



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN TÉCNICA

## Cuestión 32: Navegación aérea — Política

## PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (GANP)

(Nota presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup>  
y otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil<sup>2</sup>;  
y por EUROCONTROL)

## RESUMEN

El Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI, en conjunto con las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), ofrece un marco claro para las iniciativas actuales y futuras de modernización de la ATM, y se centra particularmente en la eficiencia e interoperabilidad. Los Estados y organizaciones que presentan esta nota apoyan el GANP propuesto y ya han alineado sus planes con el mismo. Sin embargo, en el GANP no se presentan algunas descripciones importantes que deberían proporcionarse por un medio electrónico apropiado; y la actualización del GANP es esencial si éste debe seguir sirviendo como una herramienta de referencia.

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

- respaldar la cuarta edición del GANP propuesta; y
- pedir a la OACI que tenga en cuenta las propuestas de la sección 3 de esta nota, a fin de: reforzar más aún el GANP en su próxima reimpresión y, también, hacer más explícitos su estatus de punto de referencia, el proceso formal por medio del cual se mantendrá al día, la hoja de ruta sobre normalización y el estatus de las versiones electrónicas del GANP y de la documentación de apoyo en línea; y disponer lo relativo al examen de las prioridades y a los intercambios regulares de información con los Estados y las organizaciones internacionales que están implantando planes importantes de desarrollo de la ATM.

<i>Objetivos estratégicos</i>	Esta nota se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan mundial de navegación aérea</i> (Doc 9750), Edición de 2013 propuesta a la Asamblea <i>Informe de la Duodécima Conferencia de navegación aérea</i> (Doc 10007)

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI, en conjunto con las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), ofrece un marco claro para las iniciativas actuales y futuras de modernización de la ATM. Se reconoce, en particular, que en el GANP se destaca la capacidad del sistema ATM de proporcionar niveles de eficiencia que estén a la altura de las necesidades de los Estados y usuarios del espacio aéreo; y la importancia que se da en dicho plan a garantizar la interoperabilidad mundial. Se ha propuesto a la Asamblea respaldar una edición revisada del GANP (Doc 7050). En esta nota se apoya este respaldo y se ofrecen algunas sugerencias para la preparación de las actualizaciones subsiguientes del GANP.

## 2. RESPALDO DEL GANP COMO MARCO MUNDIAL

2.1 Los Estados y organizaciones que presentan esta nota de estudio apoyan decididamente el GANP propuesto y el uso que pretende dársele. Sus metas y enfoque son congruentes con las iniciativas que ellos mismos han emprendido, y los módulos descritos como parte de las ASBU constituyen elementos esenciales de las mejoras operacionales que pueden necesitarse en ciertas áreas de su espacio aéreo. El Plan maestro europeo ATM ya se alineó con el GANP.

## 3. MANTENIMIENTO Y MEJORAS DEL GANP

3.1 La versión del GANP que se propone a la Asamblea adoptar constituye un documento de planificación muy útil y forma parte de un proceso de planificación estructurado en el que participan la OACI, las regiones y los Estados. Al igual que cualquier otro documento de planificación, dicho plan necesita someterse a un proceso de mantenimiento y debe ofrecer referencias acerca de dónde puede encontrarse información más detallada que sirva de guía para su implantación.

3.2 Estas consideraciones se reflejan en el GANP actual, pero no de manera óptima. Por ejemplo, el concepto ASBU se introdujo en el Resumen y en el Apéndice 2, pero no en el texto principal del documento. La hoja de ruta propuesta sobre normalización del Apéndice 2 también podría añadirse al texto principal; y las prioridades citadas en el texto principal del GANP se refieren principalmente a la navegación basada en la performance, en tanto que en el Apéndice 2 se tratan prioridades adicionales en relación con los bloques y los módulos. Éstas, también, deberían figurar en el texto principal en la próxima actualización del GANP.

3.3 Se propone que la OACI inicie, sin demora, el proceso trienal de mantenimiento/actualización del GANP que se describe en el Apéndice 1 del mismo, dejando un lugar bien definido durante ese proceso para introducir las sugerencias de los PIRG y los Estados y organizaciones que cuentan con programas ATM de envergadura. Dentro del marco del GANP, los programas anuales de trabajo de la OACI deberían reflejar las revisiones hechas con base en dichas sugerencias, aunque los cambios formales más importantes deberían seguir dentro de la misma entrega de la revisión trienal.

