

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA**

- Cuestión 32:** Navegación aérea — Política  
**Cuestión 33:** Navegación aérea — Normalización  
**Cuestión 34:** Navegación aérea — Control y análisis  
**Cuestión 35:** Navegación aérea — Apoyo a la implantación  
**Cuestión 36:** Navegación aérea — Cuestiones emergentes

**ESTRATEGIA INTEGRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA:  
RESPALDO DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

El Plan mundial de navegación aérea (GANP, Doc 9750), si bien marca la dirección estratégica del programa de trabajo técnico de la OACI en el área de la navegación aérea mundial, también sirve de orientación para los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y las partes interesadas de la industria. El 29 de mayo de 2013, el Consejo (C-DEC 199/5) aprobó la cuarta edición del GANP, que figura en el Apéndice A de la presente nota. Asimismo, el Apéndice B adjunto contiene la versión revisada de la Resolución de la Asamblea relativa a los planes mundiales.

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

- respaldar la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) que figura en el Apéndice A de esta nota de estudio, como dirección estratégica para la navegación aérea mundial;
- pedir a los Estados, los PIRG, proveedores de servicios y usuarios del espacio aéreo que establezcan prioridades y metas en consonancia con los objetivos del GANP y las necesidades operacionales de cada región; y
- adopte el Apéndice B de la Resolución de la Asamblea propuesta en el Apéndice B de esta nota de estudio.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos – Seguridad operacional y Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2014-2016 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de la Duodécima Conferencia de navegación aérea (Doc 10007), 2012</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) (Cuarta edición)</i> <i>Documento de trabajo para las mejoras por bloques del sistema de aviación – El marco para la armonización mundial</i> <i>Notas de información sobre hojas de ruta tecnológicas – Duodécima Conferencia de navegación aérea de la OACI</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Un sistema ATM mundial eficaz permite la interoperabilidad y la continuidad en todas las regiones para todos los usuarios durante todas las fases de vuelo. Dicho sistema ofrece niveles convenidos de seguridad operacional, permite operaciones económicas y óptimas, es sostenible desde el punto de vista ambiental y respeta los requisitos de seguridad nacional. En el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854) se establece la visión guiadora de la OACI al respecto, en tanto que el GANP sirve de documento de apoyo para la planificación estratégica. Con base en un proceso exhaustivo de consulta que la OACI llevó a cabo con los Estados y las partes interesadas de la industria y en un examen realizado durante la Duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12), el GANP se reestructuró y revisó y, además, estará apoyado por herramientas especialmente diseñadas para asistir a los Estados, a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI, a los proveedores de servicios, a los usuarios del espacio aéreo y a las partes interesadas de la industria.

## 2. CUARTA EDICIÓN DEL GANP

2.1 Con el propósito de promover un sistema de navegación aérea armonizado a nivel mundial, la OACI preparó la cuarta edición del GANP para ofrecer orientación clara sobre las metas operacionales que sirven de guía y acerca de las tecnologías, la aviónica, los procedimientos, las normas y las aprobaciones normativas necesarias para lograr dichas metas. El GANP establece un marco que permite una implantación gradual de acuerdo con los perfiles operacionales específicos y las densidades de tráfico de cada Estado. Esto se logra mediante la metodología de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), que integra la base del GANP revisado.

2.2 Durante la AN-Conf/12, celebrada en noviembre de 2012, se examinó esta cuarta edición del GANP y se tomó nota de que dicha edición se basa en documentos de planificación anteriores y ofrece un marco mundial de planificación que incluye un plazo en el que se espera que estén disponibles futuras mejoras que los PIRG y los Estados pueden implantar de acuerdo con sus necesidades operacionales. Además, ahí se identifica la necesidad de elaborar normas y métodos recomendados, requisitos de reglamentación, procedimientos y tecnología asociados a las ASBU.

2.3 Los módulos ASBU se complementan con hojas de ruta de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), aviónica y gestión de la información. Durante la AN-Conf/12 se convino en que los módulos ASBU y las hojas de ruta conexas sobre tecnología forman parte integral del GANP y constituyen un valioso conjunto de herramientas de implantación y que la política y los principios conexos contenidos en dicho plan son de importancia fundamental para el éxito de la planificación mundial de largo plazo de la navegación aérea. El GANP revisado constituye una metodología de planificación estratégica renovable de quince años, en la que se aprovechan las tecnologías existentes y se prevén futuros avances de conformidad con los objetivos operacionales convenidos entre los Estados y la industria. Esto posibilitará la aplicación de estrategias seguras de inversión y ayudará a obtener de los Estados, fabricantes de equipo, usuarios del espacio aéreo y proveedores de servicios el compromiso que se necesita respecto del GANP.

