



NOTA DE ESTUDIO

DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

Cuestión 1 del orden del día: Asuntos estratégicos que giran en torno al reto de la integración, interoperabilidad y armonización de los sistemas en apoyo del concepto de “Cielo único” para la aviación civil internacional

1.1: Plan mundial de navegación aérea (GANP) – Marco de planificación mundial

IMPLANTACION MUNDIAL DEL “CIELO ÚNICO” AJUSTÁNDOSE A UN ENFOQUE BASADO EN LA ACTUACIÓN

(Nota presentada por la Presidencia de la Unión Europea en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros¹; por los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²; y por los Estados miembros de EUROCONTROL)

RESUMEN

Los Estados miembros de EUROCONTROL empezaron, en 1998, a aplicar un enfoque basado en la actuación multinacional. Hoy, después de más de un decenio de experiencia en evaluar la actuación, la legislación del Cielo Único Europeo (SES) proporciona un marco normativo supranacional denominado *plan de rendimiento*, en el cual participan 29 Estados. Actualmente se realizan esfuerzos para que gradualmente todos los Estados ante los cuales está acreditada la Oficina regional EUR/NAT de la OACI (56 Estados) empiecen a participar en un enfoque basado en la actuación armonizado.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La implantación mundial de un “Cielo único” requerirá la utilización de un “idioma” común con respecto a la actuación. Esto implica un enfoque coordinado para todos los Estados y partes interesadas en relación con el suministro, recopilación, almacenamiento, protección, divulgación y cálculo de los indicadores de los datos, y el uso de los resultados para respaldar los distintos procesos de mejoramiento de la ATM, que incluyen planificación de la investigación y desarrollo, planificación de la implantación, planificación de las actividades, supervisión de la actuación, y reglamentación.

1.2 La amplia experiencia de Europa en este ámbito, a escala multinacional, se presenta como contribución útil, incluso para aplicación en el contexto de la OACI donde no hay un marco normativo multinacional.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia. Todos estos 27 Estados miembros son también miembros de la CEAC.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

2. LA EXPERIENCIA EUROPEA

2.1 Los Estados miembros de EUROCONTROL empezaron a aplicar un enfoque multinacional basado en la actuación en 1998, cuando se estableció la Comisión de evaluación del rendimiento (PRC)³. La PRC es conocida por sus informes anuales sobre la evaluación del rendimiento (PRR) y sus informes comparativos de rentabilidad de la ATM (ACE), al igual que por la publicación de estudios puntuales sobre temas específicos.

2.2 Particular interés reviste el estudio sobre una comparación de la actuación operacional ATM en Estados Unidos y Europa [*US/Europe Comparison of ATM-related Operational Performance* (2009, actualizado en 2012)]⁴. Este estudio, que fue una iniciativa conjunta de la FAA y EUROCONTROL, demostró que es posible elaborar y aplicar un marco de actuación común, que puede servir como base sólida de comparaciones factuales entre países y regiones del mundo.

2.3 Es importante señalar que en el análisis y la evaluación de la actuación de la ATM europea se aprovecharon determinados conjuntos de datos recopilados a escala paneuropea por EUROCONTROL.

2.4 Hoy, la legislación del Cielo Único Europeo (SES) ofrece un marco normativo supranacional denominado *plan de rendimiento*, que impulsa un proceso de planificación de la actuación basado en metas vinculantes paneuropeas y locales (nacionales) que se aplican a un conjunto común de indicadores clave de actuación. Actualmente, 29 Estados (27 Estados de la UE, Noruega y Suiza) participan en el plan de rendimiento.

2.5 El plan de rendimiento del SES comprende cuatro áreas clave de rendimiento (KPA). Los objetivos y las metas de alto nivel tienen por finalidad encauzar el comportamiento de las entidades responsables (Gestión de la red, Estados y ANSP) para lograr, como mínimo, lo siguiente en las KPA del SES:

- a) **Seguridad**: el objetivo es mantener, y cuando sea posible, mejorar, los niveles de seguridad frente a los volúmenes en aumento del tránsito y los cambios futuros del sistema ATM;
- b) **Medio ambiente**: reducción de las emisiones de CO₂ adicionales por vuelo inducidas por los ANS en la medida en que el volumen paneuropeo de emisiones de CO₂ adicionales inducidas por los ANS esté dissociado del crecimiento del tránsito;
- c) **Capacidad**: fomento de la inversión oportuna en capacidad para garantizar que el desequilibrio demanda/capacidad (medido en función de la acumulación anual de demora AFTM) no supere el nivel económico óptimo estimado de 0,5 minutos/vuelo (área cubierta por la UE, Noruega y Suiza);
- d) **Rentabilidad**: reducción del costo del suministro de ANS para garantizar que el costo del suministro de ANS paneuropeo no aumente a pesar del crecimiento de tránsito y, de ser posible, que disminuya. Con las metas se espera, entre otras cosas, estimular la desfragmentación del sistema ATM europeo.

