



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 23: Planes mundiales de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

MEJORAR LA EFICACIA Y LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS MARCOS DE LAS MEJORAS POR BLOQUES DEL SISTEMA DE AVIACIÓN (ASBU) Y DE RENDIMIENTO

(Nota presentada por Tailandia, copatrocinada por Singapur)

RESUMEN

En esta nota de estudio se abordan aspectos críticos relacionados con los marcos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y de rendimiento, que constituyen la piedra angular del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP). Si bien en la nota se reconoce la importancia estratégica de las ASBU para la modernización de la navegación aérea mundial, se destacan las dificultades relacionadas con su estabilidad y se propone optimizarlas para mejorar su armonización y garantizar su interoperabilidad dentro del marco actual. Se propone que la OACI disponga la estructura de las ASBU de forma que se establezca una "estrategia mínima" clara de implementación, facilitando así su adopción por parte de los Estados y las regiones de forma más coherente y generalizada. Si bien el enfoque basado en el rendimiento se introdujo en la 5ª edición del GANP, publicada en 2016, su nivel de implementación es reducido. En esta nota se propone que se preste apoyo a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) para ayudar a los Estados y regiones a informar sobre su rendimiento de manera holística y armonizada, lo que aumentaría el nivel de implementación del marco de rendimiento del GANP y serviría para que se diera preferencia a la aplicación de un enfoque basado en el rendimiento a la modernización de la navegación aérea mundial.

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

- tomar nota de las dificultades constatadas respecto a la estabilidad del marco ASBU y de la necesidad de aumentar su armonización y garantizar su interoperabilidad;
- instar a la OACI a que examine y perfeccione el marco de las ASBU para mejorar su coherencia y garantizar la interoperabilidad mundial;
- solicitar a la OACI que elabore y difunda orientaciones sobre una estrategia mínima de implementación para las ASBU, que ofrezca a los Estados etapas claras y concretas con plazos; y
- solicitar a la OACI que ayude a los Estados y regiones, a través de los PIRG, a que utilicen las orientaciones proporcionadas en el marco de rendimiento del GANP para informar sobre su rendimiento de manera transparente, holística y armonizada.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades de la OACI a las que se hace referencia en la nota de estudio se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto regular.

<i>Referencias:</i>	Doc 10184, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)</i> Doc 9750, <i>Plan mundial de navegación aérea</i> Resolución A41-6 de la Asamblea: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) es un documento de política estratégica por el que se rige la evolución del sistema mundial de navegación aérea. Su objetivo principal es que el sistema de transporte aéreo sea seguro, eficaz y sostenible en términos medioambientales y que satisfaga las demandas del crecimiento del tránsito aéreo en el futuro. Las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y los marcos de rendimiento son los elementos centrales de la estrategia de implementación del GANP.

1.2 El marco ASBU se creó para proporcionar un enfoque estructurado y basado en el rendimiento para la modernización de la navegación aérea. Tiene por objeto ofrecer a los Estados y regiones un mecanismo flexible para implementar nuevas tecnologías y enfoques operacionales que permitan introducir mejoras graduales que den lugar a beneficios tangibles. El diseño del marco ASBU brinda flexibilidad a los Estados para seleccionar e implementar actualizaciones relevantes para sus necesidades operacionales específicas y capacidades financieras, adaptándose a entornos operacionales diversos.

1.3 El marco de rendimiento, vinculado al marco ASBU, se introdujo para que los Estados pudieran adoptar un enfoque basado en datos y en el rendimiento con el fin de determinar sus requisitos de modernización de la navegación aérea. Este enfoque se centra en definir los resultados deseados y los niveles de rendimiento requerido, es decir, cuáles son los objetivos, mientras que el marco de rendimiento abarca el monitoreo y medición continuos y la mejora del rendimiento real, es decir, cuál es la forma de lograr esos objetivos.

2. ANÁLISIS

2.1 A pesar de su papel fundamental, el marco ASBU tropieza con dificultades de estabilidad y coherencia de aplicación. Las frecuentes revisiones o adiciones de elementos de las ASBU, si bien están destinadas a mantenerse al nivel en que evoluciona la tecnología, pueden generar dificultades si se miran desde la perspectiva de los Estados como, por ejemplo, incertidumbre en la implementación, dificultades en la asignación de recursos, complejidad debido a las interdependencias que complican la puesta en práctica de los planes nacionales y tasas de adopción lentas. Los problemas de estabilidad no obedecen únicamente a la frecuencia de las actualizaciones, sino también a la falta de claridad y coherencia de las orientaciones, cuyas ambigüedades complican aún más la implementación.

2.2 El marco ASBU actual, si bien es muy completo, puede resultar abrumador para quienes tienen que llevarlo a la práctica, lo que supone trabas para su comprensión, el establecimiento de prioridades y su armonización a escala mundial. El cuantioso número de elementos ASBU eclipsa las mejoras fundamentales, críticas para una modernización uniforme de la navegación aérea mundial, que deben ser emprendidas de forma global. La optimización del marco ASBU aumentaría su claridad, lo que facilitaría la comprensión de sus objetivos y ventajas fundamentales por parte de los Estados, dando lugar a una mejor comunicación y aceptación de un sistema de navegación aérea coherente a nivel mundial. Además, permitiría a los Estados concentrar sus recursos en la armonización de las mejoras a escala mundial, cuya aplicación les traería beneficios con suma rapidez. La optimización debería servir para determinar, de forma

estratégica, cuáles son los elementos críticos ASBU, indicando sus componentes esenciales y sus consecuencias operacionales y, al mismo tiempo, promoviendo su comprensión y aplicación coherentes en todos los Estados.

