



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Actividades de navegación aérea a nivel global, inter e intrarregionales

3.2 Seguimiento en la implantación de las actividades a nivel global, inter e intrarregionales

**VOLUMEN III DEL PLAN REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA CAR/SAM
(DOCUMENTO 8733 EANP)**

(Presentada por IATA)

RESUMEN

Esta nota de estudio tiene como objetivo instar a los Estados CAR y SAM, así como a las Oficinas Regionales NACC y SAM, a priorizar el desarrollo del Volumen III del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, Doc. 8733 eANP, con miras a obtener un documento armonizado e integrado para ambas regiones. El volumen III eANP debería utilizar el Enfoque Basado en Rendimiento (PBA), con miras a propiciar informaciones más adecuadas para la elaboración de los Planes Nacionales de Navegación Aérea de los Estados CAR y SAM, identificando objetivos, métricas e indicadores de rendimiento comunes.

REFERENCIAS

- Informe de la Reunión SAMIG/20
- Informe de la Reunión RACC/15
- Informe de la Reunión NACC/WG/5
- Informe de la Reunión NACC/DCA/07
- Doc. 8733 – eANP
- Doc. 9883 - Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea

Objetivos Estratégicos de la OACI

A: Seguridad operacional

B: Capacidad y Eficiencia

C: Protección del medio ambiente.

1. Introducción

1.1. El Vigésimo Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/20 - Lima, Peru del 16 al 20 de octubre de 2017) y la Décimo Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/15 - Asunción, Paraguay, del 4 al 6 de diciembre de 2017) tomaron nota que parte de la documentación contenida en el PBIP será incluida en el Volumen III del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM (Documento 8733 eANP), y que en él también se incluirá parte del plan NAM/CAR Regional Performance-Based Air Navigation Implementación Plan (RPBANIP) correspondiente a la Región CAR. Se espera que para el año 2019 se complete esta actividad. Mientras

tanto el PBIP y el RPBANIP serán los documentos de referencia de planificación de navegación basada en performance alineados con el ASBU respectivamente para las Regiones SAM y NAM/CAR.

1.2. La Reunión SAM/IG/20 estimó importante la realización de un taller sobre el Método de Toma de Decisión basada en Desempeño y la identificación de indicadores con el fin de apoyar las actividades para completar el Volumen III del eANP, así como la realización o actualizaciones de los planes nacionales de los Estados basados en rendimiento. Al respecto se informó a la Reunión que la Oficina SAM se comprometería a la realización de este taller para el segundo semestre de 2018 y coordinaría con la Oficina Regional de la OACI en México la posibilidad de que el evento sea CAR/SAM.

1.3. En la Quinta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/5 - Puerto España, Trinidad y Tobago del 22 al 26 de mayo de 2017) se tomó nota del aplazamiento del desarrollo del Volumen III del e-ANP CAR/SAM, debido a los cambios que serán introducidos por la OACI en el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) 2019 (sexta edición). El borrador actual del Volumen III tuvo que alinearse correspondientemente. Con esta situación, se instó a los Estados a que continuaran utilizando el Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP) para la elaboración de sus Planes Nacionales de Navegación Aérea.

1.4. La Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/07 - Washington, D. C., Estados Unidos, 19 al 21 de septiembre de 2017) recordó la validez de los Planes Regionales Basados en la Performance de las Regiones CAR (RPBANIP) y SAM (PBIP) para la implementación de las mejoras previstas en ambas regiones (hasta 2018). Se tomó nota de la acción sugerida de IATA para las Oficinas Regionales para continuar los trabajos del Volumen III del e-ANP para las regiones CAR/SAM y será presentada por GREPECAS en febrero.

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 mejor 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 de 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 para 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 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 - and 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/metras de desempeño

2.6. Es importante resaltar que 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 Aéreas, 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 la priorización de la asignación de recursos para las actividades ya iniciadas por las Oficinas Regionales NACC y SAM para el desarrollo del Volumen III del ANP CAR/SAM, con la aplicación de PBA y del Método de Toma de Decisión basada en Desempeño, en estrecha coordinación con las Organizaciones Internacionales interesadas.
- b) Conformar un grupo de trabajo interregional CAR/SAM, con la participación de los Estados CAR/SAM, de las Organizaciones Internacionales interesadas y de las Oficinas Regionales NACC y SAM, con miras a desarrollar el Volumen III del ANP.
- c) 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);
- d) Recomendar que las Oficinas Regionales NACC y SAM, así como los Estados NACC y SAM realicen talleres sobre el Enfoque basado en el rendimiento (PBA) y el Método de Toma de Decisión basada en Desempeño, en estrecha coordinación con las Organizaciones Internacionales interesadas, para el desarrollo del Volumen III del ANP CAR/SAM, así como los Planes Nacionales de Navegación Aérea, con base al PBA.

- FIN -