que puede ser revisado cada tres años, permitiendo más enmiendas periódicas para mantener la validez, exactitud y aplicabilidad del Plan.

1.3 El RPBANIP debe ser utilizado como guía y referencia para los planes nacionales de los Estados NAM/CAR, Territorios, y proveedores, y debe estar alineado y utilizado para identificar aquellos

módulos ASBU que mejor proporcionen soluciones a las necesidades operacionales identificadas. Esta planificación requiere interacción entre Usuarios, incluyendo reguladores, usuarios de sistemas de aviación, Proveedores de Servicios de Navegación aérea (ANSPs) y operadores de aeródromo para lograr comisiones en la implementación.

1.4 Por consiguiente, la implementación del RPBANIP en las Regiones NAM/CAR desde su acercamiento regional, la base subregional, y ultimadamente a nivel de Estado debe ser considerada como una parte integral de los procesos de planificación mundial y regional de OACI. En este sentido, las medidas de implementación necesarias, incluyendo fechas de aplicabilidad, pueden ser acordadas y aplicadas colectivamente por todos los usuarios involucrados.

2. Plan de acción COCESNA-ACNA

2.1 El Plan de Implementación de Navegación Basada en la Performance, de la Agencia Centroamericana de Navegación Aérea (IPBN/ACNA) de COCESNA, ha sido actualizado reflejando las actividades o tareas específicas en conjunto con los beneficios que se esperan obtener y las fechas en que se deberían completar, de acuerdo a las necesidades de la región Centroamericana y en base a los objetivos regionales de performance acordados.

2.2 Las tareas estratégicas incluyen las acciones detalladas necesarias para cumplir con éxito los objetivos de performance regionales, relacionando estas tareas con las actividades definidas para el corto y mediano plazo en el plan de implementación regional RPBANIP Versión 3.1 de las regiones NAM/CAR.

2.3 El IPBN/ACNA también define las áreas de trabajo responsables para lograr los objetivos, y los medios para monitorear y reportar el avance de dichas acciones. Las responsabilidades y cronogramas están claramente definidos, a manera de lograr que todas las partes involucradas en estos procesos sean conscientes de su compromiso desde el inicio del proceso de implementación.

2.4 Adicionalmente, el IPBN/ACNA prevé los medios adecuados para obtener retroalimentación sobre el avance de la implementación y del desempeño logrado mediante un proceso de reporte utilizando los Formatos de Reporte de Navegación Aérea (ANRFs), lo que ayudará a la alta gerencia a priorizar las acciones y apoyos requeridos. Por otra parte, la información que se proporcione a la OACI ayudará a detectar las necesidades de asistencia anual requeridas por Centroamérica para lograr también su integración dentro de un sistema ATM Mundial.

2.5 Para la elaboración del IPBN/ACNA se han analizado documentos, se ha dado seguimiento a diferentes foros, reuniones, seminarios y talleres regionales para poder conocer principalmente lo siguiente:

- a) **Características de la industria**
Analizar el crecimiento actual y proyectado del tráfico aéreo en Centroamérica e identificando, de existir, los riesgos de seguridad operacional y seguridad de la aviación en la región.
- b) **Como proveedor de los servicios de navegación aérea**
Se describe a COCESNA como la organización internacional que provee los servicios de navegación aérea en la FIR/UIR de Centroamérica, incluyendo su característica institucional, sus Estados Miembros y su estructura ejecutiva.

- c) **Identificación de los principales miembros/usuarios**
Se identifican a los Estados de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua como los Estados Miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, que a su vez son proveedores de los servicios de navegación aérea en el espacio aéreo inferior de sus respectivos Estados. Identificando también los usuarios del espacio aéreo de Centroamérica a las aerolíneas comerciales, aviación comercial, aviación general, militar, etc. Y las potenciales fuentes de financiamiento como el Banco Centroamericano de Integración Económica, entidades bancarias que respaldan la operación de proveedores extranjeros y otros organismos de integración regional, reconocidos por el Sistema de Integración Centroamericana (SICA).
- d) **Riesgos y Limitaciones**
Se enumeran las limitaciones de los actuales sistemas de navegación aérea convencionales que se podrían presentar y cuya solución dependerá de la planificación regional para proponer soluciones integradas, en análisis de costo-beneficio y reduciendo la innecesaria redundancia.
- e) **Gestión del riesgo**
Se contemplan algunos riesgos que han sido identificados y se describe brevemente los planes/técnicas de mitigación de esos riesgos.
- f) **Plan de Implementación de Navegación Basada en la Performance, de la Agencia Centroamericana de Navegación Aérea (IPBN/ACNA) de COCESNA**
- i. El ámbito geográfico del Plan de Implementación de Navegación Basada en la Performance, de la Agencia Centroamericana de Navegación Aérea (IPBN/ACNA) de COCESNA es el que corresponde a la FIR Centroamérica.
 - ii. En este plan se adopta como visión estratégica la siguiente: *“Contribuir regionalmente en la implantación de un sistema mundial continuo de gestión del tránsito aéreo, que permita a los explotadores de aeronaves cumplir con sus horarios previstos de salida y llegada y mantener sus perfiles de vuelo predilectos con las restricciones mínimas y sin comprometer los niveles acordados de seguridad operacional”*.
 - iii. La infraestructura y servicios actuales de navegación aérea, provistos por COCESNA han sido identificados, a la vez que se han estudiado las mejoras operacionales a corto y mediano plazo que pudieran contribuir en la gestión del tránsito aéreo bajo el concepto de una ATM mundial continuo, sin costuras (seamless).
 - iv. Utilizando el formato estándar, en el IPBN/ACNA de COCESNA se han desarrollado los distintos objetivos de performance regionales, determinando los proyectos/tareas relevantes y asegurando su vínculo con los componentes ATM y las Iniciativas del Plan Mundial (IPM).

