



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Actividades de navegación aérea a nivel global e interregional

2.1 Resultado de la Reunión de Coordinación Global de PIRGs y RASGs

INFORMES REGIONALES Y MUNDIALES DE NAVEGACION AEREA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Desde el 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, y dentro del contexto de las Resoluciones A37-12, han ocurrido muchos eventos relacionados con la implementación de un sistema mundial de navegación aérea. Se revisó el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750) y, en 2013, se publicó la Cuarta Edición, la cual incluye el nuevo marco de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU). Asimismo, los Estados y los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG) están haciendo la transición a un enfoque orientado a la performance, en apoyo de sus planes de infraestructura de la navegación aérea.

Conforme los PIRG avanzan en sus planes de implantación, el siguiente paso requiere una estrategia de medición, monitoreo y notificación de la performance de la navegación aérea. Consecuentemente, esta nota presenta las maneras y los medios para informar acerca del avance logrado en la implementación regional, mediante un sistema en línea conocido como el Cuadro Regional de Performance (*Regional Performance Dashboard*) (marzo de 2014), el cual también servirá de base para la elaboración de un Informe Mundial Anual de Navegación Aérea (abril de 2014).

La acción sugerida para la Reunión aparece en el párrafo 5.

Referencias

- 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, 28 de setiembre al 8 de octubre de 2010)
- Plan Mundial de Navegación Aérea (Cuarta Edición)
- Reuniones ALLPIRG (Montreal, 19 de marzo de 2012)

<i>Objetivos Estratégicos de la OACI:</i>	<i>A – Seguridad operacional</i> <i>C – Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>
---	---

1. INTRODUCCION

1.1 *Planificación regional:* Los seis Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG) de la OACI se encargan de la elaboración y mantenimiento de los Planes Regionales de Navegación Aérea (ANP), con el apoyo de las Oficinas Regionales. Los programas regionales de trabajo son derivados del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) sobre la base de las necesidades operacionales. Constantemente, se hace ajustes tácticos a los programas de trabajo con el apoyo de herramientas en línea. Los datos son analizados en forma colaborativa y los resultados, que estarán disponibles a través del *Cuadro Regional de Performance* y el *Informe Mundial Anual de Navegación Aérea*, analizados en los siguientes párrafos, ayudarán en la determinación de los ajustes tácticos necesarios.

2. RECOLECCION DE DATOS

2.1 *Estrategia de medición:* En 2009, todos los PIRG adoptaron un enfoque basado en la performance para la planificación e implementación de la navegación aérea. El siguiente paso requiere el establecimiento de medidas y una estrategia para la presentación de informes. Si bien los PIRG están identificando progresivamente una serie de indicadores regionales de performance y métricas de apoyo, los Estados han reconocido que una estrategia de medición, que comprenda la recolección, procesamiento y almacenamiento de datos y la presentación de informes sobre las métricas regionales de performance identificadas, es fundamental para el éxito del enfoque basado en la performance. Esta estrategia de medición de la performance permitirá correlacionar la situación con las expectativas a nivel mundial. A fin de apoyar esta tarea continua de recolección, medición y notificación de datos, los PIRG considerarán la asignación del esfuerzo de medición a un subgrupo existente de los PIRG o creación de un nuevo subgrupo para este fin. Para el GREPECAS, se consideraría que estas actividades serían realizadas por el CRPP.

2.2 El portal de la Oficina Regional de la OACI, a través del Sistema de Información Geográfica (GIS), permitirá la visualización del estado de implantación, mediante cuadros dinámicos e interactivos. Este sistema generará informes *ad-hoc* y permitirá una fácil transformación de los conjuntos de datos al Cuadro Regional de Performance y al Informe Mundial Anual de Navegación Aérea.

2.3 Asimismo, a fin de apoyar a las Oficinas Regionales, se ha establecido memoranda de entendimiento con las industrias, a fin de obtener información aeronáutica internacional relacionada con el estado de implementación de la infraestructura de navegación aérea. Esta información ayudará en la elaboración del Cuadro Regional de Performance y del Informe Mundial Anual de Navegación Aérea.

3. CUADRO REGIONAL DE PERFORMANCE

3.1 *Conjunto de datos y prototipo:* La transparencia y el uso compartido de información son fundamentales para lograr un sistema mundial de transporte aéreo seguro y eficiente. Acorde con este principio, la Organización tiene la intención de crear páginas *web* regionales del “Cuadro de Performance” en cada portal público de las Oficinas Regionales de la OACI. Estos cuadros ilustrarán el estado de implementación, a nivel regional, de los objetivos estratégicos correspondientes al período 2014-2016 a ser aprobados durante el 38º Período de Sesiones de la Asamblea en setiembre de 2013. Los cuadros mostrarán la performance objetivo a nivel regional e, inicialmente, contendrán gráficos y mapas, proyectándose una expansión que incluya los módulos del Bloque 0 de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU). Este nuevo sistema interactivo en línea estará disponible en agosto de 2013 para África y en marzo de 2014 para las regiones restantes, y será actualizado semi-anualmente.

4. INFORME MUNDIAL DE NAVEGACION AEREA

4.1 *Propósito:* En forma muy similar al actual Informe Anual de Seguridad Operacional, el objetivo del Informe Mundial Anual de Navegación Aérea es ayudar a los PIRG y a los Estados a entender qué áreas requieren atención especial para mejorar, de manera efectiva, la performance de la navegación aérea a nivel mundial, y ayudar a difundir información sobre casos exitosos de implementación. La primera edición de este Informe, programado para abril de 2014, también ofrecerá a la comunidad de la aviación civil la oportunidad de evaluar el avance logrado a través de las distintas Regiones de la OACI. Esto permitirá planificar la armonización inter-regional de una manera más efectiva. Los resultados reflejados en el Informe propuesto también podrían ayudar a identificar las prioridades anuales de ajustes tácticos a los programas regionales de trabajo, informando, al mismo tiempo, de los ajustes de política a más largo plazo.

