

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación****EVALUACIÓN DE IMPACTO Y MÉTRICAS OBJETIVAS  
EN NAVEGACIÓN AÉREA**

(Nota presentada por República Dominicana)

**RESUMEN**

Al revisar los estados de situación de navegación aérea, a través de las metas fijadas, vemos claramente el avance de las implementaciones pero parece haber un vacío en los resultados de performance de dichas implementaciones.

Esto nos ha llevado a proponer un mecanismo de evaluación del impacto, que facilite la tarea de monitoreo, seguimiento y control de los resultados, de acuerdo a los objetivos planteados con cada implementación realizada.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- Tomar nota del contenido de esta Nota de Estudio;
- Aprobar el Formulario de Evaluación de Impacto; y
- Acordar cualquier otra acción que se considere adecuada.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se espera que el presupuesto del Programa regular para el trienio cubra con las actividades relativas a la implementación del GANP; sin embargo, es posible que la OACI deba prever recursos adicionales para apoyar otras iniciativas respaldadas por la Asamblea.
<i>Referencias:</i>	Plan mundial de navegación aérea 2013-2028 (Doc 9750) Informe de navegación aérea, edición 2016 Declaración de Puerto España Tercera Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/3), México, 4 al 6 de abril 2016 Comunicación a los Estados NACC59843 – <i>Estado de Implementación de las Metas de Navegación Aérea del Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP)</i> , 7 de marzo de 2016 Comunicación a los Estados AN 13/54-15/77 – <i>Propuesta de quinta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP, Doc 9750)</i> , 1 de diciembre de 2015

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Al revisar el avance de la implementación de las Metas Regionales de Navegación Aérea de la Declaración de Puerto España y el RPBANIP, a primera vista se hace evidente que estamos en cumplimiento total o en franca vía de cumplir los objetivos formulados. Sin embargo, una mirada más profunda nos hace pensar en la objetividad de los mismos, pues no dejan claro el resultado esperado o más bien, lo que se quiere medir a través de ellas.

1.2 Por otro lado, habiendo enlazado lo proyectado en el RPBANIP con los módulos del Bloque 0 del ASBU, tal como lo plantea el GANP, se presenta una nueva disyuntiva sobre la priorización y armonización de la región, de cara a la iniciativa “Ningún País se Quede Atrás (NCLB)”; ya que las realidades de cada Estado de la región son muy diferentes, debido a la singularidad que representan las necesidades operativas de cada uno y los niveles de desarrollo particulares.

1.3 Es por esto que se hace necesaria la creación de mecanismos de seguimiento más efectivos y directos, que permitan un avance armonizado de la implementación regional.

## 2. DISCUSIÓN

2.1 Si pensamos en la flexibilidad planteada por el ASBU, donde cada Estado implementará los módulos o elementos de los módulos que se acomoden a sus necesidades operativas, el sentido de “armonización” se convierte en un “contrasentido”. Esto así porque no puede haber armonía donde no hay sincronía; y es esta sincronía, la que justamente está buscando la iniciativa NCLB de desarrollo mancomunado, lo que deja claramente evidenciada la necesidad de establecer los parámetros mínimos de implementación y de resultados, para lograr la tan deseada armonización.

2.2 Cuando decimos “Parámetros Mínimos de implementación”, nos referimos a que siendo opcional la selección de aquello que se va a implementar, debe existir al menos una selección de aquellos elementos necesarios para garantizar el mismo nivel de servicios en cada región. De manera que se facilite la armonización de los Estados adyacentes en cuanto a los niveles de inversión, interconectividad, coordinación, etc.

2.3 Por otro lado, al hablar de “Parámetros Mínimos de Resultados”, nos referimos a que estando definido lo esperado de una situación en particular, dejará de ser relevante el “con qué”, sino que nos concentraremos en el “para qué”. Por ejemplo, al establecer la vigilancia como uno de los parámetros mínimos en la región, no será relevante si es con ADS, con PSR o con SSR, sino que lo relevante será la “reducción de acercamientos peligrosos en un tanto por ciento” o “reducción de casos de pérdida de la seguridad operacional en un tanto por ciento”, para sólo citar algunos de los muchos ejemplos que podríamos ver. Esto daría a los usuarios finales del sistema de transporte aéreo en determinada región una garantía de la seguridad operacional “sin costuras”, ya que no importa la herramienta utilizada el resultado esperado del performance será el mismo.

2.4 Al mismo tiempo, establecer lo que se quiere lograr con dicha implementación, facilitará a los Estados la elección adecuada de aquellos módulos o elementos de los módulos del ASBU que más se ajusten a sus necesidades particulares garantizando el cumplimiento de la meta de la región. Sin embargo, lo más importante es que facilitará la medición del impacto de las implementaciones planificadas, pues los resultados tangibles permitirán un monitoreo objetivo y abrirá la ventana de oportunidades para la mejora de los mismos.

