



Cuestión 4 del

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

AVANCE EN LA IMPLANTACIÓN Y SEGUIMIENTO A LAS METAS DE NAVEGACIÓN AÉREA ESTABLECIDAS EN LAS DECLARACIONES DE BOGOTÁ Y PUERTO ESPAÑA Y LOS PLANES REGIONALES DE IMPLEMENTACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA BASADO EN LA PERFORMANCE

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta las actividades concernientes al reporte y monitoreo del avance en las metas de Navegación Aérea realizadas por cada Oficina regional de la OACI (NACC y SAM) según el mecanismo establecido por el GREPECAS.

REFERENCIAS

- Informe de la Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17), Cochabamba, Estado Plurinacional de Bolivia, 21 al 25 de julio de 2014
- Informe de la Décimo Cuarta Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/14), Lima, Perú, 10 al 14 de noviembre de 2014
- Informe de la Décimo Quinta Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/15), Lima, Perú, 11 al 15 de mayo de 2015
- Informe de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/2) Puntarenas, Costa Rica, 1 al 4 de junio de 2015

Objetivos Estratégicos de la OACI:

- Seguridad Operacional
- Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
- Protección del medio ambiente

1. Introducción

1.1 El Plan mundial de navegación aérea (GANP) conlleva el programa técnico de trabajo de la OACI en el campo de la navegación aérea para cada trienio, como un documento estratégico de planificación para la implementación/planificación de la navegación aérea mundial.

1.2 Tras la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12) un nuevo GANP



fue desarrollado y aprobado por la Asamblea de la OACI en su 38o periodo de sesiones. En conjunto con el nuevo GANP, herramientas electrónicas de apoyo, incluyendo un Informe anual mundial de navegación aérea, y los Cuadros de Mando Regionales de performance fueron previstos para comunicar de manera dinámica los avances y compartir las experiencias en la implementación. La Resolución A38-2 Apéndice B encargó al Consejo de la OACI que publique los resultados de los análisis en los Cuadros Regionales de Performance y en un informe mundial de Navegación Aérea que incluya, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados previstos, utilizando los métodos reconocidos por el Comité sobre la protección del medio ambiente (CAEP) de la OACI.

1.3 Las métricas o conjunto de datos iniciales que incluye las prioridades clave globales de navegación aérea a las que se refiere la Resolución A38-2 Apéndice B son:

- Navegación Basada en Performance (PBN)
- Operación de descenso continuo (CDO)
- Operación de ascenso continuo (CCO)
- Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)
- Gestión de la afluencia del Tránsito aéreo (ATFM)
- Estimado de los beneficios ambientales obtenidos de las mejoras operativas con base en la Herramienta de estimación de ahorro de combustible (IFSET) de la OACI o cualquier otra herramienta reconocida por el CAEP.

1.4 Los indicadores y metas de performance para las Regiones CAR/SAM fueron trabajados durante el 2013-2014 para seguridad operacional como para navegación aérea, estableciendo estas metas e indicadores en los correspondientes planes regionales de implementación de la navegación aérea basados en la performance para la Región NAM/CAR (RPBANIP) y para la Región SAM (SAM PIB). En las Declaraciones de Bogotá y Puerto España se establecieron las metas más relevantes según la Resolución A38-2.

2. Discusión

2.1 La Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17) consideró que el Comité de Revisión de Programas y Proyectos CAR/SAM (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. En este sentido, la Reunión 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 e incluirlos en los cuadros de mando regionales de performance. Estos avances en el formato establecido se detallan en la NE/06.

2.2 Igualmente durante la reunión GREPECAS/17 se informó que los elementos de planificación e implantación del RPBANIP y SAM PBIP (incluyendo los módulos Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) adoptados) se incluirán en el eANP, Volumen III. Esto fue acordado en la Conclusión 17/8 – *Inclusión de los planes regionales de implantación basados en la performance en el nuevo Plan Electrónico de Navegación Aérea (e-ANP)*, según el detalle dado en la NE/05.

2.3 Para apoyar este proceso de reporte y monitoreo realizado por el CRPP, las Oficinas Regional NACC y SAM han realizado las siguientes actividades:

Región CAR

2.4 La Oficina Regional NACC recolecta la información de avance en la navegación aérea a través de los Grupos regionales de Implementación como el Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG) mediante el uso de los Formatos de notificación de navegación aérea (ANRF).

2.5 Durante la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/02), la reunión identificó que muy pocos Estados han desarrollado sus planes nacionales de navegación aérea basados en la performance y utilizando la metodología ASBU. En este sentido, se realizó una revisión y mejoras del ANRF para incentivar su implementación por parte de los Estados, incluyendo un análisis de las métricas de navegación aérea y una mejor comprensión de los conceptos para facilitar el proceso de medición de las metas nacionales y beneficios operacionales. El detalle de esta discusión por parte de la Reunión ANI/WG/2 se presenta en el **Apéndice** a esta nota de estudio.

Región SAM

2.6 La recolección de los avances en la implantación de los sistemas y servicios de navegación aérea en la Región SAM especificados en el SAM PBIP se realiza a través de las Reuniones del Grupo de Implantación SAM/IG que se efectúan dos veces al año y cuyas prioridades responden al seguimiento de la implantación de la Navegación basada en la performance (PBN), Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), Mejoras en Comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), automatización y transición del Servicio de información aeronáutica (AIS) a la Gestión de la información aeronáutica (AIM). Adicionalmente en otros foros regionales (Reuniones COM/MET e implantación AGA) se recolectan los avances en la implantación del área AGA y MET.

