



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/5 — NI/05  
14/04/14

**Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/5)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Navegación aérea**

**5.5 Cuarta edición del Plan Global de Navegación Aérea (GANP).  
Primer Reporte anual de Navegación Aérea, e implantación de los  
Cuadros de mandos regionales de Performance (Dashboard)**

**CUARTA EDICIÓN DEL PLAN GLOBAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (GANP) DE LA OACI,  
REPORTE ANUAL MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA E IMPLANTACIÓN DE LOS  
CUADROS DE MANDO REGIONALES DE PERFORMANCE**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de información proporciona una visión general de la cuarta edición de *El Plan global de navegación aérea* (GANP) - Doc 9750 como guía para la planificación e implementación de cuestiones de navegación aérea para el uso de los Estados, proveedores de servicios, usuarios del espacio aéreo y otras partes interesadas, así como el desarrollo del Informe anual mundial de navegación aérea y los Cuadros de Mando Regionales de Performance a ser implementados para monitoreo y notificación de los avances de la implementación de navegación aérea/seguridad operacional en cada Región de la OACI.

*Objetivos  
Estratégicos:*

- Seguridad operacional
- Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
- Desarrollo económico del transporte aéreo
- Protección del medio ambiente

*Referencias:*

- Doc 10007 - *Informe de la 12ª Conferencia de Navegación Aérea* (2012)
- Doc 9750 - *Plan Mundial de navegación aérea*
- 38avo periodo de Sesiones de la Asamblea, Sede de la OACI, Montreal, Canadá, 24 de septiembre al 4 de octubre de 2013

**1. Introducción**

1.1 El Plan global de navegación aérea (GANP) conduce el programa técnico de trabajo de la Organización 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 38avo 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.

## **2. Cuarta Edición del GANP**

2.1 Para apoyar un sistema del GANP de navegación aérea mundialmente armonizado, la OACI ha desarrollado la cuarta edición para proporcionar una orientación clara de los objetivos operacionales y apoyar a las nuevas tecnologías, aviónica, procedimientos, normas y aprobaciones regulatorias necesarias. El GANP establece un marco de referencia para las implementaciones incrementales basado en los perfiles operacionales específicos y densidades de tránsito aéreo de cada Estado. Esto se logra a través de la metodología de las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) que constituye la base del GANP revisado.

2.2 Los módulos ASBU están complementados por las hojas de ruta de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), aviónica, y la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM). La AN-Conf/12 acordó que los módulos ASBU y tecnología asociada eran una parte integral del GANP, un valioso kit de herramientas de implementación, y que la política y los principios asociados con el GANP serían fundamentales para una planificación exitosa de la Navegación Aérea (AN) mundial a largo plazo. El GANP revisado representa 15 años de metodología de planificación estratégica, la cual aprovecha las tecnologías existentes y anticipa desarrollos futuros basados en los objetivos operacionales acordados de Estados/industria. Esto permitirá estrategias de inversión y ayudará a generar el compromiso necesario por parte de los Estados, fabricantes de equipos, usuarios del espacio aéreo, y los proveedores de servicios del GANP.

2.3 Los ASBU están subdivididos en incrementos de 5 años a partir de 2013 y continuando hasta 2028 y más allá. La implementación de los ASBU se implementará a través de programas de trabajo regionales basados en las necesidades operativas específicas. El diseño de estos programas de trabajo lo hacen los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG) de la OACI mediante la identificación de las características operacionales de las áreas de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM) específicas, principales afluencias de tránsito, y aeródromos internacionales. El análisis de los datos operacionales son después evaluados para identificar oportunidades de mejora de performance asociadas a los módulos ASBU, y cuál de ellos entregó las mayores mejoras operativas necesarias.

2.4 Una vez que los análisis operacionales e implementaciones resultantes se han completado, el siguiente paso consiste en un monitoreo de performance de navegación aérea través de una medida establecida y una estrategia de notificación.

2.5 El Consejo de la OACI (C199/5) aprobó la cuarta edición del GANP el 29 de mayo de 2013; el cual se encuentra disponible en el siguiente link: <http://www.icao.int/sustainability/Pages/GANP.aspx>

**Informe Global de Navegación Aérea**

2.6 Desde 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 una medición y una estrategia de notificación. Los Estados han reconocido que una estrategia de medición compuesta por la recolección, procesamiento, almacenamiento, y notificación de datos para las métricas de performance regionales identificadas es fundamental para el éxito en el enfoque basado en la performance. Con el fin de apoyar esta tarea en curso de recolectar, medir, y notificar datos (ver Fig.1). El sitio web de la OACI permitirá la visualización del estado de implementación a través de gráficos dinámicos e interactivos. (ver Fig. 2).

