



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

AO/TF/4/ATFM/TF/6/CIIFRA/8 — NE/04
04/09/24

Cuarta Reunión del Grupo de Tarea Optimización del Espacio Aéreo (AO/TF/4) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG), Sexta Reunión del Grupo de Tarea Implementación de Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM/TF/6) del NACC/WG y Octava Reunión del Equipo de Espacio Aéreo de Rutas Libres CANSO OACI IATA (CIIFRA/8) (AO/TF/4/ATFM/TF/6/CIIFRA/8)

La Habana, Cuba, 23 al 27 de septiembre de 2024

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Actualizaciones del Grupo de Tarea de implementación de Gestión de la afluencia de tránsito aéreo (ATFM/TF) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG) de la OACI

EVALUAR LOS BENEFICIOS POTENCIALES DE UN PROGRAMA DE VERIFICACIÓN DE LA EFICACIA, EFECTIVIDAD Y EFICIENCIA DE LAS ACTIVIDADES A REALIZAR POR LOS ESTADOS Y ANSP ANTE LA OPTIMIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO DE SUS FIRs

(Presentada por Cuba)

RESUMEN EJECUTIVO

La presente nota de estudio brinda la oportunidad de evaluar, mediante un estudio de factibilidad, los beneficios potenciales de un programa de verificación de la eficiencia de las actividades a realizar por los Estados y ANSP ante la optimización del espacio aéreo de sus FIRs de forma independiente, objetiva y coherente, con una metodología transparente.

Se invita a tomar nota al TF con el propósito de adoptar acciones tendientes a que los Estados valoren lo apropiado de la implementación de los elementos del ASBU relacionados con las fases de CIIFRA, así como el cumplimiento de aquellos acuerdos dirigidos a lograr el objetivo propuesto.

Acción:	Estudio de la factibilidad para establecer un programa de verificación de la eficacia, efectividad y eficiencia de las actividades a realizar por los Estados y ANSP ante la optimización del espacio aéreo de sus FIRs
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 11 — Servicios de Tránsito Aéreo.• Doc 9750, Plan Mundial de Navegación Aérea.• Doc 9854, Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial.• Doc 9882, Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo.• Doc 9883, Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea.

1. Introducción

1.1 La presente NE se refiere a elementos tratados en la AO/TF/3/ATFM/TF/5/CIIFRA/7 — NE/02 (04/09/23) referidos a armonizar las actividades para la implementación de determinados elementos del módulo FRT0 u otros relacionados, así como la búsqueda de herramientas que permitan medir los resultados de las actividades que realicen los Estados y ANSP y verificar la eficacia y efectividad de las medidas adoptadas nacional y regionalmente, para dar solución a los problemas de implementación de cada elemento en específico.

1.2 Se trabaja en implementar elementos de un módulo en específico para lograr la utilización de rutas libres sin contar con un programa destinado a medir las mejoras del rendimiento de la navegación aérea, específicamente en estas cuestiones de optimización de espacio aéreo.

1.3 En los planes de navegación aérea de los diferentes Estados y en de la región, aún por concluir, no se han concretado la implementación, así como la declaración de los elementos, que estando clasificados como maduros en el Doc. 9750 en su última versión, es posible o no implementar y de qué manera impacta en el cumplimiento de los objetivos que pretende este TF, por lo que una herramienta para la medición de los resultados de las acciones ayudaría de modo cohesionado con el desarrollo de los planes de los Estados y de la región.

1.4 Los Estados están experimentando dificultades para cumplir la intención de recomendaciones de la Decimotercera Conferencia Mundial, específicamente en la mejora del rendimiento de los sistemas de navegación aérea, así como la colaboración e implementación nacional y regional.

2. Análisis

2.1 En aras de que nuestros Estados promuevan:

- a) la adopción y adaptación, de la gestión del rendimiento en seis etapas para la planificación e implementación de la optimización del espacio aéreo 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 armonizado a escala regional y contribuir a la consecución de sus objetivos;
- 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;
- 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 sus sistemas de navegación aérea junto con todas las partes, en función de las necesidades y los recursos disponibles; y
- f) la participación de las autoridades de alto nivel en el proceso de decisiones para la planificación e implementación.

2.2 Resultaría apropiado un mecanismo entre todos aceptado, para evaluar el cumplimiento de las disposiciones de la OACI más afines a la mejora del rendimiento de la navegación aérea, así como un mecanismo eficaz de retroalimentación sobre las dificultades de implementación que puedan estar experimentando los Estados, específicamente en la optimización del espacio aéreo.

2.3 Resulta recomendable aplicar mecanismos transparentes e independientes, ya utilizados por otros o de otras buenas prácticas, para posibilitar un monitoreo eficaz y mejorar el rendimiento de la gestión del tránsito aéreo y muy en lo particular en los asuntos de la optimización del espacio 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. Lo discreto de un avance en resultados como los de este TF, pudiera estar asociado a la carencia de estas herramientas, toda vez que con anterioridad la creación de grupos, propuesta de acciones y otras cuestiones no finalizaron en el tiempo con resultados medibles, así como la declaración de algunos con cuestiones implementadas, sin existir evidencias o estando alineados y siendo consecuentes con la planificación que sus Estados incluyeron en sus planes de navegación aérea, y que si lo hicieron no están alineados con lo que en la materia está debidamente descrito en el Doc. 9750.

2.4 Cuestiones tales como lo escrito en el numeral 2.7 de la referida NE presentada por Cuba en la pasada reunión del Grupo de Optimización, referidas a algunos elementos declarados maduros y que deben estar implementados para lograr tener rutas libres en una FIR, no resultan evidentes en los planes de navegación aérea, cuando sus hilos conductores no han creado las condiciones en materia de tecnología e información para un desempeño debidamente implementado y operacionalmente seguro. Estas situaciones serían objeto de medición de la eficacia de su implementación y avance existiendo una adecuada retroalimentación si un programa de verificación estuviera implementado.

2.5 Resulta necesario verificar que un Estado ha adoptado las acciones para implementar la fase final del elemento previsto en la optimización, de modo que conozcamos el cumplimiento de los estándares. En un escenario con tal herramienta, la OACI está en condiciones de verificar el progreso y las grietas del sistema; así como los problemas existentes en cada Estado y lo que es mejor aún adoptar las acciones de asesoría y los programas de ayuda y asesoramiento, evitando que el país en cuestión quede atrás.

2.6 Para formular la posible ruta a seguir para una de las cuestiones específicas en la optimización, es necesario estudiar la factibilidad para considerar diversos factores, entre los que se incluyen los siguientes:

- a) los beneficios potenciales que pueden obtenerse con la introducción de un programa de medición de la eficiencia, objetivo y coherente, con una metodología transparente;

- b) el alcance del programa, en qué medida debe centrarse en el cumplimiento del objetivo propuesto y las implicaciones de dicho programa en el papel de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG);
- c) en qué medida pudiera utilizarse el de un Estado en cuestión o una buena práctica utilizada por un ANSP en específico, así como que pudiera incorporar aspectos de otros programas, similares como los de vigilancia de la seguridad operacional; y
- d) finalmente, en qué medida se necesitará la elaboración de procedimientos para respaldar el programa de medición a nivel del TF

3. Conclusión

3.1 A la luz de lo anterior, se invita a la reunión a aprobar la siguiente recomendación:

- a) Evaluar la factibilidad para el establecimiento de un programa de verificación de la eficiencia de las actividades a realizar por los Estados y ANSP ante la optimización del espacio aéreo de sus FIRs de forma independiente, objetiva y coherente, con una metodología transparente.