2.7 En relación a la elaboración de planes nacionales alineados con el GANP (4ª edición) y el SAM PBIP, en las Reuniones SAM/IG se ha reportado que Argentina, Brasil y Colombia han completado los mismos y otros Estados están en el proceso de elaboración.

2.8 En este sentido se invita a los Estados de las Regiones CAR/SAM que todavía no han procedido a enmendar o elaborar sus planes nacionales alineados con el GANP (4ª edición) y los planes regionales RPBANIP y SAM PBIP completar los mismos a la brevedad, para así de esta forma poder armonizar las implantaciones y facilitar la interoperabilidad de los sistemas y servicios de navegación inter e intra regional.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota la información contenida en la nota de estudio;
- b) analizar las actividades emprendidas a nivel de cada región CAR y SAM para fomentar la medición, monitoreo y reporte de las metas establecidas en los planes regionales y en las Declaraciones de Bogotá y Puerto España y el desarrollo de los planes nacionales alineados con el GANP (4ª edición) y los planes regionales RPBANIP y SAM PBIP; y
- c) analizar otras consideraciones al respecto que la reunión considere necesario.

APÉNDICE

ACTIVIDADES DE REPORTE Y MONITOREO EN LAS REGIONES NAM Y CAR

La Reunión ANI/WG/02 discutió la dificultad para las Regiones y los Estados para correlacionar sus planes con el marco de planificación ASBU OACI. En particular, la información sobre los módulos ASBU proporcionada en el GANP no era lo suficientemente detallada para permitir el mapeo fácil de planes regionales y nacionales existentes. El grupo acordó que las descripciones de los módulos fueron una alta capacidad de descripción de nivel y no eran adecuados para guiar implementaciones específicas. Para determinar las implementaciones, era necesario tener en cuenta los elementos del módulo. Por desgracia, este nivel de detalle no se proporcionó en el GANP.

El grupo examinó un documento de trabajo utilizado por algunos de sus miembros para trazar sus planes nacionales de implementación de navegación aérea para la implementación ASBU. El documento constaba de la información básica del módulo previsto en el GANP, además de los elementos de cada módulo, determinado por una cuidadosa revisión del documento de trabajo ASBU de marzo de 2013. El grupo acordó esto y proporcionó una herramienta sencilla para que los Estados y las regiones para determinar cómo sus mejoras particulares de navegación aérea abordarían aplicación ASBU. Se señaló que el documento de trabajo ASBU (Adjunto al Informe ANConf/12) de fecha marzo 2013 era muy grande, por lo general no está disponible e escrita inconsistente. Además, los elementos del módulo se enumeran sólo a veces directamente; para muchos módulos, era necesario para extraer los elementos del texto descriptivo.

El grupo examinó a continuación qué performance eran necesarias para ser medido, en particular en lo que respecta a la iniciativa “Ningún país se quede atrás” de la OACI. El grupo acordó que la primera indicación de que se debe medir era si un Estado ha evaluado la necesidad y factibilidad de implementar una mejora específica. El grupo acordó que una descripción del diagrama de flujo del proceso de evaluación, planificación y ejecución podría ayudar a los Estados en reportar su estado actual de implementación y también a la OACI en la comprensión de si un Estado estaba siendo "dejado atrás" en los pasos críticos en el proceso de implementación.

El grupo creó una tabla de métricas para todos los elementos del ASBU Bloque 0 y luego revisó el RPBANIP e insertó las métricas ya acordadas en los lugares apropiados en el ANRF revisado. Todos los indicadores de la RPBANIP se resaltaron. Esto fue posible para todas las ASBU Bloque 0 Módulos excepto APTA (aeropuerto de Accesibilidad), para el que las descripciones RPBANIP no eran técnicamente correcto, a la comprensión del grupo ad-hoc. Por lo tanto, se sugiere que esta sección será revisada posteriormente por expertos en la materia..

En este sentido, se llevó a cabo un análisis preliminar para completar los objetivos de navegación aérea, donde varios indicadores deben definirse a partir de la definición de los criterios de éxito, los criterios de selección y la selección que se aplicarán.

Este nuevo enfoque de los ANRF es una manera más práctica y sencilla de utilizar las ANRF para los Estados y Regiones para determinar cómo sus mejoras particulares de navegación aérea atenderían la implementación ASBU. Asimismo, la Reunión consideró que la formación y los ejercicios más prácticos sobre las nuevas ANRF facilitarán su comprensión y aplicación. En este sentido, la Reunión convino en la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN ANI/WG/2/xx

ADOPCIÓN DE NUEVA ANRF Y EL ENFOQUE DE LA PRESENTACIÓN DE INFORMES A LA IMPLEMENTACIÓN ASBU

Que, a fin de proporcionar una herramienta sencilla para que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales determinen sus mejoras operacionales de navegación aérea:

- a) NAM/CAR Estados/Territorios revisen y adopten las nuevas propuestas ANRF para su aplicación a más tardar en junio de 2016;
- b) NAM/CAR Estados/Territorios evalúen su estado de ejecución e informen a la Oficina Regional NACC de la OACI a más tardar el 30 julio 2016; y
- c) la OACI organice en el primer semestre de 2016 un taller práctico ANS/ASBU ANRF para el uso y la comprensión de las nuevas ANRF, con la participación de CANSO, IATA, los Centros de Instrucción de Aviación Civil y expertos de planificación de navegación aérea.