



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/06 — NE/14
06/05/16

**Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/06)**

Nassau, Bahamas, 10-12 de mayo de 2016

Cuestión 4 del

**Orden del Día: Informe de rendición de cuentas de la Estrategia "Ningún país se queda atrás"
(NCLB) NACC de la OACI**

**4.2.4 Informe del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación
Aérea para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR ANI/WG)**

**Implementación ASBU en la Región NACC
(Presentada por Grupo Ad Hoc ASBU del ANI/WG)**

RESUMEN EJECUTIVO

Durante la Tercera Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/3) en la Ciudad de México, el pasado mes de abril, fue realizada la evaluación del avance de la implementación de las Metas Regionales de Navegación Aérea de la Declaración de Puerto España y el Plan Regional de Implementación de Navegación Aérea Basada en la Performance (RPBANIP).

Dicha evaluación evidenció la falta de reporte de los Estados y la necesidad de modificar las métricas actuales, basándose en la estandarización mínima de los módulos a ser implementados en la región, por lo que se propone la creación de un proceso de seguimiento de las implementaciones, a través del recién creado Grupo Ad Hoc ASBU del ANI/WG.

Al mismo tiempo, es necesario que los Estados notifiquen los módulos de ASBU a ser implementados, al tiempo de designar el Punto de Contacto que será responsable de los trabajos de dichas implementaciones, a fin de optimizar el seguimiento a los proyectos.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Tercera Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/3), México, 4 al 6 de Abril 2016• Comunicación a los Estados Ref: NACC59843 - Estado de Implementación de las Metas de Navegación Aérea del Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP), 7 de marzo de 2016

	<ul style="list-style-type: none">• Comunicación a los Estados Ref: AN 13/54-15/77 – Propuesta de quinta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP, Doc 9750), 1 de diciembre de 2015
--	--

1. Introducción

- 1.1 Al revisar el avance de la implementación de las Metas Regionales de Navegación Aérea de la Declaración de Puerto España y el RPBANIP, sólo se obtuvieron resultados de cinco Estados que realizaron los reportes solicitados, de los 23 que firmaron la Declaración, dificultando la evaluación objetiva del avance regional de acuerdo a lo planificado.
- 1.2 Habiendo enlazado lo proyectado en el RPBANIP con los módulos del Bloque 0 del ASBU, tal como lo plantea el GANP, se presenta una nueva disyuntiva sobre la priorización y armonización de la región, de cara a la iniciativa “Ningún País se Quede Atrás o (NCLB)”.
- 1.3 Como resultado, se puso sobre el tapete la necesidad de crear mecanismos de seguimiento más efectivos y directos, que permitan un avance armonizado de la implementación regional.

2 Discusión

- 2.1 Cuando vemos la tabla de resultados (en el Apéndice A), sobre las métricas planteadas, a primera vista se hace evidente que estamos en cumplimiento total o en franca vía de cumplir los objetivos formulados en la Declaración de Puerto España. Sin embargo, una mirada más profunda nos hace pensar en la objetividad de los mismos, ya que las realidades de cada Estado de la región son muy diferentes, debido a la singularidad que representan las necesidades operativas de cada uno y los niveles de desarrollo particulares.
- 2.2 Si pensamos en la flexibilidad planteada por el ASBU, donde cada Estado implementará los módulos que se acomoden a sus necesidades operativas, el sentido de “armonización” se convierte en un “contrasentido”. Esto así porque no puede haber armonía donde no hay sincronía, que es justamente lo que plantea la iniciativa NCLB, de desarrollo mancomunado, lo que deja claramente evidenciadas varias cosas: primero, los Estados no llevan el mismo nivel de avance y desarrollo; segundo, la necesidad de que los Estados más desarrollados apoyen a aquellos más necesitados; y, finalmente, la necesidad de establecer los parámetros mínimos de implementación, para lograr la tan deseada armonización.
- 2.3 Siendo así, la mejor forma de dar continuidad a los planes regionales de implementación es teniendo métricas que reflejen el desarrollo cualitativo de las regiones, en lugar del desarrollo cuantitativo; dando el espacio para que cada Estado crezca de acuerdo al ritmo de sus necesidades, mientras sigue los lineamientos mínimos de implementación escogidos como prioridades dentro de su región; pero sobre todo, de acuerdo al impacto que genere dicha implementación en un Estado en particular y, a su vez, en la Región.