2.5 La propuesta que ponemos a consideración de la Asamblea consiste en utilizar un Formulario de Evaluación de Impacto (modificado a partir del utilizado en las propuestas de enmienda de la ANC), para asistir a los Estados en la determinación de la aplicabilidad o implementación de los módulos o elementos de los módulos del ASBU, de acuerdo a sus necesidades operacionales y capacidades particulares, al tiempo de establecer el resultado esperado con dicha implementación.

2.6 Esto facilitaría la toma de decisión sobre la implementación, al identificar oportunamente los beneficios o resultados a obtener y a cuál de los objetivos estratégicos aporta; Permitiría a los Estados con menores recursos económicos buscar las alternativas viables presentadas en el Plan Global de Navegación Aérea, que aporten a los objetivos del Plan Global seguridad operacional; y, garantizaría el monitoreo y medición objetiva del performance, para el control y mejora continua.

2.7 El seguimiento y evaluación de los resultados arrojados por este formulario, servirá a cada Estado para sus propios planes de mejora y a los grupos regionales para la revisión, monitoreo e informes de performance a presentar cada año.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La mejor forma de dar continuidad a los planes regionales de implementación es teniendo métricas que reflejen el desarrollo cualitativo de las regiones, en lugar del desarrollo cuantitativo; dando el espacio para que cada Estado crezca de acuerdo al ritmo de sus necesidades, mientras sigue los lineamientos mínimos de implementación escogidos como prioridades dentro de su región; pero sobre todo, de acuerdo al impacto que genere dicha implementación en un Estado en particular y, a su vez, en la Región.

3.2 En ese sentido, lo ideal es contar con metas de resultados, en lugar de metas de implementación, que permitan tener un juego de indicadores que guíen a cada región en el camino correcto de la implementación efectiva y la identificación oportuna de necesidades que, más que fijarnos metas muy ambiciosas, nos permita ir de la particularidad de cada Estado hasta la generalidad Regional y Global.

---

**APÉNDICE**

**IMPACT ASSESSMENT FORM**  
*(English only)*

**PART 1: IMPACT ASSESSMENT**

1.1 What is the problem/opportunity that this Implementation is designed to address? *Please include reference to Jobcard / ASBU / RPOs / work programme item, as applicable*

.....  
 .....

1.2 What is the overall impact of this proposal on the strategic objectives of ICAO, namely: Answer (Positive / Negative / Negligible / None)

Rationale:

*Please provide an explanation for your choice and highlight any caveats or limitations in the selection*

Capacity	...	...
Safety	...	...
Security	....	...
Environment	...	...
Efficiency	...	...

1.3 What is the overall impact on resources of this proposal for: Answer (Increase / Decrease / Negligible / Unknown)

Rationale:

*Please provide an explanation for your choice and highlight any caveats or limitations in the selection*

Financial	...	...
Personnel	...	...
Other	...	...

1.4 Is there any other mechanism established to contribute to this problem:

Rationale:

*Please provide an explanation for your choice and highlight any caveats or limitations in the selection*

Yes	...	...
No	...	...
Not Sure	...	...

1.5 In your opinion, do the benefits of this proposal justify the cost of implementing the proposal from the perspective of: Answer (*Yes / No / Not sure / Not applicable*)

Rationale:

*Please provide an explanation for your choice and highlight any caveats or limitations in the selection*

States	...	...
Operators	...	...
Users	...	...

**PART 2: IMPLEMENTATION PLAN**

To assist ICAO and States ensure this proposal will be effectively implemented please answer the following questions.

*Note: ICAO recognizes that States experts may feel limited in their ability to answer some or all of these questions, however, encourages experts to provide their views.*

2.1 Is there any supporting documentation required for this implementation? *If Not, please include reference to any documents that require initial release/amendment e.g. ICAO Document or Circular name and number, industry specification, national reglamentation, etc*

- ...
- ...
- ...

2.2 What other guidance, training and support activities do you recommend ICAO undertake to ensure the effective implementation of this proposed implementation? Please include reference to any existing support/promotional programmes and whether it is required globally or regionally e.g. regional seminars, ikits, etc

- ...
- ...
- ...

2.3 What are the essential steps to be followed by a State in order to implement this module/element? *Please include the major steps e.g. amendment of national legislation, change of oversight procedures, training of oversight personnel, required competencies, etc.*

- ...
- ...
- ...

2.4 What is the timeframe needed to implement this module/element by: Answer  
(0-1 years / 1-2 years / 2-5 years / 5-10 years / not applicable)

Rationale:  
*For the State, the timeframe is the length of time needed implement in the national regulatory framework*  
*For operators, the timeframe is the length of time needed f. industry to start implementing in their operations*

States	...	...
Operators	...	...

**PART 3: AUDIT PLAN**

*Note: This section will be completed by ICAO prior to the presentation of any proposed Regional or Global Implementation referred to SARPs or PANS. The Panel Secretary will coordinate with the relevant experts in ICAO.*

3.1 Does this implementation require an amendment of the USOAP CMA protocol questions to assess effective implementation by States? *Please include reference to existing PQs that may need amendment or description of any new PQs that may be required. State 'Not applicable' if no impact*

- ...
- ...
- ...