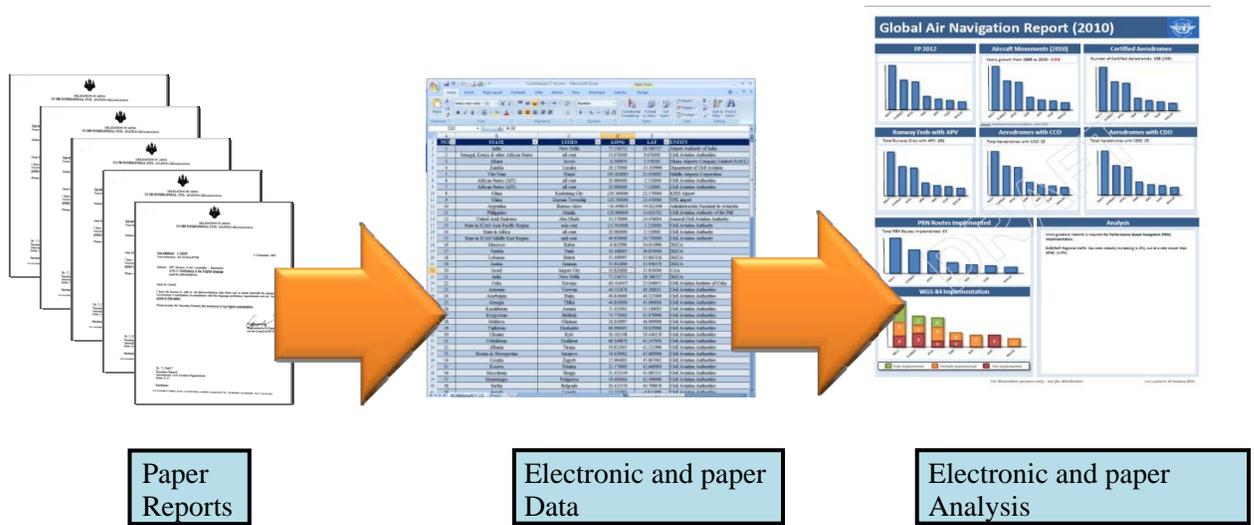


Fig. 1 Notificación de Navegación Aérea en medios actuales

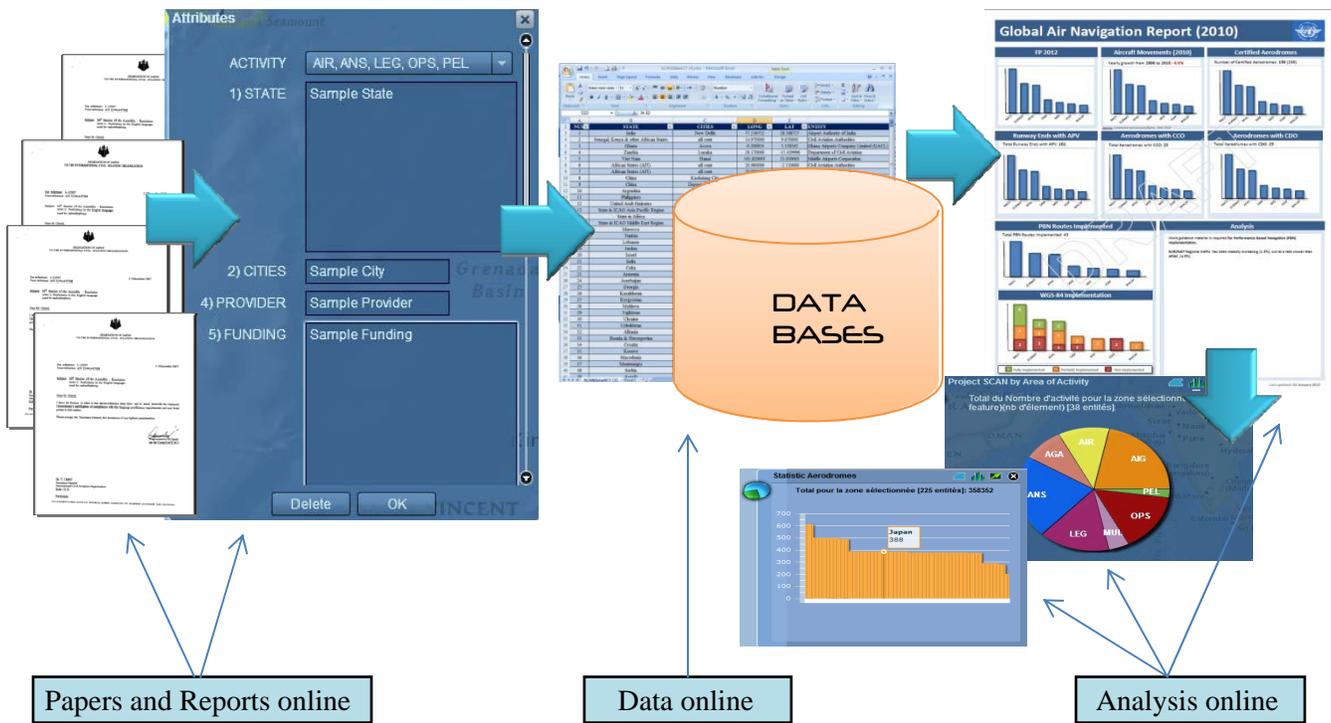


Fig. 2 Notificación de Navegación Aérea en medios electrónicos (WEB)

2.7 La medición conforme a GANP utilizará un mecanismo de notificación y herramientas para presentar los datos a los diferentes cuerpos regionales a través del portal web, el cual incluirá informes para:

- **Visualizar** el estado de implementación a través de gráficos dinámicos e interactivos
- Proporcionar **retroalimentación** sobre los datos (cualificación de datos)
- Llevar a cabo **auto evaluaciones**, generar informes ad-hoc, y **exportar** datos
- Proporcionar un lugar para la recolección de datos para los **informes anuales**

2.8 En esta perspectiva, el Informe mundial de navegación aérea tiene un contenido propuesto en términos de los retos mundiales de navegación aérea, métricas de medición conforme a los retos, estado de medidas operacionales para la mejora del performance, avance de implementación de los Módulos ASBU Bloque 0 prioritarios seleccionados, y el intercambio de iniciativas exitosas y demostraciones clave.

- a) **Objetivo:** Similar en gran parte al Informe anual de Seguridad Operacional existente, el objetivo del Informe global de navegación aérea es asistir a los PIRG y Estados con la comprensión de las áreas que requieran atención especial para mejorar la performance de la navegación aérea en todo el mundo
- b) **Asuntos a tratar:** Consistirá en información cualitativa y cuantitativa, y cubrirá áreas clave de rendimiento de los sistemas de navegación aérea. El informe inicial analizará los siguientes temas:
  - Retos de navegación aérea mundiales
  - Métricas de medición conforme a los retos
  - Estado de las medidas operacionales de mejora de performance
  - Avance de la implementación de los Módulos ASBU Bloque 0 prioritarios seleccionados. Las métricas o conjunto de datos iniciales que incluye las prioridades clave de navegación aérea mundial son: navegación basada en performance (PBN), Operaciones de descenso continuo (CDO), Operaciones de Ascenso Continuo (CCO), Gestión de la Información Aeronáutica (AIM), Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y beneficios ambientales estimados acumulados de mejoras operacionales basadas en la Herramienta de Estimación de Ahorro de Combustible de la OACI (IFSET) o, si se desea, cualquier otra herramienta rigurosa reconocida por el Comité sobre Protección Medioambiental de la Aviación de la OACI (CAEP). Este conjunto de datos iniciales, tanto para los Cuadro de Mandos Regionales como para el Informe Global de Navegación Aérea, se acordó recientemente por parte de los presidentes de los PIRG
  - Compartir las iniciativas exitosas y demostraciones clave

2.9 En preparación al Informe mundial de navegación aérea, la Sede de la OACI solicitó que historias exitosas de implementación de la Región fueran incluidas en el informe, y se presentaron varios beneficios operacionales prioritarios seleccionados como PBN, CCO, CDO, ATFM y AIM.

2.10 La primera edición del Informe anual mundial de navegación aérea está programada para abril de 2014.

### *Cuadros de Mando Regionales de Performance de la OACI*

2.11 Como resultado de la Reunión RASG-PIRG en 2013, los PIRG han identificado de forma progresiva y acordado un conjunto inicial de indicadores de performance regional y de métricas de apoyo. Como se ha discutido en las reuniones de los Grupos de trabajo donde los avances de la implementación de navegación aérea y los beneficios operacionales fueron descritos, los Estados han reconocido que una estrategia de medición compuesta por la recolección de datos, procesamiento, almacenamiento, y notificación para las métricas de performance regionales identificadas es fundamental para el éxito en el enfoque basado en performance. Esta estrategia de medición de performance permitirá la correlación global del estado y las expectativas.

2.12 Los sitios web de las Oficinas Regionales de la OACI, mediante el Sistema de Información Geográfica (GIS), proporcionará el estado de la implementación a través de gráficos dinámicos e interactivos. Este sistema generará informes ad hoc y permitirá la fácil transferencia del conjunto de datos en los Cuadros de Mando Regionales de Performance y en el Informe anual global de Navegación Aérea (ver Fig. 3).

