



Cuestión 2 del Orden del Día: **Actividades de navegación aérea a nivel global, intra e inter regional**

2.2 Seguimiento en la implantación de las actividades inter e intrarregionales

CUADRO REGIONAL DE PERFORMANCE, EL INFORME ANUAL DEL PLAN DE MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA Y AVANCES EN LAS METAS REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LAS REGIONES CAR/SAM

(Nota presentada por la Secretaría)

| RESUMEN | |
|--|---|
| <p>Esta nota de estudio tiene como objeto presentar a la Reunión información sobre el cuadro regional de performance y el informe anual del plan de mundial de navegación aérea, así como los avances realizados en el logro de las metas regionales CAR/SAM de Navegación Aérea establecidas en las Declaraciones de Bogotá y Puerto España.</p> | |
| <p>Referencias:</p> <ul style="list-style-type: none">• Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13); Bogotá, Colombia del 4 al 6 de diciembre de 2013• Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5); Puerto España, Trinidad y Tobago del 28 al 30 de abril de 2014• Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17), Cochabamba, Estado Plurinacional de Bolivia, del 21 al 25 de julio de 2014 | |
| Objetivos Estratégicos | <i>Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad Operacional; Capacidad y Eficiencia de la Navegación Aérea, y Protección del Medio Ambiente.</i> |

1. Introducción

1.1 La Reunión Mundial de Coordinación (GCM) de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), realizada el 19 de marzo de 2013 en Montreal, Canadá; tuvo como principal objetivo intercambiar opiniones sobre el estado de preparación y la capacidad de los PIRG y los RASG para establecer prioridades y objetivos en línea con las nuevas versiones del GANP y del GASP. Entre los resultados de la reunión figuraban la necesidad de establecer objetivos y prioridades regionales; y el pedido a los Grupos RASG y PIRG establecer la prioridades regionales, consistente con el marco de referencia del GANP/ y el ASBU; entre otras cosas.

1.2 La Resolución A38-2 sobre Planificación Mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea resolvió que las nuevas versiones aprobadas del GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.

1.3 En ese marco las Regiones CAR/SAM desarrollaron sus indicadores y metas regionales de performance tanto para la seguridad operacional como la navegación aérea durante 2013-2014; concluyendo en los compromisos regionales para alcanzar las metas establecidas en cada una de ellas a través de la Declaración de Bogotá (6 de Diciembre de 2013) para la Región SAM y la Declaración de Puerto España para la Regiones NAM/CAR (19 de febrero de 2014).

1.4 Seguidamente la Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17) consideró que el CRPP sería el responsable de la recolección, monitoreo y reporte de los avances en la implantación de las mejoras operacionales en las Regiones CAR/SAM a través de las Oficinas Regionales; y acordó la Conclusión 17/7 *Aprobación del formato para seguimiento del avance en los indicadores y metas para las regiones CAR/SAM*, con la cual el GREPECAS podrá recolectar, monitorear y reportar los avances en la implantación de las mejoras operacionales en las Regiones CAR/SAM según los indicadores y metas establecidas en las *Declaraciones de Bogotá y Puerto España* y encarga a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI a implementar este formato para poder reportar avances para su inclusión en los cuadros de mando regionales de performance.

1.5 El 5 de mayo de 2014 la OACI implementó el Cuadro Regional de Performance; cuyo enlace es <http://www.icao.int/safety/Pages/Regional-Targets.aspx>. Este cuadro inicial se encuentra en un proceso de mejoramiento para globalizar las fuentes de información y representa el inicio de la medición de los logros regionales.

2. **Discusión**

2.1 De acuerdo a lo indicado anteriormente los PIRG son los que seguirán el avance de los indicadores y las métricas sobre las prioridades de navegación aérea, por lo que el GREPECAS realizará este seguimiento para las Regiones CAR/SAM.

2.2 Las Autoridades de Aviación Civil han reconocido que una estrategia de medición, que comprenda la recolección, procesamiento, almacenamiento de datos y la presentación de informes sobre las métricas regionales de performance identificadas, es fundamental para el éxito de un enfoque basado en performance; y esto se refleja en los compromisos que han adquirido ambas regiones tanto en la Declaración de Bogotá como la Declaración de Puerto España.

2.3 Conforme a la Conclusión 17/7 del GREPECAS las Oficinas Regionales han realizado un seguimiento sobre los avances en las metas establecidas, las cuales se reflejan en el **Apéndice** a esta nota.