2.3 Es fundamental que haya una interoperabilidad sin discontinuidades a escala nacional y regional. El papel de la OACI para establecer y hacer posible una interoperabilidad consolidada y orientaciones integrales dentro del marco ASBU es primordial para que el sistema mundial de navegación aérea sea verdaderamente integrado.

2.4 Para atender las dificultades de implementación de las ASBU, la OACI debería establecer y promover una "estrategia mínima" a tal efecto. El objetivo de la estrategia sería definir el conjunto mínimo de elementos ASBU, cuya implementación haría posible la interoperabilidad y armonización a escala mundial, y prepararse para el futuro sistema de navegación aérea. Tal enfoque podría resultar sumamente útil pues proporcionaría orientaciones claras y ordenadas por prioridad sobre los elementos esenciales de las ASBU que brindan beneficios significativos y están mejor alineados con los objetivos estratégicos mundiales, lo cual facilitaría la implementación y administración más eficaz por parte de los Estados.

- a) *Establecimiento de un orden de prioridades para la implementación por parte de los Estados:* Una estrategia mínima permite que más Estados se modernicen sin verse desbordados, ofreciendo un punto de partida pragmático para la introducción de mejoras graduales.
- b) *Atención principal a las capacidades básicas:* Este enfoque determina las capacidades básicas necesarias de un sistema mundial de navegación aérea funcional e interoperable, que se centre en los elementos fundamentales y en que ningún país se quede atrás.
- c) *Mejora de la gestión de la implementación:* Al proporcionar un conjunto específico de mejoras esenciales, la estrategia mínima ayuda a los Estados a gestionar las complejidades de su implementación de manera más eficaz, lo que fomenta un aumento de la implementación del GANP y acelera la obtención de sus beneficios a nivel mundial.
- d) *Asignación estratégica de recursos:* Una estrategia mínima clara permite a los Estados optimizar su asignación de recursos concentrando sus inversiones en las mejoras más críticas y con mayores beneficios, que contribuyen directamente a la armonización a escala mundial.

2.5 La elaboración de una estrategia mínima representa un cambio estratégico hacia un enfoque más pragmático y accesible de la modernización de la navegación aérea, que sirve para que ningún Estado se quede atrás en la implantación de un sistema de transporte aéreo mundial seguro, eficaz y sostenible.

2.6 Del mismo modo, pese a que desde 2016 el GANP dispone de indicadores clave de rendimiento (KPI) como instrumento de medición, su tasa de utilización por parte de los Estados ha sido escasa y, a menudo, estos recurren a la heurística para adoptar decisiones en lugar de al análisis basado en datos. Este problema se deriva con frecuencia de las dificultades con que tropiezan los Estados en el procesamiento de datos. Si bien el GANP ofrece un marco integral, que contiene un método de medición detallado para una aplicación sencilla, se necesita apoyo adicional. La OACI podría promover un enfoque basado en el rendimiento ayudando a los Estados y regiones, por conducto de los PIRG, a informar sobre

su rendimiento de manera holística y armonizada, lo que serviría para fomentar la aplicación de un enfoque verdaderamente basado en el desempeño a la implementación de las ASBU.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El marco ASBU sigue siendo vital para la modernización de la navegación aérea mundial. A fin de aprovechar plenamente su potencial, es preciso que evolucione para atender las dificultades de estabilidad, la necesidad de una mayor armonización y la garantía de una interoperabilidad sin discontinuidades.

3.2 Al racionalizar el marco de las ASBU en aras de una mayor coherencia, haciendo hincapié en una interoperabilidad consolidada y estableciendo una "estrategia mínima" clara para su implementación, la OACI puede mejorar significativamente la aplicación del GANP. Estas medidas permitirán a los Estados, en particular a los de recursos limitados, seguir con sus esfuerzos de modernización, contribuyendo a que el sistema de transporte aéreo mundial sea más integrado, eficaz y seguro.

3.3 Además, la aplicación eficaz de un enfoque basado en el rendimiento ofrece importantes ventajas al permitir a los Estados tomar decisiones basadas en datos, las cuales son cruciales para satisfacer sus necesidades de modernización de la navegación aérea. Además, la puesta en práctica de tal enfoque mejorará la eficacia del GANP en la modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM). Si bien el marco de medición del rendimiento del GANP está diseñado para ser integral y fácil de aplicar, es imperativo que se generalice más su aplicación. La OACI puede prestar un apoyo específico a los Estados y regiones por conducto de los PIRG para que utilicen el marco de forma más coherente, lo que servirá de complemento a los esfuerzos relacionados con la implementación de las ASBU y permitirá un mayor cumplimiento de los objetivos del GANP de mejorar la eficiencia operacional del transporte aéreo mundial.

— FIN —