



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

**Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas
30.2 Novedades relativas al Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)**

**GESTIÓN BASADA EN EL RENDIMIENTO PARA LOS PROYECTOS
DE MODERNIZACIÓN DE LA ATM**

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

En el *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) se determina que la estrategia mundial para los niveles técnico y operacional desempeña una función importante en apoyar la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible. Se ofrece orientación para las actividades de planificación y ejecución, a fin de establecer prioridades, metas e indicadores en consonancia con objetivos armonizados a escala global, tomando en consideración las necesidades operacionales. El GANP sienta las bases de un enfoque orientado hacia las necesidades y basado en el rendimiento que permite modernizar la gestión del tránsito aéreo al tiempo que garantiza la interoperabilidad mundial.

En su calidad de entidades coordinadoras de la planificación y ejecución a escala regional, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) conforman la base sobre la que se apoyan las actividades de modernización de la ATM y se espera que dichos grupos adopten un enfoque de gestión basado en el rendimiento al definir metas de rendimiento y al trasladarlas sistemáticamente a los programas y actividades regionales, con lo que se implementaría la estructura necesaria para permitir que cada Estado y sus programas de modernización de la ATM se concentren en la armonización global del sistema de navegación aérea con metas de rendimiento uniformes.

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

- a) tomar nota del contenido de la presente;
- b) instar a los PIRG de la OACI a que establezcan un enfoque regional de gestión basada en el rendimiento y definan metas de rendimiento para las 11 áreas clave de rendimiento que se determinan en el GANP y se relacionan con la estrategia y las prioridades regionales;
- c) instar a los PIRG de la OACI a que promuevan el enfoque de gestión basada en el rendimiento y definan metas de rendimiento en colaboración con los Estados y las organizaciones regionales a fin de establecer metas cuantificables que estén armonizadas con la estrategia y las prioridades regionales;
- y
- d) alentar a los Estados a que establezcan un enfoque de gestión basada en el rendimiento en la implementación de sus proyectos de modernización, así como metas de rendimiento relacionadas con las áreas clave de rendimiento para determinar el éxito de los proyectos de modernización.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc 9883)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750), sexta edición</i> <i>Resolución A39-12, Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) ha sido fundamental en proporcionar una dirección estratégica para la evolución del sistema mundial de navegación aérea. Su sexta edición se aplica a una estructura de varios niveles destinada a modernizar la gestión del tránsito aéreo (ATM) y a la interoperabilidad mundial. Incluye un marco de rendimiento, la articulación de conceptos ATM apropiados que se basan en las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), una herramienta de identificación de posibles mejoras para solucionar problemas operacionales, la vigilancia del rendimiento operacional y el marco de elementos constitutivos básicos (BBB) para garantizar la armonización del GANP con la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB).

1.2 Los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) fueron establecidos por el Consejo para que, entre otras cosas, identificaran las prioridades regionales, las metas e indicadores de implementación relacionados con la navegación aérea para la implementación regional del GANP y de las disposiciones de la OACI pertinentes. Debería constituirse en mejor práctica de los PIRG complementar sus programas de trabajo con un enfoque de gestión basada en el rendimiento en el que participen las partes interesadas a fin de garantizar que las ambiciones del programa coincidan con las de rendimiento de la navegación aérea mundial.

2. ANÁLISIS

2.1 El GANP es un documento de la OACI reconocido que sirve para apoyar las políticas y prácticas en materia de navegación aérea mundial al ofrecer una hoja de ruta que puede aplicarse en la futura armonización del sistema mundial de navegación aérea. El GANP brinda, como aspecto integrante, la posibilidad de identificar varios requisitos de rendimiento derivados de los principios fundamentales de la aviación, que son los de seguridad operacional, seguridad de la aviación y sostenibilidad económica y ambiental.

2.2 En la Resolución A39-12 de la Asamblea, se insta a los Estados miembros, a los PIRG, y a la industria de la aviación a que utilicen el GANP como guía para el desarrollo colaborativo de actividades de planificación y ejecución a escalas regional, subregional y nacional para lograr una ATM basada en prioridades y metas establecidas de común acuerdo y cumplir objetivos armonizados a escala mundial.

