



Cuestión 1 del

Orden del Día:

Seguimiento a las conclusiones y decisiones adoptadas por las reuniones SAM/IG y actualización del Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM

VOLUMEN III DEL PLAN DE NAVEGACIÓN AÉREA CAR/SAM Y EL MÉTODO DE TOMA DE DECISIÓN BASADA EN DESEMPEÑO

(Presentada por IATA)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta una propuesta para iniciar el desarrollo del Volumen III del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, en el marco del método de la toma de decisiones basada en desempeño, para sustituir los programas basados en el desempeño de las Regiones CAR (RPNAMIP) y SAM (PBIP), con miras a obtener un plan de implementación completamente armonizado para ambas regiones.	
REFERENCIAS:	
<ul style="list-style-type: none">• Cuarta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/3)• Reunión GREPECAS/17	
Objetivos Estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad Operacional</i> <i>B – Capacidad y Eficiencia de la Navegación Aérea</i> <i>E - Protección al Medio Ambiente</i>

1. Introducción

1.1 La Cuarta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/4) consideró que debido a los cambios que serán introducidos con el GANP 2019 (Sexta edición) por parte de la OACI, el actual borrador de Volumen III deberá ser alineado con estos cambios del GANP 2019, por lo que se consideró prudente retrasar la fecha de entrega del Volumen III. Similarmente la reunión recordó de la validez de los planes regionales basados en performance para la Región CAR (RPBANIP) y la Región SAM (PBIP) para la implementación de las mejoras provistas en ambas regiones. En tal sentido, la CRPP/4 formuló la conclusión CRPP/4-3: POSTERGACIÓN DE LA APROBACIÓN DEL VOL. III DEL E-ANP CAR/SAM.

1.2 La Reunión CRPP/4 también tomó nota del taller de implementación ASBU que se realizaría para la Región CAR en septiembre 2016 y de la planeación de un similar taller en la Región SAM (Lima, 14-18 agosto 2017), cuyo fin era la asistencia directa a los Estados en el alineamiento de sus planes nacionales a la metodología ASBU basados en los planes Regionales RPBANIP y SAM PBIP. Ambos talleres fueron realizados como planificados e información valiosa relativa al Método de Toma de Decisión basado en Rendimiento fue suministrada a los participantes.

2. **Discusión**

2.1 De acuerdo al Plan Mundial de Navegación Aérea, *“el sistema de aviación actual es complejo con un rendimiento determinado por un grupo diverso de partes interesadas, como Proveedores de Servicio de Navegación Aérea (ANSPs), los usuarios de espacio aéreo y los aeropuertos. Las partes interesadas también perciben que su capacidad para funcionar es impactada por los eventos externos como los de meteorología. Para mantener los altos niveles de seguridad y eficiencia, todas las partes interesadas deben realizar importantes inversiones en nueva tecnología. Para priorizar las futuras inversiones y mejorar la eficiencia del sistema, es necesario que sea adoptada un “performance-based approach” dentro del espíritu del Doc. 9883, con la elección y utilización cuidadosa de un conjunto de indicadores de performance, que también permita el monitoreo de las operaciones actuales”.*

2.2 También de acuerdo al GANP, *“la ‘performance-based approach’ es orientada a resultado, apoyando los tomadores de decisiones a establecer las prioridades y determinar los ‘trade-offs’ que suportan la asignación óptima de recursos, mientras se mantiene el nivel aceptable de seguridad operacional y promoviendo la transparencia y responsabilidad entre las partes interesadas. Al promover la ‘performance-based approach’, OACI recomienda a los Estados que se utilice un conjunto de Indicadores Claves de Desempeño, que proporcionan los medios para identificar las deficiencias y priorizar las inversiones. La Tabla 1 del GANP muestra un conjunto potencial de KPIs en las áreas principales de desempeño, tales como Eficiencia, Capacidad y Previsibilidad. (descripción de indicadores están disponibles en la página web del GANP). Versiones finales de los KPIs serán discutidos y acordados en 2019. (como indicado en el cronograma del GANP). La implementación de los KPIs proporcionara a los Estados”:*