2.6 Hay iniciativas en curso para que gradualmente todos los Estados ante los que está acreditada la Oficina regional EUR/NAT de la OACI (56 Estados) participen en un enfoque basado en la

³ La Comisión de evaluación del rendimiento (PRC) es una Comisión establecida por la Comisión permanente de EUROCONTROL para proporcionar asesoría con el fin de garantizar el funcionamiento eficaz del sistema de gestión del tránsito aéreo en Europa mediante un sistema sólido, transparente e independiente de evaluación del rendimiento y establecimiento de metas. Para obtener más información, dirigirse a www.eurocontrol.int/prc.

⁴ <http://www.eurocontrol.int/documents/useurope-comparison-atm-related-operational-performance-2010>

actuación armonizado: se prevé que el área de aplicación del plan de rendimiento del SES aumentará al incrementarse el número de miembros de la UE y la participación voluntaria de los Estados; el grupo más grande de Estados de EUROCONTROL sigue estando cubierto por la supervisión y la evaluación del rendimiento de la PRC, y el GEPNA está trabajando en la definición e implantación de un marco de la actuación (compatible con el plan de rendimiento pero sin establecimiento de metas) que se aplicará a toda la región EUR. Más específicamente, el Grupo de coordinación del GEPNA (COG) creó un Grupo especial sobre rendimiento COG para definir un marco de rendimiento de la región EUR adecuado (KPA y KPI) y un proceso de presentación de informes. En sus atribuciones, se encargaba al Grupo “*evitar la duplicación de esfuerzos y utilizar, en la medida de lo posible, los arreglos o medidas existentes*”.

2.7 En la nota de información AN-Conf/12-IP/19 se proporcionan más detalles.

2.8 El objetivo de la iniciativa SES es mejorar la actuación global de la aviación con miras a satisfacer las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo. Aunque no se incluyen las operaciones e instrucción militares, la cooperación y coordinación civil/militar tiene una función esencial en la implantación del SES. En consecuencia, las primeras experiencias multilaterales amplias relacionadas con la actuación civil y militar se desarrollan a escala regional en el marco del Bloque Aeroespacial Funcional (FAB), como el FAB de Europa Central (FABEC, que incluye Francia, Suiza, Bélgica, los Países Bajos, Luxemburgo y Alemania) con medición del rendimiento mediante un indicador de eficacia del sector militar. SES prevé además la medición del uso efectivo de la estructura del espacio aéreo civil/militar. Respetando siempre los intereses de la defensa nacional y la soberanía, se estima que la eficacia de las misiones militares respalda el mejoramiento de la actuación para los usuarios civiles y militares.

3. RECOMENDACIONES

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) convenir en que la implantación mundial de un “Cielo único” exigirá la utilización de un “idioma” común en relación con la actuación;
- b) tomar nota de la experiencia europea con respecto al establecimiento de un enfoque coordinado para el suministro, recopilación, almacenamiento, divulgación y cálculo de indicadores de los datos, para todos los Estados y partes interesadas;
- c) invitar a la OACI a que considere el plan de rendimiento del Cielo Único Europeo como uno de los elementos para elaborar un enfoque mundial con respecto a la actuación;
- d) pedir a la OACI que establezca un conjunto común de indicadores de la actuación de los ANS y los textos de orientación conexos, basándose en la documentación existente de la OACI (p.ej., Doc 9883 y Doc 9161), al igual que en la experiencia de la regiones en la aplicación del enfoque basado en la actuación;
- e) pedir a la OACI que revise el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883), según corresponda;
- f) invitar a las regiones a documentar la actuación ANS actual y la prevista aplicando estos indicadores; y
- g) instar a la OACI a evitar la duplicación de esfuerzos y utilizar, en la medida de lo posible, los arreglos y soluciones existentes.