



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea

3.1: Propuestas para mejorar la eficiencia de los servicios de navegación aérea que contribuyen al LTAG

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA DE AUDITORÍA DE LA EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LA OACI

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El objetivo de la conferencia es alcanzar un consenso mundial con respecto a cuáles son las iniciativas de mejora del rendimiento que pueden ayudar mejor a la OACI, a los Estados miembros y a la industria a afrontar, en un contexto de recursos limitados, los retos medioambientales mundiales de la aviación y la rápida evolución de las operaciones y tecnologías de la aviación (véase SL 2024/12). Esto debería incluir estrategias y nuevas iniciativas para la mejora del rendimiento a una escala más amplia y coherente. La presente nota de estudio brinda la oportunidad de evaluar, mediante un estudio de factibilidad, los beneficios potenciales de un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea independiente, objetivo y coherente, con una metodología transparente.

Medida propuesta a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a aprobar la recomendación 3.1/x — Estudio de factibilidad para el establecimiento de un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea de la OACI que figura en la sección 3.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional, Capacidad y eficiencia de la navegación aérea, y Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	<i>Repercusiones para la comunidad de la aviación:</i> Si se lleva a cabo un programa de este tipo, cabe esperar que mejore el rendimiento de la navegación aérea y, a la larga, que disminuyan los costos operacionales relativos por el uso del espacio aéreo. Los proveedores de servicios de navegación aérea tendrán que sopesar el costo de la preparación y realización de una auditoría frente a sus beneficios, pero en relación con el estudio de factibilidad no se incurrirá en ningún costo. <i>Repercusiones para la OACI (en relación con los niveles de recursos del presupuesto del Programa regular):</i> El costo de las actividades relacionadas con el estudio de factibilidad mencionado en esta nota no puede cubrirse con los recursos existentes y se requerirían recursos extrapresupuestarios.
<i>Referencias:</i>	Anexo 11 — <i>Servicios de Tránsito Aéreo</i>

	Doc 9750, <i>Plan Mundial de Navegación Aérea</i> Doc 9854, <i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial</i> Doc 9882, <i>Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo</i> Doc 9883, <i>Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea</i>
--	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las auditorías de la OACI, incluido el Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), favorecen la formulación de estrategias de asistencia para los Estados que enfrentan dificultades para resolver sus deficiencias. Esta asistencia facilita la implementación oportuna de planes de medidas correctivas, permitiendo que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago y sus Anexos. Paralelamente, la OACI puede orientar mejor y adelantar sus actividades de apoyo a la implementación, que incluyen la asistencia técnica y la movilización de recursos.

1.2 La eficiencia de la navegación aérea recibe la misma importancia que la seguridad operacional en los objetivos estratégicos, los artículos 37 y 44 (*Adopción de normas y procedimientos internacionales* y *Objetivos*) del Convenio de Chicago, y se ilustra, por ejemplo, con el objetivo de los servicios de tránsito aéreo (ATS) de agilizar y mantener un flujo ordenado del tránsito aéreo (Anexo 11, capítulo 2.2). Sin embargo, no cuenta con un programa comparable destinado a medir las mejoras del rendimiento de la navegación aérea. Ahora se comprende que la OACI debe contribuir por igual a apoyar la implementación en las áreas de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y, ahora, la eficiencia del sistema de navegación aérea. Esto se debe en gran parte al reconocimiento¹ de que existen oportunidades para ayudar con las dificultades medioambientales mundiales de la aviación y tener una repercusión directa en el ahorro de combustible en todas las fases de los vuelos en tierra y en el aire.

1.3 Los Estados también experimentan dificultades para cumplir la intención de la recomendación 4.3/1 de la AN-Conf/13 – *Mejora del rendimiento del sistema de navegación aérea* y la recomendación 4.3/2 – *Colaboración e implementación regional y nacional*. Estas recomendaciones, cuando van dirigidas a los Estados promueven, entre otros aspectos:

- a) la adopción y adaptación, según sea necesario, del proceso de gestión del rendimiento en seis etapas para la planificación e implementación de mejoras de la navegación aérea y reflejar este proceso en sus planes nacionales de navegación aérea;
- b) la alineación de sus planes nacionales de navegación aérea con los planes regionales para lograr un proceso de gestión del rendimiento armonizado a escala mundial y contribuir a la consecución de los objetivos de rendimiento mundiales;
- c) el cumplimiento de los compromisos de implementación acordados a nivel regional y que se reflejan en los planes regionales de navegación aérea, a fin de poner en práctica eficazmente las iniciativas regionales;

¹ Informe sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional, apéndice M4 del informe del Subgrupo de Operaciones.

- d) la cooperación entre sí y con la industria para reforzar las disposiciones estatales de implementación en el marco de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB);
- e) la planificación de la modernización de su sistema de navegación aérea junto con todas las partes interesadas, en función de las necesidades locales y los recursos disponibles, teniendo en cuenta los compromisos regionales y mundiales; y
- f) la participación de las autoridades de alto nivel en el proceso de decisiones para la planificación e implementación.