3.4 Al haber reconocido la OACI la necesidad de planificar el trabajo relativo a sus SARPS y textos de orientación futuros para apoyar la implantación del GANP y de las ASBU, el trabajo relacionado con esta hoja de ruta debería iniciarse inmediatamente, para reflejarlo en la próxima versión del GANP que tenga en cuenta el trabajo de normalización de la OACI. Asimismo, en los programas de trabajo de la OACI debería destacarse que es necesaria la normalización. Puesto que la creación de nuevos SARPS puede tomar cierto tiempo, una hoja de ruta podría servir para determinar las necesidades de planificación de los Bloques 2 y 3, con lo que se daría más transparencia al trabajo futuro de la OACI y permitiría a los Estados, a las organizaciones y a la industria organizar de manera óptima su apoyo a la OACI.

3.5 Es de particular importancia para los Estados y las organizaciones poder anticiparse a cualquier solicitud de la OACI, en términos de un apoyo adicional al que ya se le proporciona por medio de la planificación regional y el trabajo de especialistas en grupos de expertos y otros arreglos. Como se evidenció en las deliberaciones que tuvieron lugar en la última Conferencia de navegación aérea de la OACI, el GANP es el resultado de la consideración y el análisis de muchos datos: entendiendo perfectamente que no es trabajo fácil. Se invita a la OACI a organizar grupos de expertos apropiados a nivel mundial lo antes posible después de la Asamblea.

3.6 En el Apéndice 3 del GANP se prevé una serie de documentos en línea con hipervínculos. Ésta es una manera muy valiosa de conseguir textos de referencia más detallados y se acoge con beneplácito la intención de establecer y mantener este recurso, que no es trabajo fácil en sí mismo. Habrá necesidad de que la OACI indique claramente qué partes del material en línea tienen estatus oficial y cómo deben utilizarse las mismas<sup>3</sup>.

3.7 En el GANP se recurre principalmente a los PIRG para implantar el GANP y las ASBU. Sin embargo, el trabajo relativo a las nuevas tecnologías y los nuevos conceptos se seguirá realizando en otras partes, lo que tendrá un impacto en las hojas de ruta y en la descripción de los módulos y los bloques. Por lo tanto, la coordinación a nivel mundial sigue siendo importante junto con, de ser necesario, las sugerencias directas de los Estados, las organizaciones y la industria. A este respecto, se requiere contar con un proceso conocido y establecido para actualizar las descripciones ASBU, que un grupo técnico *ad hoc* preparó antes de la última Conferencia de navegación aérea, y de las cuales se proporciona sólo un breve resumen como parte del GANP.

3.8 Por último, sería de valor que se examinaran anualmente las prioridades, con el asesoramiento de la Comisión de Aeronavegación, si los informes de observación indican que esto es necesario, o de solicitarlo directamente los Estados, las organizaciones y las partes interesadas. Cualquier examen de esta índole debería hacerse, por supuesto, en el marco del GANP.

## 4. CONCLUSIÓN

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) respaldar la cuarta edición del GANP propuesta; y
- b) pedir a la OACI que tenga en cuenta las propuestas de la sección 3 de esta nota, a fin de: reforzar más aún el GANP en su próxima reimpresión y, también, hacer más explícitos su estatus de punto de referencia, el proceso formal por medio del cual se mantendrá al día, la hoja de ruta sobre normalización y el estatus de las versiones electrónicas del GANP y de la documentación de apoyo en línea; y disponer lo relativo al examen de las prioridades y a los intercambios regulares de información con los Estados y las organizaciones internacionales que están implantando planes importantes de desarrollo de la ATM.

— FIN —

---

<sup>3</sup> Por ejemplo, en las hojas de ruta sobre tecnología del Apéndice 5 del GANP se presentan, en forma simplificada, su justificación y el material que se reunió en relación con las mismas que deberían ser proporcionados en forma regular por los grupos de expertos pertinentes que podrían necesitar coordinarse para esto.