



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 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

RENDIMIENTO OPERATIVO DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO

[Nota presentada por La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores del Tráfico Aéreo (IFATCA)]

RESUMEN

Si bien las soluciones tecnológicas permitirán al sector alcanzar sus objetivos respecto a las cero emisiones netas de carbono; a corto plazo, la eficiencia operativa, en concreto en la gestión del tráfico aéreo (ATM), contribuirá a las cero emisiones netas y proporcionará al sector numerosas mejoras de la eficiencia. No obstante, son numerosos los casos en los que no es sencillo cuantificar los beneficios de introducir una mejora operativa. Asimismo, no suele existir una comparación global de la eficiencia y el rendimiento operativos basada en una definición y una referencia de partida adoptadas mediante acuerdo. También es limitada la capacidad para realizar un seguimiento por regiones de los avances en la implantación de las mejoras operativas, en concreto de aquellas en virtud del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP). Por lo tanto, no es fácil que tanto las aerolíneas como los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) puedan mantener un debate basado en el rendimiento sobre el nivel real y deseado de servicio por volumen de espacio aéreo. Además, la llegada de soluciones de datos ofrece numerosas posibilidades para mejorar el análisis del rendimiento de la gestión del tráfico aéreo, lo cual, a su vez, aumentará la eficiencia y la predictibilidad. Esto debe acompañarse de datos claros y de las reglas de la gobernanza informativa a fin de garantizar unos resultados objetivos. En este documento se propone una estructura que permita alcanzar un acuerdo sobre las referencias de partida globales para la eficiencia y el rendimiento operativos, así como consideraciones sobre la gobernanza de la información que se puedan adoptar a medida que avancemos hacia un entorno operativo más digital.

Acción: Se invita a que la Conferencia apruebe las recomendaciones del párrafo 4.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La eficiencia de la navegación aérea es cada vez más crítica para el sector, sobre todo a la vista de los objetivos medioambientales acordados. No obstante, no existe una evaluación eficaz del rendimiento que permita identificar las principales causas de las ineficiencias y las iniciativas de mejora operativa. Ahora se ha tomado conciencia de que la OACI debe apoyar por igual la implantación de la seguridad y la eficiencia del sistema de navegación aérea.

1.2 Al mismo tiempo, como se mencionó en la AN-Conf/14-WP/9, los Estados también están sufriendo dificultades para cumplir el objetivo de la Recomendación 4.3/1 – *Mejoramiento del rendimiento del sistema de navegación aérea* y la Recomendación 4.3/2 – *Iniciativas regionales y nacionales de colaboración e implementación* de la AN-Conf/13.

2. ANÁLISIS

2.1 El Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) realiza una contribución esencial para alcanzar los Objetivos estratégicos de la OACI y desempeña un papel importante con su apoyo a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible. A pesar de los esfuerzos por definir unos indicadores clave de rendimiento relacionados con dicho Plan, en estos momentos no se ha alcanzado ningún acuerdo sobre los requisitos y las referencias de partida del rendimiento, en concreto en lo referente al espacio aéreo sobre alta mar.

2.2 Si bien algunos Estados y subregiones han utilizado mecanismos para recopilar datos que contribuyan a la supervisión eficaz y a la consecución de la mejora del rendimiento de la gestión del tráfico aéreo, no existe ningún mecanismo global para evaluar y comparar el rendimiento en el ámbito regional.

2.3 El *Informe sobre el desempeño de los servicios de navegación aérea*, elaborado por la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), ayuda a los proveedores de servicios de navegación (ANSP) a medir su rendimiento y compararlo con el de sus competidores. Sin embargo, la gestión del tráfico aéreo necesita de un planteamiento más integral para medir el rendimiento, en concreto en lo referente al espacio aéreo oceánico, remoto y de alta mar.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Con el objetivo de abordar el rendimiento operativo de la gestión del tráfico aéreo y respaldar la medición y el control de dicho rendimiento de forma complementaria a las recomendaciones propuestas en la AN-Conf/14-WP/9.

3.1.1 Se deben acordar referencias de partida del rendimiento, especialmente en lo relacionado con el espacio aéreo oceánico y de alta mar.

3.1.2 Debemos mejorar la comprensión de los requisitos del rendimiento deseado en el espacio aéreo oceánico y de alta mar desde la perspectiva del usuario.

3.2 A fin de identificar dichas referencias de partida, se propone utilizar talleres y encuestas globales mediante los cuales puedan aportar sus comentarios las aerolíneas, los proveedores de servicios de navegación aérea y los aeropuertos. La IATA se ofrece como voluntaria para facilitar dichos talleres y encuestas, así como para recopilar la información recibida.

4. **LA ACCIÓN DE LA REUNIÓN**

4.1 Se invita a que la Conferencia apruebe la siguiente recomendación:

Se insta a los Estados a que:

a) contribuyan a definir las referencias de partida, tal como se indica en los apartados 3.1 y 3.2.

A que la OACI:

b) estudie en el grupo de trabajo que corresponda;

- 1) cómo reutilizar las referencias de partida de rendimiento del sector de forma que aumente la eficacia de la evaluación del rendimiento de la gestión del tráfico aéreo; y
- 2) la posibilidad de crear paneles de control de las referencias comparativas y la evaluación del rendimiento.

c) avance en el desarrollo de principios sobre la gobernanza de los datos y la información relacionados con el análisis del rendimiento de la gestión del tráfico aéreo.

— FIN —