2. ANÁLISIS

2.1 El *Plan Mundial de Navegación Aérea* (Doc 9750) es el documento estratégico de navegación aérea de la OACI y constituye el impulsor clave de la evolución del sistema mundial de navegación aérea, junto con el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854), el *Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo* (Doc 9882) y el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883). Elaborado en colaboración con las partes interesadas y en beneficio de ellas, el GANP contribuye de manera fundamental al logro de los objetivos estratégicos de la OACI y cumple un papel importante para contribuir a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. A pesar de su importancia, y de que proporciona orientación sobre cómo mejorar el rendimiento mediante el uso de mejoras por bloques del sistema de navegación aérea, el GANP no impone ninguna mejora del rendimiento.

2.2 No existe un mecanismo internacionalmente aceptado para evaluar el cumplimiento de las disposiciones de la OACI más afines a la mejora del rendimiento de la navegación aérea, ni un mecanismo eficaz de retroalimentación sobre las dificultades de implementación que puedan estar experimentando los Estados. Además, puede haber lagunas en las normas, cuya aplicación uniforme se reconoce como necesaria para la mejora del rendimiento. También se reconoce que muchas, si no la mayoría, de las disposiciones de la OACI relacionadas con la eficiencia son condicionales, normalmente como procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y se basan en una necesidad local.

2.3 Sin embargo, hay Estados y subregiones que desde hace algún tiempo aplican mecanismos y exámenes transparentes e independientes para posibilitar un monitoreo eficaz y mejorar el rendimiento de la gestión del tránsito aéreo. Estos mecanismos incluyen la notificación a las autoridades reglamentarias y pueden correlacionarse directamente con los objetivos mundiales de un sistema de navegación aérea eficaz y sostenible, como se indica en el GANP.

2.4 Si bien la intención de la OACI es continuar con su programa de simposios y talleres mundiales de navegación aérea (AN) para mejorar la capacidad de los Estados de comprender e implementar mejor las disposiciones relacionadas con la mejora del rendimiento de la navegación aérea, se reconoce que los Estados pueden beneficiarse de una auditoría técnica más específica y a fondo que pueda ayudar en la elaboración de estrategias de asistencia adecuadas, respaldadas por planes específicos de medidas correctivas. La OACI ofrece un amplio catálogo de productos y servicios para ayudar a los Estados a superar sus dificultades técnicas.

2.5 Las auditorías reglamentarias centradas en la vigilancia de la seguridad operacional tienen un alcance que a veces abarca tanto los aspectos de seguridad operacional como la eficiencia cuando las preguntas de protocolo no hacen la diferenciación. Sin embargo, la ausencia de auditorías centradas en el cumplimiento y en la prestación eficaz de servicios de navegación aérea, ya sea que existan o no planes o

actividades de mejora del rendimiento, significa que no hay datos observables sobre la implementación de medidas de eficiencia. Además, no existe la posibilidad de aplicar planes de medidas correctivas.

2.6 A la hora de formular una posible ruta a seguir para un programa OACI de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea, sería necesario un estudio de factibilidad para considerar diversos factores, entre los que se incluyen los siguientes:

- a) los beneficios potenciales que pueden obtenerse de la introducción de un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea independiente, objetivo y coherente, con una metodología transparente;
- b) el alcance del programa, en qué medida sería necesaria una auditoría centrada en el cumplimiento de los servicios de tránsito aéreo, y las implicaciones de dicho programa en el papel de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG);
- c) en qué medida se utilizaría como modelo la actual auditoría de seguridad centrada en el cumplimiento² de la OACI;
- d) la medida en que el programa podría incorporar aspectos de los actuales mecanismos nacionales y subregionales ya en uso;
- e) la posibilidad de que el programa sea voluntario (previa solicitud) y se base en contribuciones voluntarias;
- f) los recursos que se necesitan para su creación y funcionamiento administrativo; y
- g) la medida en que se necesitará la elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para respaldar el programa;

3. CONCLUSIÓN

3.1 La implementación efectiva de las normas y los procedimientos que se aplican a la mejora del rendimiento del sistema de navegación aérea en virtud del Convenio de Chicago es una preocupación fundamental para la OACI. Al igual que en el caso de las normas de seguridad operacional, deberían considerarse diversos mecanismos de apoyo y asistencia técnica para permitir un abordaje múltiple, que podría incluir la introducción de un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea objetivo, transparente, coherente e independiente.

3.2 A la luz de lo anterior, se invita a la Conferencia a aprobar la siguiente recomendación:

Recomendación 3.1/x — Estudio de factibilidad para el establecimiento de un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea de la OACI

Que la OACI:

² La OACI determina la necesidad de auditorías de seguridad de la aviación centradas en el cumplimiento o centradas en la vigilancia y define su alcance, mientras que el tipo, alcance y programación de cualquier auditoría del CMA del USAP en modalidad de recuperación de costos requerirá de un acuerdo entre la OACI y el Estado y la OACI evaluará el pedido en forma puntual.

- a) emprenda un estudio de factibilidad para el establecimiento de un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea de la OACI y tramite el estudio través de los mecanismos establecidos adecuados.

— FIN —