- *Compartir problemas de performance y mejores práctica en nivel Global;*
- *Desarrollar casos de negocios para la implantación de los módulos ASBU con inversiones basadas en KPIs;*
- *Determinar cronogramas y adecuación (geográfica y de la flota) del despliegue del Módulo ASBU de acuerdo con un enfoque orientado al desempeño;*
- *Gestionar la preparación de los Módulos ASBU para el despliegue (impulsar la velocidad requerida de R&D, normalización global y desarrollo de las disposiciones de la OACI);*
- *Medir y documentar los beneficios de rendimiento que aportan los Módulos implementados.*

2.3 Teniendo en cuenta la importancia de la ‘Performance Based Approach’ (PBA) para la selección correcta e implementación de ASBU en las Regiones NAM/CAR/SAM, es esencial que el desarrollo del Volumen III del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM sea iniciada lo más pronto posible, basándose en los documentos OACI existentes (Doc. 9750, Doc. 9883, etc.). Las partes interesadas de la aviación (reguladores, ANSPs, Aerolíneas, Aeropuertos, etc.) necesitan de una guía PBA para planificar e implementar los elementos ASBU apropiados y no pueden esperar a tener este Plan para después de 2019.

Nota: De acuerdo al Doc. 9883, el enfoque basado en el rendimiento (PBA) *“es un método para la toma de decisiones basado en tres principios: fuerte concentración en resultados deseados o requeridos; toma*

de decisiones informada motivada por dichos resultados deseados o requeridos y toma de decisiones basada en hechos y datos. El PBA es una forma de organizar el proceso de gestión del rendimiento”

2.4 Existe una gran necesidad de armonización entre las Regiones NAM/CAR/SAM a través del desarrollo del Volumen III del ANP CAR/SAM, con la aplicación de la PBA. Actualmente, existen dos Planes Basados en Desempeño, que no están armonizados, uno para NAM/CAR y otro para SAM. En ese sentido, es esencial para todas las partes interesadas de las Regiones NAM/CAR/SAM que el Volumen III del ANP CAR/SAM ANP sustituya ambos Planes de Implantación Basado en la Performance (*NAM/CAR Regional Performance-Based Air Navigation Implementation Plan – RPBANIP* - y *Air Navigation System Performance-Based Air Navigation System Implementation Plan for the SAM Region - PBIP*).

2.5 El desarrollo del Volumen III del ANP CAR/SAM, con la aplicación de la PBA, debe seguir todos los pasos provistos en el GANP y en el Doc. 9883, con miras a seleccionar los elementos ASBU correctos, basados en las necesidades operacionales regionales, definidas por medio de indicadores/metas de desempeño

2.6 Es importante resaltar que el desarrollo del Volumen III del ANP CAR/SAM, con la aplicación de la PBA, requerirá que los expertos de todas las partes interesadas reciban la información necesaria para la aplicación del Método de Toma de Decisión basada en Desempeño, incluyendo la utilización de metas/indicadores de desempeño. En ese sentido, sería muy recomendable que las Oficinas OACI y los Estados realicen talleres sobre el mencionado método.

2.7 El Volumen III del ANP CAR/SAM, con la aplicación de la PBA, proporcionará la guía adecuada para que los Estados desarrollen sus Planes Nacionales de Navegación Aérea, también con empleo del PBA, de acuerdo a las necesidades concretas de todas las partes interesadas, fundamentado en indicadores de desempeño operacional.

3. **Acciones sugeridas**

3.1 La Reunión es invitada a:

- a) recomendar el establecimiento de un Grupo de Trabajo NAM/CAR/SAM para desarrollar el Volumen III del ANP CAR/SAM, con la aplicación de PBA y con el empleo del Método de Toma de Decisión basada en Desempeño;
- b) recomendar que el Volumen III del ANP CAR/SAM sustituya el *NAM/CAR Regional Performance-Based Air Navigation Implementation Plan (RPBANIP)* y el *Air Navigation System Performance-Based Air Navigation System Implementation Plan for the SAM Region (PBIP)*;
- c) recomendar que las Oficinas Regionales y Estados NAM/CAR/SAM realicen talleres sobre el Método de Toma de Decisión basada en Desempeño, para el desarrollo del Volumen III del ANP CAR/SAM, así como los Planes Nacionales de Navegación Aérea, con base al PBA.