4.2 *Temas a cubrir:* La publicación de la primera edición del Informe *Mundial* de Navegación Aérea está programada para abril de 2014. Esta edición contará con información cualitativa y cuantitativa, y cubrirá áreas de performance clave para los sistemas de navegación aérea. El informe inicial cubrirá los siguientes temas:

- a) los desafíos de la navegación aérea a nivel mundial, como son la capacidad garantizar un crecimiento seguro y sostenido, mayor eficiencia, y una protección responsable del medio ambiente;
- b) la medición frente a dichos desafíos;
- c) el estado de implementación de medidas operacionales para mejorar la performance;
- d) el avance de la implementación de módulos seleccionados del Bloque 0 del ASBU, de conformidad con los requisitos operacionales del Estado. Las métricas o el conjunto inicial de datos que incluye las principales prioridades mundiales de la navegación aérea son: la navegación basada en la performance (PBN), las operaciones de descenso continuo (CDO), las operaciones de ascenso continuo (CCO), la gestión de información aeronáutica (AIM), la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y los beneficios ambientales estimados resultantes de las mejoras operacionales basadas en la Herramienta para el cálculo del ahorro en combustible (IFSET) de la OACI o, si se desea, cualquier otra herramienta rigurosa reconocida por el Comité sobre Protección Ambiental en la Aviación (CAEP) de la OACI. Este conjunto inicial de datos, tanto para el *Cuadro Regional* de Performance como para el Informe *Mundial* de Navegación Aérea, fue recientemente acordado por los presidentes de los PIRG, y será propuesto para su adopción a nivel regional; y
- e) el intercambio de iniciativas exitosas y demostraciones clave.

4.3 *Contenido del Informe:* El informe empezará con una visión panorámica de los desafíos que enfrenta la navegación aérea a nivel mundial en términos de capacidad, sostenibilidad e interoperabilidad, y analizará las metodologías que existen para hacer la medición frente a dichos desafíos. En base a la recolección de datos por parte de los PIRG, el informe se enfocará en el estado de implementación de las mejoras operacionales prioritarias, identificará los obstáculos y recomendará el seguimiento que fuera necesario.

4.4 *Abordando el tema del medio ambiente:* El informe también reflejará los resultados de la evaluación de los beneficios ambientales potenciales, a través de herramientas de medición específicas, tales como el IFSET. La herramienta está diseñada para ayudar a los Estados a calcular y reportar el ahorro de combustible en forma consistente con los modelos reconocidos por el Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI, y en línea con el GANP.

4.5 Finalmente, el informe presentará casos exitosos de implementaciones eficientes.

5. **CONTENIDO DEL INFORME EN LAS REGIONES CAR/SAM**

El informe en la Región SAM

5.1 En la Región SAM, se ha considerado conveniente que, además de los elementos indicados en el párrafo 4.2 d), el informe contenga métricas e indicadores sobre otros aspectos de la navegación aérea, tales como las interconexiones AMHS, AIDC u OLDI, el intercambio de datos de vigilancia, la multilateralización ADS-B, la implementación de redes nacionales IP, etc.

5.2 A fin de obtener las métricas e indicadores de los elementos a ser incluidos en el informe, se presentará una Declaración en la Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/13) a realizarse en Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013, para obtener la aprobación de los Estados SAM y su compromiso en el logro de las métricas e indicadores establecidos.

El informe en la Región CAR

5.3 Con la adopción del enfoque basado en la performance para la planificación e implementación de la navegación aérea, según lo establecido en el Plan Regional de Implementación de la Navegación Aérea basada en la Performance para las Regiones NAM/CAR (RPBANIP), se ha venido monitoreando la performance a través de los distintos grupos de trabajo de implementación de la Región CAR, lo cual fue recientemente reportado en los grupos de trabajo de la Región CAR. Se revisará el actual conjunto de métricas e indicadores de performance en base a los módulos del Bloque 0 del ASBU a ser seleccionados y el Formulario para el Informe de Navegación Aérea (ANRF) a ser adoptado durante el Taller sobre el Marco ASBU: Planificación, Implementación y Monitoreo, a realizarse en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, del 22 al 26 de julio de 2013).

5.4 De acuerdo con los temas a ser cubiertos por el Informe Mundial de Navegación Aérea, se debería incluir indicadores de eficiencia para informar acerca del avance y metas de implantación de los sistemas y servicios, en forma similar a los actuales datos sobre el estado de implantación del RPBANIP proporcionados a los Directores de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR.

5.5 La revisión y actualización de las métricas y objetivos propuestos por los grupos de trabajo de implementación de la Región CAR serán presentadas para su aprobación a las reuniones de Directores de Aviación Civil en 2013 y a la NACC/DCA/05 en 2014.

6. ACCION SUGERIDA

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de los planes para contar con un Cuadro Regional de Performance en línea para marzo de 2014, y un Informe Mundial anual de Navegación Aérea en abril de 2014;
- b) asignar la tarea de medición de la performance al Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP);
- c) instar a los Estados a apoyar a la Oficina Regional de la OACI, brindando la información necesaria para demostrar las mejoras operacionales; y
- d) solicitar a los Estados que no lo hayan hecho aún, que establezcan una estrategia de medición de la performance para su sistema de navegación aérea.