2.4 La implantación de las ASBU se llevará a cabo mediante programas regionales de trabajo hechos a la medida de acuerdo con necesidades operacionales específicas. Los PIRG de la OACI diseñan estos programas de trabajo identificando, primero, las características operacionales de sus áreas homogéneas de gestión del tránsito aéreo (ATM), las principales afluencias de tráfico y los aeródromos internacionales más importantes. A partir de los análisis de estos datos operacionales se determinan las oportunidades para mejorar la eficiencia y luego se evalúan módulos ASBU con el propósito de determinar cuáles de ellos ofrecen las mejoras operacionales que se necesitan. En una nota por separado

(A38-WP/88), en la que se describe la manera en que los PIRG están avanzando actualmente en este sentido con base en el GANP, se presenta información adicional sobre este tema.

2.5 Una vez finalizados los análisis operacionales y las implantaciones resultantes, la siguiente etapa exige que se vigile de cerca la eficiencia de la navegación aérea por medio de una estrategia establecida de medición y notificación. Durante una fase inicial se ilustrará, a nivel regional, el estado de ejecución empleando mapas y diagramas dinámicos en el sitio web de la OACI. El análisis de los datos de los informes se efectuará mediante la colaboración entre los Estados, los PIRG y la OACI. Luego, los resultados se publicarán en los Gráficos de eficiencia regional propuestos (basados en la web) y, anualmente, en un Informe mundial de navegación aérea.

2.6 El Consejo de la OACI aprobó la cuarta edición del GANP y su documentación de apoyo, que se presentan en el Apéndice A de la presente nota de estudio.

### 3. ACTUALIZACIONES DEL GANP

3.1 La Comisión de Aeronavegación de la OACI examinará el GANP como parte del programa de trabajo trienal, y rendirá informe al Consejo al respecto un año antes de cada Asamblea de la OACI. En el informe de la ANC se ofrecerá un examen del progreso mundial en lograr los objetivos del GANP y se considerarán las lecciones aprendidas por los Estados, la industria y los PIRG. Asimismo, en el informe de la ANC se examinarán los posibles cambios en las futuras necesidades de la aviación, el contexto de navegación aérea y otros factores determinantes, y se propondrá ajustar el GANP convenientemente para tener en cuenta estas eventualidades. Antes de presentarse al Consejo, las actualizaciones propuestas se transmitirán a los Estados miembros con fines de consulta. Después de la aprobación del Consejo, el GANP actualizado se presentará ante la próxima Asamblea de la OACI para conseguir el respaldo de los Estados miembros de la Organización.

### 4. RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Como el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea marcarán las direcciones estratégicas a nivel mundial en lo que respecta a la seguridad operacional y a la navegación aérea, respectivamente, se propone que una sola Resolución 34-xx de la Asamblea, *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, cubra los dos planes. La nueva resolución comprende la actualización de la resolución actual sobre el GASP (A37-4: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional*), a la cual sustituye, así como la resolución relativa al GANP (A37-12: *Planificación mundial de la OACI para la sostenibilidad*). El texto completo de la resolución que se propone figura en el Apéndice B.

4.2 De acuerdo con la Resolución A37-12 de la Asamblea, en la cuarta edición del GANP se establece un marco que tiene en cuenta el impacto de los planes estatales de modernización de la navegación aérea en el sistema mundial y facilita la acción para garantizar la armonización mundial y también se establecen las prioridades que rigen el programa de trabajo técnico de la Organización durante cada trienio.

4.3 En el Apéndice B de la resolución consolidada 34-xx que se propone, *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, figura la información pertinente específica del GANP. Por lo tanto, al examinar la propuesta, y para los fines que se persiguen en la presente nota, véase únicamente el Apéndice B de la resolución que trata específicamente del GANP. El preámbulo a la resolución y el Apéndice A que se refiere específicamente al GASP se analizan en el marco de la A38-WP/92 bajo las cuestiones 32, 33, 34, 35 y 36.

