



CEANS-WP/74
16/9/08

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS
DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008

**PROYECTO DE INFORME
SOBRE LA CUESTIÓN 1.2 DEL ORDEN DEL DÍA**

Cuestión 1 del orden del día:	Cuestiones relativas a la interacción entre los Estados, los proveedores y los usuarios
1.2:	Rendimiento económico y requisitos mínimos de presentación de informes

1.2.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/5) destacó la importancia de la gestión del rendimiento y la necesidad de que los Estados alentaran a sus aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) a elaborar sistemas de gestión del rendimiento. En la nota se llegaba a la conclusión de que los proveedores de servicios deberían establecer objetivos de rendimiento relativos al menos a cuatro áreas clave de rendimiento (KPA), es decir, seguridad operacional, calidad del servicio, productividad y eficacia en función de los costos, y notificar indicadores de rendimiento pertinentes para cada KPA. Se propuso una enmienda del texto en el Doc 9082 para reflejar mejor los elementos de un proceso de gestión del rendimiento, incluidas las cuatro KPA y la consulta con los usuarios y otras partes interesadas.

Francia, en nombre de la UE, la CEAC y sus miembros (WP/55) presentó diversas maneras que permitirían tener en cuenta las repercusiones en el medio ambiente en relación con el rendimiento de aeropuertos y ANSP. El rendimiento ambiental debería formar parte de los objetivos globales de rendimiento a nivel regional y nacional. En la nota se proponía que la OACI se ocupara de este asunto, en particular para elaborar posibles criterios sobre rendimiento ambiental para los ANSP, así como la vinculación entre el logro de los objetivos de rendimiento y los sistemas de imposición de derechos para los ANSP.

La **Comisión Europea y EUROCONTROL** (WP/52) describieron las medidas tomadas en Europa para implantar un sistema basado en el rendimiento que abarcara todos los servicios de navegación aérea de conformidad con las políticas de la OACI y, cuando fuere posible, más allá de las mismas. Se apoyaban las conclusiones de la Secretaría de la OACI en la nota WP/5 y se pedía a la OACI que considerara la posibilidad de establecer un diálogo regular con organizaciones regionales con miras a mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y asistir a los usuarios del espacio aéreo que tuviesen dificultades económicas.

La **Organización Mundial del Turismo (OMT)** (WP/22) consideraba que era fundamental que se establecieran, vigilaran y se pusieran al alcance del público parámetros sobre rendimiento en el contexto de la eficacia, seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación del sistema y los valores ambientales. Señalaba de manera particular a la atención el posible valor de registrar, vigilar y publicar los tiempos de despacho de los pasajeros en relación con los objetivos en los métodos recomendados del *Anexo 9 — Facilitación*, de la OACI.

El **ACI** (WP/28) afirmó que los requisitos de rendimiento para los aeropuertos no deberían ser los mismos que para los ANSP debido a la diferencia en sus entornos competitivos y comerciales. En la nota se llegaba a la conclusión de que deberían elaborarse indicadores de rendimiento pertinentes y apropiados (en oposición a los objetivos) e incluirse a todos los proveedores de servicios en el aeropuerto. Para reflejar su opinión, se proporcionaba otra enmienda del texto del Doc 9082 propuesto por la Secretaría de la OACI (WP/5).

CANSO (WP/34) presentó una panorámica de la labor que CANSO y los ANSP afiliados habían realizado en materia de medición y comparación del rendimiento. Un marco global de medición del rendimiento ATM, que se está elaborando en consulta con clientes y otras partes interesadas, permitiría a cada ANSP mejorar su rendimiento y satisfacer las necesidades de los organismos de vigilancia de los servicios de navegación aérea.

La **ITF** (WP/24) destacó la necesidad de que los trabajadores participaran en la elaboración del sistema de gestión del rendimiento. En la nota se proponía que se mencionara a los trabajadores en el texto del Doc 9082 propuesto en la nota WP/5.

La **Secretaría** (WP/18 – nota de información) proporcionó información sobre la cuestión (véase el párrafo 1.1.1).

Malí (WP/41 – nota de información) proporcionó información sobre la cuestión (véase el párrafo 1.1.1).

La **República de Corea** (WP/63 – nota de información) proporcionó información sobre la cuestión (véase el párrafo 1.1.1).

La **Comisión Europea** (WP/56 – nota de información) proporcionó información sobre la cuestión (véase el párrafo 3.4.1).