- 2.4 En ese sentido, lo ideal es contar con un juego de indicadores que guíen la región en el camino correcto de la implementación efectiva y la identificación oportuna de necesidades que, más que fijarnos metas muy ambiciosas, nos permita ir de la particularidad de cada Estado hasta la generalidad de la Región.
- 2.5 Otro de los aspectos a destacar, para el seguimiento efectivo del avance de la región es la necesidad de que cada Estado presente a la Oficina Regional los elementos o módulos del ASBU que serán implementados y que, al mismo tiempo, designe sus Puntos de Contacto, quienes serán responsables de reportar y dar seguimiento a dichos proyectos y a los Formularios de Reporte de Navegación Aérea (ANRF); de manera que facilite a la Oficina OACI la comunicación directa con dicho personal y garantice el seguimiento oportuno de los objetivos planteados, a través de una adecuada gestión de proyectos de implementación.
- 2.6 En el próximo mes de agosto, está previsto a impartirse un Taller sobre la Implementación del ASBU en la Región, en el que presentaremos una propuesta del proceso de gestión de la implementación del ASBU en los Estados y del proceso de seguimiento por parte de la Oficina Regional; lo que será el foro ideal para que cada Estado envíe sus representantes y juntos, podamos llegar a las mejores formas de implementar y dar seguimiento al RPBANIP y el NCLB en nuestra región.

3 Conclusiones

- 3.1 El cambio es parte inevitable del proceso de crecimiento y mejora de nuestra cotidianidad, por lo que se hace imprescindible que, habiendo agotado un ciclo más en la carrera por nuestro desarrollo, nos reenfoquemos hacia las mejores prácticas. Justamente esa es la propuesta de esta Nota, pues estando en aparente camino de cumplir las metas de la Declaración de Puerto de España, debemos mirar al futuro hacia el próximo paso a seguir.
- 3.2 Sin lugar a dudas nuestra región puede sentirse orgullosa del crecimiento y empeño puesto en sobrellevar los desafíos que se nos presentan, dadas nuestras particularidades; poniendo especial énfasis en lograr nuestro objetivo común: mantener un sistema de aviación seguro y eficiente, que avanza de la mano de la tecnología y la profesionalización.

4. Acciones sugeridas

- 4.1 Se invita a la Reunión a:
- a) Tomar nota del seguimiento que está llevando a cabo en el ANI/WG;
 - b) Notificar los elementos o módulos ASBU a ser implementados en cada Estado
 - c) Designar sus PoC's para el seguimiento del RPBANIP y NCLB, a través del ASBU;
 - d) Apoyar la participación en el Taller ASBU a ser impartido en el mes de Agosto
 - e) Acordar cualquier otra acción que se considere adecuada por la Reunión

Apéndice A

Módulo del B0 ASBU	Elemento	Metas	Progreso a Diciembre 2015
B0-65/APTA: Optimización de los Procedimientos de Aproximación Incluyendo Guía Vertical	APV con Baro VNAV	80% de las pistas con aproximación por instrumentos con Procedimientos de Aproximación con Guía Vertical (APV) con Navegación Vertical Barométrica (Baro VNAV) implementado por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar a Diciembre de 2016	65.2%
B0-25/FICE: Mayor Interoperabilidad, Eficiencia y Capacidad a través de la integración tierra-tierra	Implementación AIDC	50% de los ACC dentro de las FIR aplicables habrán implementado por lo menos una interfaz para usar comunicaciones de datos entre instalaciones de los servicios de tránsito aéreo (AIDC)/Intercambio directo de datos (OLDI) con los ACC vecinos a más tardar en diciembre de 2016	81.82% (NAM/CAR) 42.86% (CAR)
B0-35/NOPS: Mejora de la Performance del Flujo a través de la Planificación Basada en una vista amplia de red	Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo	100% de los Centros de Control de Área (ACC) dentro de las regiones de información de vuelo (FIR) con medidas ATFM disponibles a más tardar en noviembre de 2018	No disponible- bajo desarrollo
B0-30/DAIM: Mejora del Servicio a través de la gestión digital de la información aeronáutica	<ul style="list-style-type: none"> • QMS – AIM • Implementación eTOD • Implementación AIXM 5.1 • Implementación e-AIP • NOTAM Digital 	100% de los Elementos requeridos de la Fase I de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) para implementar la Hoja de Ruta AIM –a Diciembre 2016	79.49%
Metas medioambientales - relacionadas con el PBN del RPBANIP	Resultados del Formulario PBN- IFSET	Alcanzar una reducción regional de emisiones de CO2 de 40 000 toneladas por año a través de la implementación de la PBN a más tardar en diciembre de 2016	No disponible-Bajo revisión para la implementación PBN