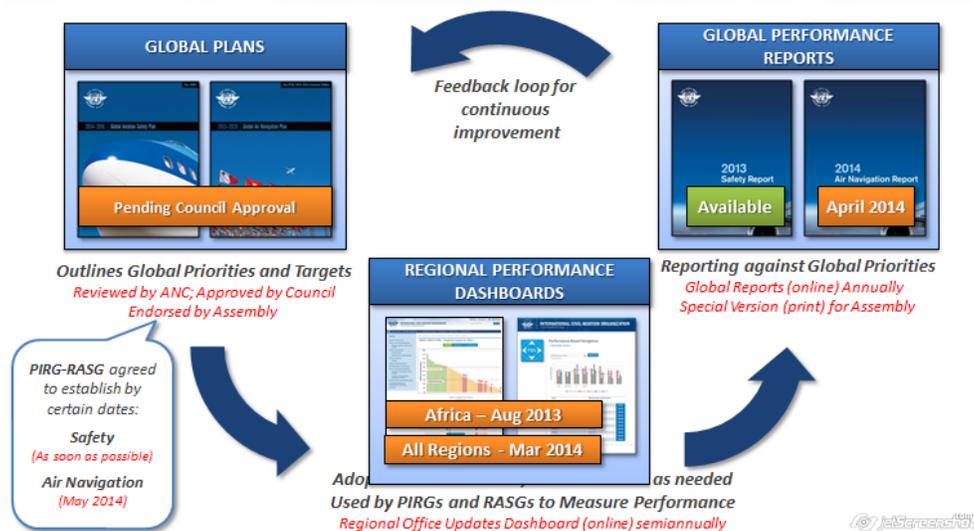


Fig. 3 Cuadro de la OACI – Relación del Plan global de navegación aérea

2.13 Además, un Memorándum de Entendimiento se ha establecido con la industria con el fin de obtener información internacional de aeronáutica relacionada con el estado de implementación de la infraestructura de navegación aérea. La transparencia y el intercambio de información son fundamentales para un sistema mundial de transportación aérea seguro y eficiente. Consistente a este principio, la OACI está planeando introducir portales de los Cuadros de Mando regionales de performance para todos los sitios web públicos de las Oficinas Regionales de la OACI. Estos Cuadros de Mando ilustrarán el estado de la implementación regional relacionado con los Objetivos estratégicos de la OACI para el periodo 2014-2016, los cuales fueron aprobados por la Asamblea de la OACI en su 38avo periodo de Sesiones de. Mostrarán la performance previsto a nivel regional e, inicialmente, contendrán gráficos y mapas con la expansión planeada para incluir los Módulos del Bloque 0 ASBU. Este nuevo sistema interactivo en línea ha estado en modo Beta para las Regiones de la OACI del oriente y oeste de África desde agosto de 2013, y el lanzamiento oficial para todas las regiones de la OACI será en abril de 2014.

2.14 El prototipo de los Cuadros de Mando Regionales (modo Beta) está disponible en: <http://www.icao.int/safety/pages/rpd-test.aspx>. Al finalizar el lanzamiento oficial, esta página será cambiada y reemplazada con: <http://www.icao.int/safety/pages/regional-targets.aspx>.

2.15 El 38o periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI formuló la Resolución 38-2 - *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, mediante la cual reconoce la importancia de una implementación efectiva de los planes nacionales y regionales, incluyendo iniciativas basadas en los marcos mundiales y el avance en mejorar la seguridad operacional mundial, la capacidad, y la eficiencia de la aviación civil, la cual se logra mejor a través de un enfoque cooperativo, colaborativo, y coordinado en relación con todas las partes interesadas bajo el liderazgo de la OACI. Por lo tanto, la OACI:

- invita a los PIRG a usar las herramientas estandarizadas de la OACI o las herramientas adecuadas regionales para supervisar y, en colaboración con la OACI, analizar el estado de implementación de los sistemas de navegación aérea;
- encarga al Consejo publicar los resultados de los análisis sobre los Cuadros de Mando regionales de performance y en el Informe global de navegación aérea que incluya, como mínimo, las prioridades de implementación clave y los beneficios ambientales acumulados previstos utilizando los métodos reconocidos por el CAEP; e
- insta a los Estados que están elaborando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escala mundial.

### **3. Conclusión**

3.1 La Reunión está invitada a tomar nota de la cuarta edición del Plan Mundial de Navegación Aérea y el desarrollo y los beneficios de la implementación del Informe anual mundial de navegación aérea y los Cuadros de Mando Regionales de performance.