1.2.2 **Análisis**

1.2.2.1 La Conferencia examinó esta cuestión basándose en la nota WP/5, presentada por la Secretaría, junto con diversas otras notas en que se formulaban propuestas concretas relativas al rendimiento económico. Se reconoció de manera general la importancia y la ventaja de la gestión del rendimiento y la necesidad de que los Estados se aseguren del establecimiento de tales sistemas por parte de sus aeropuertos y ANSP. Se expresó amplio apoyo a la actualización de las políticas de la OACI para tener en cuenta la evolución más reciente, así como al proyecto de conclusiones presentado en la nota WP/5.

1.2.2.2 Al examinar la nota WP/55, en la que se proponía que se incluyera el rendimiento ambiental como parte de los objetivos globales de rendimiento y de que la OACI iniciara la elaboración de orientación sobre políticas relativas a posibles criterios de rendimiento ambiental para los ANSP, se expresaron puntos de vista divergentes. Mientras algunos apoyaron la propuesta, numerosos otros consideraban que sería prematuro que la OACI emprendiera dicha labor dado que las cuestiones ambientales se estaban examinando en otros foros de la OACI responsables de la aviación y el medio ambiente. Después de prolongado debate, la Conferencia convino en que este asunto debería remitirse al foro apropiado en la OACI para que lo examine. Además, tomó nota de que la CEAC había previsto realizar un estudio sobre el asunto con la intención de presentar sus resultados a la OACI en la cuarta reunión del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) en junio de 2009.

1.2.2.3 La Conferencia examinó también la propuesta formulada en la nota WP/28 de que se elaboraran indicadores apropiados de rendimiento para los KPA, pero que los objetivos no eran necesarios, y llegó a la conclusión de que no puede haber indicadores de rendimiento sin los correspondientes objetivos, por lo que no se necesitaba enmendar el texto del proyecto de conclusiones en la nota WP/5.

1.2.2.4 En lo que atañe a la propuesta formulada en la nota WP/24 para incluir “las condiciones de empleo del personal” como una KPA y también “los sindicatos y las asociaciones profesionales” en el

mecanismo de consulta, se expresó la opinión de que dichas añadiduras correrían el riesgo de contradecir o crear confusión con disposiciones actuales de los Anexos 6, 11 y 14 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Numerosos participantes consideraban también que la CEANS no constituía un foro apropiado para analizar tales asuntos. Por consiguiente, la Conferencia convino en mantener sin enmienda alguna el texto del proyecto de resoluciones en la nota WP/5.

1.2.2.5 Se formuló una propuesta de que la OACI considere la posibilidad de establecer un diálogo regular con las organizaciones regionales sobre el tema del rendimiento económico. Dado que dicho diálogo sería ventajoso para ambas partes, la Conferencia convino en recomendar que la OACI procediera de ese modo, cuando correspondiera.

1.2.2.6 Por último, respecto a la propuesta en la nota WP/22 de incluir la facilitación como KPA adicional, la Conferencia convino en que esto podría estar comprendido en las disposiciones actuales del Anexo 16 — *Facilitación*, al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, así como las KPA recomendadas en la nota WP/5, por ejemplo en relación con “calidad del servicio” y “productividad”.

1.2.3 **Recomendación**

1.2.3.1 Basándose en la documentación y en el análisis subsiguiente sobre rendimiento económico y requisitos mínimos de presentación de informes, en el marco de la cuestión 1.2 del orden del día, la Conferencia adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN 2 – RENDIMIENTO ECONÓMICO Y REQUISITOS MÍNIMOS DE PRESENTACIÓN DE INFORMES

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) dado que la gestión del rendimiento es una importante herramienta de gestión para los proveedores de servicios, organismos de reglamentación y usuarios, los Estados se aseguren, dentro de su función de vigilancia económica y a través del proceso de consulta, que sus proveedores de servicios elaboren e implanten sistemas apropiados de gestión del rendimiento;
- b) los Estados se aseguren de que sus proveedores de servicios establezcan objetivos de rendimiento con la finalidad, como mínimo, de mejorar continuamente el rendimiento en cuatro KPA, es decir, seguridad operacional, calidad del servicio, productividad y eficacia en función de los costos y notificar por lo menos un indicador de rendimiento pertinente para cada KPA. Los Estados pueden escoger KPA adicionales con arreglo a sus objetivos y sus circunstancias particulares;
- c) la OACI enmiende el párrafo 16 del Doc 9082 para recomendar el establecimiento de sistemas de gestión del rendimiento por los proveedores de servicios e incluir los principales elementos de un sistema de gestión del rendimiento con énfasis en la selección de KPA e indicadores conexos; y
- d) la OACI establezca el diálogo, cuando corresponda, con las organizaciones regionales respecto al rendimiento económico con miras a mejorar el rendimiento del sistema de servicios de navegación aérea.