## 5. CONCLUSIÓN

5.1 El GANP ofrece una visión de largo plazo que ayudará a que la OACI, los PIRG, los Estados, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y las partes interesadas de la industria tengan confianza al desarrollar e implantar infraestructura de navegación aérea y avances en aviónica que conduzcan a la plena armonización mundial del sistema ATM.

-----

## APÉNDICE A

### PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA

Disponible en [http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/GANP\\_en.pdf](http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/GANP_en.pdf).

-----

## APÉNDICE B

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN QUE SUSTITUYE A LA RESOLUCIÓN A37-4 E INCORPORA LA RESOLUCIÓN A37-12 SUSTITUYÉNDOLA

~~A37-4: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional~~

**34-xx: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea**

*Considerando* que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados ~~contratantes~~ miembros y los demás interesados;

*Considerando* que con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado objetivos estratégicos que, ~~entre otros aspectos, abarcan las esferas de la~~ incluyen objetivos de seguridad operacional, capacidad y la eficiencia;

*Reconociendo* la importancia de contar con un marco mundial en respaldo de los objetivos estratégicos de la OACI;

*Reconociendo* la importancia de la ejecución eficaz de ~~que los planes e iniciativas regionales y nacionales basados se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz; y~~

*Reconociendo* que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI;

*Tomando nota* de la aprobación acordada por el Consejo el 30 de julio de 2013 a la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el 29 de mayo de 2013 a la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP);

*La Asamblea:*

1. *Respalda* la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente;

2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los objetivos estratégicos pertinentes de la Organización;

3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;

4. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;

5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede

lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;

6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a través del logro de los objetivos del GASP y el GANP y del proceso de planificación regional de la OACI;

7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, evitando la duplicación de esfuerzos.

48. *Exhorta* a los Estados e *invita* a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;

59. *Encarga* al Consejo que informe a los futuros períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea sobre la ejecución y evolución de los planes GASP y GANP;

610. *Encarga* al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva los el GASP y el GANP y sus planes mundiales relativos a la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR); y

711. *Declara* que la presente resolución de la Asamblea reemplaza a la Resolución A37-4A36-7 de la Asamblea relativa a la planificación mundial al Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la Resolución A37-12 de la Asamblea sobre la planificación mundial OACI para la sostenibilidad.

## APÉNDICE A

### Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

*Reafirmando* que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la mejora de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de aviación civil internacional;

*Reconociendo* que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados miembros contratantes y todos los demás interesados;

*Reconociendo* los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria, tales como el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST), la iniciativa europea de estrategia de seguridad operacional (ESSI), el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación Panamericano (RASG-PA) y el Equipo de África y las Islas del Océano Índico para el acrecentamiento de la seguridad operacional de la aviación (ASET);

*Reconociendo* que en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) se reafirmó la necesidad de que el marco de la OACI para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación;

**Apéndice B**

*Tomando nota* de que el aumento de tráfico previsto en la aviación civil internacional producirá un número creciente de accidentes de aeronaves a menos que se reduzca el índice de accidentes;

~~Reconociendo~~ ~~Consciente~~ de la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a información pertinente de seguridad operacional; ~~mediante la difusión de información sobre seguridad operacional;~~

*Reconociendo* que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar las prioridades y las metas ~~se identifiquen y manejen~~ que permitan gestionar los riesgos para la seguridad operacional;

*Reconociendo* que la OACI ~~debería~~ ~~ha~~ implantado ~~o~~ grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes; ~~y~~

~~Tomando nota con satisfacción~~ de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial elaborada con la OACI por los principales actores de la industria asociados en el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG), la cual constituye la base del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP);

*Tomando nota* de la intención de utilizar ~~constantemente~~ los principios de gestión de la seguridad operacional contenidos en el GASP ~~como instrumento~~ para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten; ~~y~~

*Tomando nota* de la necesidad de asistir a los Estados miembros en implantar los principios de gestión de la seguridad operacional y en mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados;

~~Tomando nota~~ de la estrategia unificada establecida por la OACI para resolver deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

*La Asamblea:*

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;

2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados ~~en forma estratégica~~ ~~en primer lugar~~ para apoyar a los Estados y las regiones ~~cuya actuación en materia~~ cuya vigilancia de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable ~~de maduración~~ y donde exista la voluntad política para mejorar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional;