2.4 La Región SAM observa un importante avance en la implementación SID/STAR PBN en aeródromos internacionales la cual ha sobre pasado la meta establecida para el año 2016; asimismo se ha cumplido con la meta establecida para el año 2014 sobre reducción emisiones anuales, las que se sustentaron en la implementación del PBN; además de mejoras de la interoperabilidad a través de la implementación de interconexión de sistemas automatizados, AMHS, y las redes IP.

2.5 En la Región CAR se observa avances relevantes en el 2014 a la fecha en las metas establecidas en la Declaración de Puerto España: a) la implementación del PBN en cuanto a las pistas con aproximación por instrumentos APV con Baro VNAV; b) la implantación de la Fase I para la transición del AIS al AIM; c) la implantación del ATFM y d) la implantación del AIDC. Al momento de esta nota no se dispuso del avance en la meta sobre Reducción de emisiones.

2.6 A pesar de que el cuadro regional de performance ya está disponible, como se indicó en el punto 1.5 por ahora las fuentes de información que utiliza son fuentes globales y no de las Oficina Regionales. En este sentido para poder observar los avances en las mismas se tiene que continuar con lo establecido por el GREPECAS en su conclusión 17/7 según se muestra en el Apéndice a esta nota.

2.7 El Primer Informe anual del plan mundial de navegación aérea fue publicado el año 2014 y el mismo puede ser consultado en la página web de la OACI. El segundo informe anual estará disponible para el segundo semestre de 2015.

3. **Conclusión**

3.1 Las Autoridades de Aviación Civil regionales muestran avances en sus objetivos regionales, lo que nos indica que el enfoque basado en performance va a ayudar a mejorar paulatinamente en la implementación de los Planes Regionales de Navegación Aérea.

3.2 Los indicadores y metas regionales se encuentran establecidas en las Declaraciones de Bogotá y Puerto España y de acuerdo a la Conclusión 17/7 del GREPECAS el seguimiento de las mismas se realizará a través de las Oficinas Regionales. El avance de estas metas se encuentran en el Apéndice a esta nota de estudio.

4. **Acción por el GREPECAS**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota la información contenida en la nota de estudio;
- b) analizar la información presentada en la sección 2 y 3 y revisar el avance en las metas regionales que se presenta como **Apéndice**; y
- c) analizar otras consideraciones al respecto que la reunión considere necesario.

APÉNDICE

**FORMATO PARA SEGUIMIENTO DEL AVANCE EN LOS INDICADORES Y METAS PARA LAS REGIONES
CAR/SAM POR PARTE DE GREPECAS**

Revisión: Julio 2015

| Indicadores | | CAR | | SAM | |
|---|--|---------------------|---|--------------------------|-------------------------------------|
| | | Valor Actual | Meta Diciembre 2016 | Valor Actual | Meta Diciembre 2016 |
| 1. PBN TERMINAL | % de pistas con aproximación por instrumentos APV con Baro VNAV, de acuerdo a la Resolución A-37/11 | 84.8% | 80% | 65.88% | 100% |
| 2. PBN ENRUTA | % de rutas ATS con PBN | N/A | N/A | 58% | 60% |
| | % de aeródromos internacionales con SID/ STAR PBN | N/A | N/A | 64.29% | 60% |
| 3. CDO | % de aeródromos internacionales/TMAs con CDO | N/A | N/A | 4,52% | 40% |
| 4. CCO | % de aeródromos internacionales/TMAs con CCO | N/A | N/A | 4,52% | 40% |
| 5. Ahorro de Combustible / C02 | Reducción de emisiones basados en IFSET | No disponible | Reducción anual de 40,000Ton de CO2 | 2014- 51,132 Tons de CO2 | Reducción anual de 40,000Ton de CO2 |
| 6. ATFM | % de centros de control de áreas (ACCs) que proveen servicio de gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) | 60% | 100% (a Diciembre 2018) | 52% | 100% |
| 7. AIM | % de elementos necesarios (Mapa de ruta del AIS al AIM) facilitando la transición del AIS al AIM que tienen implementada la Fase I | 80% | 100% Meta de la Fase 1 compuesta por 4 elementos | 84% | 100% |
| 8. AMHS interconexión | % interconexiones AMHS a nivel regional | N/A | N/A | 20% | 100% |
| 9. Interconexión de sistemas automatizados (intercambio de comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC)) | % de interconexiones de sistemas automatizados | 81.82% (NAM/CAR) | 50% De los ACC con al menos 1 interfaz (AIDC/OLDI) | 12% | 100% |
| 10. Implementación de las redes nacionales IP | % de Estados SAM con redes de comunicación IP implementadas | N/A | N/A | 40% | 80% |