

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 28: Política de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea****LA OACI Y LA MEDICIÓN DEL RENDIMIENTO Y
EL COMPROMISO DE LOS INTERVINIENTES**

(Nota presentada por Singapur con la coautoría de Estados Unidos, Japón, Tailandia y la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO))

RESUMEN

La OACI ha publicado el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc 9883)*, con el propósito de detallar la importancia y los beneficios que aporta la adopción de un enfoque basado en el rendimiento para cumplir los requisitos, mejorar las operaciones y gestionar el cambio. En el proyecto de la sexta edición del *Plan mundial de navegación aérea (GANP) (Doc 9750)*, se incluyen 19 indicadores clave de rendimiento (KPI) para que los Estados los adopten con el fin de facilitar el enfoque basado en el rendimiento y la gestión para mejorar las operaciones de gestión del tránsito aéreo (ATM). Sin embargo, actualmente falta orientación para dar apoyo a los Estados en la implementación y seguimiento de estos KPI. La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), Estados Unidos, Japón, Singapur y Tailandia proponen que se elabore un documento de orientación al respecto en el que se considere el compromiso de las partes interesadas, y que se encargue esta tarea al actual Grupo de expertos sobre rendimiento mundial de la OACI (GIPEG), del cual estos países y EUROCONTROL son miembros.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- pedir al GIPEG de la OACI que elabore un documento de orientación sobre el marco KPI para los proveedores de servicios de navegación aérea;
- pedir al GIPEG de la OACI que incorpore el compromiso de los intervinientes al elaborar el marco de KPI; y;
- alentar a los Estados, los PIRG y el sector de la aviación a utilizar la sexta edición del GANP conjuntamente con estos documentos de orientación en la implementación de la gestión del rendimiento.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se encargarán al Grupo de expertos sobre rendimiento mundial de la OACI (GIPEG) y se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o con contribuciones presupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc 9883)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea, Quinta edición (Doc 9750)</i> Resolución A39-12 de la Asamblea, <i>Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea.</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Con un marco de rendimiento ATM es posible proporcionar orientación a los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y otras partes que intervienen en la aviación, como líneas aéreas, aeropuertos y proveedores de servicios de escala, para que establezcan prioridades, metas e indicadores que concuerden con objetivos mundialmente armonizados conforme al GANP, en consonancia con la Resolución A39-12 de la Asamblea. La OACI introdujo un enfoque basado en el rendimiento como parte del GANP para establecer prioridades en las inversiones futuras de los ANSP, en el marco de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Además, para ayudar a los ANSP en la adopción de un enfoque basado en el rendimiento, la OACI publicó el Doc 9883 con información detallada sobre la importancia y los beneficios de un enfoque basado en el rendimiento para cumplir los requisitos. Si bien estos documentos de la OACI describen en general la adopción de una medición del rendimiento, no incluyen metodologías detalladas que ayuden en la implementación o la definición de la participación de las partes interesadas.

1.2 En la sexta edición del GANP, que se someterá a la aprobación de esta Asamblea, se incluyen 19 KPI. Se alienta a los Estados y regiones a que empiecen con un análisis cualitativo y formulen declaraciones de políticas sobre la medición del rendimiento ATM, para seguir con la implementación de un enfoque cuantitativo más avanzado con procesamiento de datos y capacidades analíticas de mayor madurez. Se prevé que a medida que más Estados y regiones contribuyan e intercambien información sobre su rendimiento ATM, mejorará la medición del rendimiento en el marco de un enfoque mundial.

1.3 La adopción de un enfoque basado en el rendimiento para la ATM ayudará a nivelar las capacidades de los ANSP. En la 13ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13), se consideraron propuestas relativas a orientación acerca de un marco de rendimiento bien definido que detalle los procesos de planificación, implementación y seguimiento regular para ayudar a los Estados en relación con el proceso de gestión de datos de los ANSP.

1.4 El GIPEG se estableció para examinar y elaborar el marco de rendimiento en las versiones futuras del GANP. El GIPEG incluye expertos en políticas, aspectos técnicos, operacionales y de rendimiento, de los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los programas de modernización de la ATM. Sus atribuciones son la actualización de la estrategia del GANP, el mantenimiento del contenido técnico y la promoción de la armonización de la planificación mundial, regional y nacional de la navegación aérea, al igual que la consideración de asuntos de planificación de la navegación aérea dentro del marco más amplio de planificación de la aviación, tomando como referencia el examen del actual marco de rendimiento que realizó el Pequeño grupo de expertos sobre rendimiento de la OACI (SIPEG).