## **Attachment: Guidance on Completing this Form**

### **Part 1: Impact Assessment**

**Section 1.1:** This section is meant to capture, in general terms, a need or an opportunity for change. The information needed will typically be contained and extractable from a related Job card. Its size should ideally be limited to a few statements and its scope should remain focused on the issue at hand.

**Section 1.2:** This section seeks to establish the impact of the proposed change, in terms of capacity, safety, security, efficiency, and the environment. Drop-down boxes are provided to assist selection of a standardized answer. Rationale statements should substantiate in general terms the assessment of these specific items, outlining any significant caveats to which the panel may wish to draw attention. It may also outline differing views of State and Industry if necessary. Items deemed 'negligible/none' do not require a rationale statement unless you deem appropriate to provide one.

**Section 1.3:** This section seeks to obtain a very high-level understanding of the overall impact of the proposal on States and Industry, in terms of financial and other resource costs. For the State, this may include the cost to develop, implement, maintain, and consider oversight issues associated with the proposed change. For the Industry, it may refer to the cost of implementing the change (where compliance is required by the State) which may translate into costs for equipment, human resources, training, documentation, aircraft modifications or upgrades, operations and airworthiness for example. Drop-down boxes are provided to assist selection of a standardized answer.

It is recognized that while the implementation of a proposal may involve an initial cost to one system, the overall impact of the proposal when implemented may be to reduce costs in the overall system over a longer period (for example through introduction of new ATM operational procedures) and this should be reflected in the answer and rationale provided.

Whereas some changes have limited implications, other changes may be far-reaching in terms of resource commitment and long-term implications. The Rationale field should not attempt to quantify the impact on resources, but identify the overall scope (narrow change with no interdependencies; broad changes with numerous interdependencies) and timeline (a one-time change, or an evolving change with short-, medium- and/or long-term implications).

**Section 1.4:** This section seeks to provide waiver for States to implement any other tool, technology or procedure to get the same results as for the Region, but adapted to its own reality or particularity.

**Section 1.5:** This section seeks to obtain an overall summary of the merits of the proposal that should go forward for Stakeholders consideration. It is structured to allow any differing opinions to be reflected, from the State or industry perspective. The Rationale section should reflect any significant differences of opinion on implementation within the expert group. It must be noted that a negative response selection will not imply that the proposal will be rejected. Likewise, positive responses do not imply it will be accepted. Drop-down boxes are provided to assist selection of a standardized answer.

### **Part 2: Implementation Plan**

The ICAO Council has requested that all proposals for adoption should contain detailed information on the steps necessary for adoption of a proposal. As stated in the form, ICAO recognizes that States experts may feel limited in their ability to answer some or all of these questions, however, encourages the experts to provide their views. The answers in this section will inform the applicability date decided upon by the States.

**Section 2.1:** This section seeks to identify all documentation (Annex, PANS, Doc or Circular) that needs to be created, amended to complete or support the proposed implementation. A simple bullet-point list of the document references is requested.

**Section 2.2:** This section seeks to identify any promotional activities ICAO should undertake to ensure the proposed implementation is clearly understood and effectively adopted. This is not of particular interest in routine Annex or PANS amendments but is a particular issue for new and/or far-reaching proposals. It is typically addressed by providing regional seminars, producing explanatory 'ikits', etc. A simple bullet-point list of suggested activities is requested.

**Section 2.3:** This section seeks to capture the essential steps a State needs to undertake to effectively implement the new requirement, assisting a State understand the overall impact of the proposal and what it will need to do to fully implement. As an example, the State may need to amend its national regulation, the CAA may need to amend its oversight procedures and applicable operators in the State may need to provide additional training to all flight personnel. A simple bullet-point list of the essential steps is requested.

**Section 2.4:** This section seeks to obtain a very high-level understanding of the time needed by both States and Industry to implement the proposal. As an example, it is the time needed by a typical State to amend its national regulation and implement perhaps new oversight procedures. The answer should not reflect when the ICAO believes the final State will implement the proposal (worst-case scenario) but instead the time needed by a typical State. For Industry, the estimate should reflect the time needed to implement a new national regulatory requirement into its operation and again should not reflect the worst-case scenario but instead the average time needed. It should not include any allowances for 'sunset clauses' or delayed applicability dates sometimes needed for implementation within operational cycles. Drop-down boxes are provided to assist selection of a standardized answer.

### **Part 3: Audit Plan**

**Section 3.1:** This section seeks to capture whether an amendment to the USOAP CMA process and its protocol questions is required. The proposal may require a new protocol question to capture if the State is effectively implementing or may simply require an amendment to an existing protocol question. A simple bullet-point list outlining the protocol question(s) is requested.

— FIN —