- v. En los formatos de objetivos de performance que se incluyen en el plan, además de ACNA, también figuran en algunas descripciones de tareas, la OACI, GREPECAS y los Estados de Centroamérica, como responsables de las estrategias a seguir. Aspecto este que ha sido incluido en el plan para los efectos de coordinación y monitoreo regional.

3. Hoja de ruta PBN de COCESNA 2015-2018

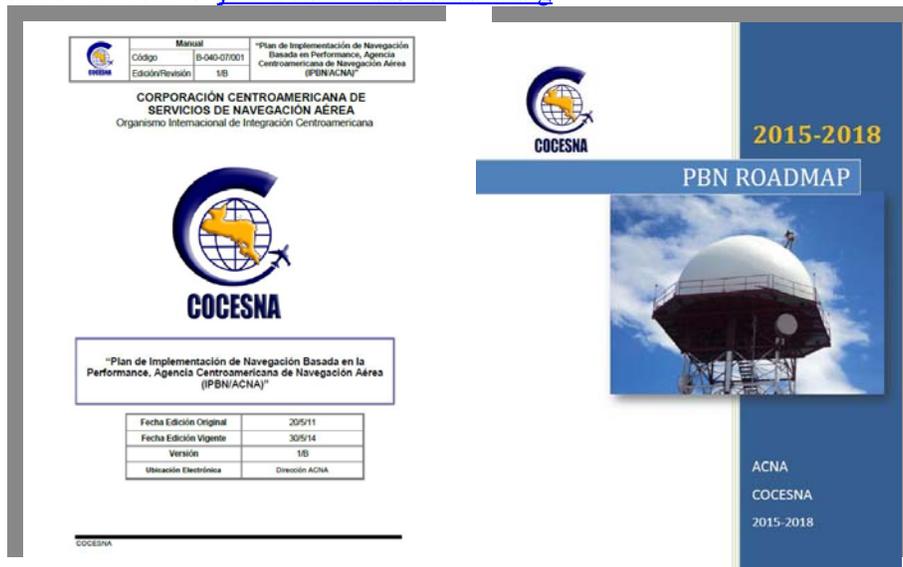
3.1 La Hoja de Ruta PBN describe las iniciativas de COCESNA en el corto y mediano plazo, tendientes a cumplir con los requisitos de los Clientes. Proporciona una perspectiva para generar opiniones con los Clientes, el Personal y otros interesados, con el objetivo de escoger la ruta más beneficiosa hacia los Sistemas de Navegación Aérea (ANS) del futuro.

3.2 **Contenido de cada sección.** El contenido de cada sección es apoyado por información suplementaria dentro de casillas o bloques de texto, una gráfica de períodos con bloques de llamadas resaltando los plazos y una tabla de acrónimos.

3.3 **Conectando a la actualización de los Sistemas de bloques de OACI.** Esta hoja de ruta está relacionada a la metodología ASBU de OACI. Enlazando las actividades globales de modernización de OACI, con las iniciativas de COCESNA. En el gráfico de períodos, las iniciativas de COCESNA son relacionadas cuando sea aplicable, a la tabla resumen de la metodología ASBU de OACI, contenida en el Apéndice A (de la hoja de ruta PBN de COCESNA).

3.4 **Programa de actualización.** La hoja de ruta estará siendo actualizada eventualmente, o al menos cada tres años, coincidiendo en parte con el período a corto plazo.

3.5 **Consultas y comentarios.** Para proporcionar comentarios, realizar consultas o solicitar más información sobre la Hoja de Ruta, por favor hágalo contactando a la Dirección de la Agencia Centroamericana de Navegación Aérea (ACNA), a los teléfonos (504) 2275-7090 / 2283-4750; o la dirección de correo electrónico: juan.trabanino@cocesna.org



4. Acción sugerida

4.1 La Reunión es invitada a tener en consideración el contenido de esta nota informativa.