2. ANÁLISIS

2.1 En julio de 2015, Singapur, Estados Unidos y EUROCONTROL emprendieron una iniciativa de colaboración para la evaluación comparativa del rendimiento con respecto a dos KPI del GANP, a saber, KPI02 tiempo adicional de rodaje de salida y KPI08 tiempo adicional en el espacio aéreo terminal. La primera fase de la colaboración tripartita incluyó investigación y pruebas de metodologías adecuadas para cada KPI, perfeccionamiento de las metodologías y adición de más condiciones para garantizar la fiabilidad estadística. En septiembre de 2017 concluyó la primera fase y la labor efectuada se presentó en diversos foros de la región Asia/Pacífico de la OACI, incluidas las reuniones del Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG) y su Subgrupo de gestión del tránsito aéreo (ATM). Posteriormente, Japón y Tailandia expresaron interés y se unieron al grupo aportando más riqueza y diversidad con sus conocimientos y experiencias.

2.2 Como no había un documento de referencia sobre el marco KPI, el grupo estableció un sistema para desarrollar, someter a prueba e implementar cada KPI. Los cinco del grupo siguen trabajando conjuntamente en la evaluación comparativa del rendimiento ATM, la definición de metodologías y la medición del rendimiento, la realización de análisis profundos para determinar los factores causales del rendimiento, y el compromiso de las partes que intervienen y que podrían influir en las mediciones. En la AN-Conf/13 y reuniones el SIPEG, el grupo compartió sus experiencias en la elaboración de un marco de rendimiento.

2.3 El grupo destacó el compromiso de las partes que intervienen, porque reconoció que éstas son numerosas en relación con el rendimiento ATM y un foro para que colaboren beneficiaría la introducción de mejoras y la coordinación para reforzar el rendimiento global de la aviación. Al medir el KPI02 tiempo adicional de rodaje de salida, que se define como el tiempo que transcurre desde la hora de retirada de calzos hasta la hora en que la aeronave despega además del tiempo sin impedimentos, los miembros del grupo trabajaron con sus respectivas administraciones aeroportuarias para optimizar la asignación de puestos de estacionamiento y aumentar la eficiencia de las operaciones de remolque a fin de minimizar la congestión en las calles de rodaje y las plataformas. Asimismo, trabajaron con los explotadores de aeronaves para cumplir con los turnos asignados y minimizar el tiempo de ocupación de las calles de rodaje, con el propósito de reducir el tiempo adicional de rodaje de salida. Además, se alentó a los ANSP a participar en la planificación general de los aeropuertos para diseñar calles de rodaje y movimientos del tráfico que reduzcan el tiempo de rodaje de salida.

2.4 Con la aceptación de un enfoque basado en el rendimiento y la evolución del análisis de datos, la medición del rendimiento está ganando importancia entre todas las partes que intervienen en el ecosistema de la aviación, comprendidos los explotadores de aeronaves, los aeropuertos y los proveedores de servicios de escala.

2.5 Al considerar el compromiso de las partes que intervienen con respecto a la toma de decisiones en colaboración, sería esencial identificar los KPI básicos, evaluar los medios necesarios para la medición y el seguimiento, y proponer un enfoque colaborativo para analizar los resultados relativos al rendimiento. Las líneas aéreas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de escala son parte de un proceso de aviación altamente integrado e interconectado. Se requiere un documento de orientación sobre el rendimiento con un enfoque de “sistema de sistemas” para abordar el rendimiento de cada sistema y la conexión entre cada par de sistemas

2.6 Un documento de orientación facilitaría la implementación del marco de rendimiento, especialmente para los ANSP, que generalmente tienen sus propios métodos de medición del rendimiento. El documento ayudaría a evitar que surgieran medidas diferentes que dificultarían el análisis comparativo.

2.7 El grupo propuso al GIPEG como órgano apropiado para elaborar y publicar documentos de orientación acerca del marco de rendimiento. Los textos de orientación podrían, inicialmente, incluir las metodologías de los 19 KPI de la sexta edición del GANP, orientación respecto del compromiso de las partes intervinientes y estudios de casos para proporcionar información detallada sobre el compromiso de los intervinientes y los análisis posteriores a las operaciones. Con el tiempo, el documento de orientación evolucionaría para incluir los KPI de las 11 KPA especificadas en el Doc 9883, comprendidos los KPI de seguridad operacional.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La adopción de un enfoque basado en el rendimiento con respecto a la ATM constituye un paso importante para nivelar la capacidad de los ANSP. Dada la importancia en aumento de la gestión basada en el rendimiento, es oportuno y necesario contar con un documento de orientación con

información sobre los procesos de planificación, implementación y seguimiento periódico, que ayude a los Estados a implementar la medición del rendimiento independientemente del grado de madurez de sus procesos de gestión de datos. El documento de orientación debería empezar por incluir las metodologías para los 19 KPI de la sexta edición del GANP, las directrices relativas al compromiso de los intervinientes y un plan para incluir los KPI de las 11 KPA en el Doc 9883. El GIPEG ya establecido podría encargarse de la tarea y así se requerirían recursos mínimos de la OACI.

— FIN —