3. *Insta* a los Estados ~~miembros~~ ~~contratantes~~ a apoyar los objetivos del ~~GASP~~ Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) poniendo en práctica las iniciativas que en el mismo se describen.:

a) ~~implantando el programa estatal de seguridad operacional (SSP);~~

b) ~~actuando con diligencia en la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en toda la industria de la aviación como complemento del marco de reglamentación existente;~~



- ~~e) compartiendo la información sobre seguridad operacional con los Estados y los interesados pertinentes en la esfera de la aviación;~~
  - ~~d) asegurándose de que el público viajero tenga acceso a información sobre la seguridad operacional que se comprenda fácilmente para que pueda tomar decisiones con conocimiento de causa;~~
  - ~~e) creando un ambiente donde se aliente y propicie la notificación y el intercambio de información y se tomen medidas correctivas oportunas al recibirse información sobre deficiencias; y~~
  - ~~f) suministrando a la OACI los datos sobre accidentes e incidentes según corresponda;~~
4. *Insta* a los Estados miembros ~~contratantes~~, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales para la seguridad operacional (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para fijar prioridades y metas consecuentes con lograr los objetivos del GASP, así como los objetivos de la metodología de la GASR, y a aplicar estas metodologías con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves;
- ~~5. — *Insta* a los Estados contratantes a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a través del logro de los objetivos del GASP y del proceso de planificación regional de la OACI;~~
- ~~6.5. — *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen adentro de su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional; y~~
6. *Insta* a la OACI a terminar de elaborar para finales de 2014 las hojas de ruta sobre seguridad operacional como apoyo para el GASP, a fin de utilizarlas para mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados.
- ~~7. — *Insta* a los Estados a idear soluciones sostenibles que les permitan ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional. Este objetivo puede lograrse compartiendo recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional y los conocimientos especializados de los Estados; y~~
- ~~8. — *Insta* a los Estados contratantes, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, evitando la duplicación de esfuerzos.~~

## APÉNDICE B

### Plan mundial de navegación aérea (GANP)

#### **A37-12: Planificación mundial de la OACI para la sostenibilidad**

*Considerando* que el acrecentamiento de la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia en las operaciones de aviación constituye un elemento clave de los objetivos estratégicos de la OACI;

*Habiendo adoptado* la Resolución A37-15/A35-15, que contiene la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes y prácticas conexas de la OACI relativas específicamente a la navegación aérea a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM);

*Tomando nota* de la aceptación por el Consejo de la nueva versión del Plan mundial de navegación aérea (GANP) el 30 de noviembre de 2006; y

*Reconociendo* la importancia del GANP como estrategia operacional y como parte del conjunto de medidas para proteger el medio ambiente; y

*Reconociendo* que muchos Estados están desarrollando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que ~~enmiende~~ utilice la orientación del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea ~~efectos de incluir un marco que permitirá a la OACI analizar fácilmente el impacto de los planes de modernización de la navegación aérea de los Estados en el sistema mundial y adoptar luego las medidas pertinentes que se necesiten para asegurar la armonización mundial;~~
2. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución, estableciendo prioridades y metas consecuentes con los objetivos armonizados a escala mundial en función de las necesidades operacionales;
3. ~~*Insta* a los Estados contratantes, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para lograr una ejecución coordinada del GANP, evitando la duplicación de esfuerzos;~~
3. *Exhorta* a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP como medida operacional eficiente para la protección del medio ambiente;
4. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de sus disposiciones;
5. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y para analizar su implantación y funcionamiento, esto último en colaboración con la OACI;

6. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional y en un informe anual sobre la navegación aérea mundial que incluya, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados previstos, utilizando los métodos reconocidos por el CAEP; e

47. *Insta* a los Estados que están elaborando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea a que *se coordinen* ~~compartan sus planes~~ con la OACI ~~oportunamente~~ *y alineen sus planes* ~~para que sean examinados y evaluados~~ a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escala mundial; y

~~5. Encarga al Consejo que vele por que el GANP se mantenga permanentemente actualizado para reflejar los adelantos operacionales y técnicos, obrando en estrecha colaboración con los Estados y los demás interesados; y~~

~~6. Encarga al Consejo que organice la 12ª Conferencia de navegación aérea en 2012, a fin de elaborar planificación a más largo plazo para la OACI, basándose en una actualización del GANP.~~