2.3 En el GANP se describe una visión y la manera en que debería funcionar el sistema ATM emergente y futuro, proporcionando a la vez un marco común de planificación y ejecución. Por consiguiente, las oficinas regionales de la OACI y los respectivos PIRG están en condiciones óptimas de

facilitar la planificación y las subsiguientes actividades de ejecución a título de programas coordinados con los Estados a escalas regional y nacional.

2.4 El GANP proporciona a las partes interesadas un proceso global para lograr las ambiciones a través del marco de las ASBU. Al mismo tiempo, el alcance global y el nivel de detalle de los elementos de las ASBU y los BBB hacen necesario que las distintas partes interesadas de la región colaboren y coordinen sus actividades para armonizar las prioridades y adoptar estos elementos de manera práctica y rentable, utilizando un enfoque basado en el rendimiento para la modernización de todo el sistema ATM, garantizando así la interoperabilidad entre los sistemas y las organizaciones de las partes interesadas.

2.5 De todo programa de modernización de la ATM que esté alineado con el GANP se espera que genere beneficios en una o más de las 11 áreas clave de rendimiento (KPA), como se describe en el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883). Con la intención de garantizar la rentabilidad de un programa de esta naturaleza, es necesario integrar un enfoque de gestión basada en el rendimiento en la planificación regional y que las partes interesadas afectadas establezcan de manera transparente metas medibles sobre los beneficios que se prevén de las actividades del plan regional. Se espera que estas metas se relacionen específicamente con las ambiciones de rendimiento y con las KPA.

2.6 Los PIRG se encuentran en condiciones óptimas de constituirse en entidades coordinadoras del sistema de gestión basada en el rendimiento, al identificar y recopilar datos pertinentes sobre el rendimiento y al establecer metas de rendimiento como parte de su programa de trabajo diario, lo que, a su vez, apoya sus funciones de identificación de prioridades regionales y metas e indicadores de implementación en relación con la navegación aérea para la implementación regional del GANP.

2.7 Por lo tanto, se tiene previsto que los PRIG y sus grupos subordinados apliquen un enfoque basado en el rendimiento e identifiquen y recopilen datos pertinentes sobre el rendimiento, así como establezcan metas de rendimiento, como parte de su programa de trabajo diario y con fines de planificación y ejecución a escala regional, para así sentar las bases de las actividades e iniciativas de modernización de la ATM que deben planificarse y crearse, estableciendo sus prioridades.

2.8 Se tiene previsto que los PIRG determinen metas de rendimiento cuantificables con metas conexas en cada KPA para considerarlas como parte integral del programa de planificación, las cuales se utilizarán para los programas de trabajo y actividades regionales de los PIRG y los grupos subordinados. De manera colectiva, esto ayudará para que la estrategia regional se aplique en la futura armonización del sistema mundial de navegación aérea y para ayudar a determinar el éxito a escala regional.

2.9 El enfoque de gestión basada en el rendimiento de los PIRGs puede servir de base para las actividades e iniciativas de modernización de la ATM. Por lo tanto, los PIRGS deberían colaborar con los Estados y todas las partes interesadas regionales para utilizar el sistema regional de gestión basada en el rendimiento y las metas de rendimiento en los enfoques nacionales u organizativos de gestión basada en el rendimiento a nivel de proyectos ATM y organizativo. Una vez establecido plenamente un sistema de gestión basada en el rendimiento, se espera que éste contribuya de manera continua al sistema mundial de navegación aérea.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se espera que los PIRG planifiquen la implementación de servicios de navegación aérea esenciales, así como de mejoras operacionales, de acuerdo con sus necesidades específicas, con la intención de contribuir a las ambiciones mundiales de rendimiento que se definen en el GANP. Para lograr esto de

manera efectiva, los PIRG necesitan establecer un enfoque regional de gestión basada en el rendimiento que permita dar seguimiento de manera transparente a los logros conseguidos en las KPA.

3.2 Como parte del programa regional, los PIRG deben adoptar un enfoque basado en el rendimiento al implementar la estrategia regional para realizar las ambiciones de rendimiento que se especifican en el GANP, estableciendo metas de rendimiento cuantificables. En colaboración con los Estados y las organizaciones regionales, los PIRG deben acordar las metas con los criterios relativos a los beneficios esperados cuantificables para que los programas de modernización tengan éxito.

— FIN —