



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 28: Política de seguridad en la aviación y navegación aérea**

**GARANTIZAR LOS SERVICIOS FUTUROS GRACIAS A LA OBSERVANCIA  
DE LOS PRINCIPIOS CLAVE Y LOS VALORES MUTUOS**

(Nota presentada por la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil)

**RESUMEN**

El desarrollo del GANP supuso un esfuerzo colaborativo de muchas partes con el objetivo común de implementar un sistema de navegación aérea armonizado, integrado e interoperable para todos los usuarios que cumplan con los grados acordados de seguridad. Este plan ofrece una eficiencia operacional óptima, es medioambientalmente sostenible y satisface los requisitos nacionales de seguridad y las demandas de crecimiento del tráfico. Es esencial que la OACI, los estados, los ANSP y otros proveedores aborden la implementación del GANP con el mismo objetivo común.

La CANSO y sus miembros han establecido un marco estratégico integral y un programa de trabajo para reforzar los sistemas de gestión de la seguridad y potenciar los conceptos existentes para mejorar la seguridad, la previsibilidad y la eficiencia operacional, y para adoptar un enfoque holístico de cara a la nueva tecnología y a la integración de las iniciativas de modernización de la ATM en los sistemas existentes, al tiempo que se crea ciberresiliencia y se garantiza una sólida medición de la *performance*.

La CANSO se dirige a sus socios para la aceptación conjunta de nuestros objetivos comunes y para que haya un entendimiento y compromiso mutuos con las medidas necesarias para alcanzarlos.

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

- a) instar a los estados a iniciar un esfuerzo colaborativo y concertado para proporcionar a la navegación aérea un futuro en línea con el GANP;
- b) respaldar los principios fundamentales establecidos en A35-15 y A38-12 como base para la implementación del GANP;
- c) afirmar la necesidad de mejora en la infraestructura de la ATM, al tiempo que se garantiza la interoperabilidad y la armonización de los sistemas de ATM para evitar la fragmentación del espacio aéreo; y
- d) instar a los estados a apoyar y fomentar la mejora de la infraestructura de la ATM, tal como se describe en el GANP, para garantizar la prestación continuada de un servicio eficiente y seguro para los crecientes niveles de tráfico.

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por CANSO.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico: Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Garantizar que la gestión del tráfico aéreo satisfaga las necesidades futuras del sector de la aviación exigirá que los estados y los ANSP de todo el mundo inicien la transición a nuevos modelos operacionales y empresariales adecuados a sus necesidades regionales.

1.2 Los motores de cambio dentro del sector incluyen no solo el crecimiento de la demanda, sino también la economía de las compañías aéreas, los precios del combustible, las metas medioambientales, la evolución de los tipos de aeronaves, las zonas de conflicto y la relación entre la aviación y otros modos de transporte. Existen numerosos temas emergentes que abordar, que incluyen las implicaciones de las operaciones en el espacio aéreo superior, la supersónica, los vuelos espaciales comerciales, los aerostatos, la integración de los sistemas de aeronaves no tripuladas (*Unmanned Aircraft Systems*, UAS) y la gestión del tráfico de las UAS (*UAS Traffic Management*, UTM). Los nuevos participantes del espacio aéreo inferior, como las plataformas de distribución de comercio electrónico y las empresas de telecomunicaciones, deben continuar involucrados.

1.3 Deberían tomarse medidas en todas las áreas con la urgencia adecuada y con sensibilidad ante un entorno más amplio de tipo económico, social y político para que el espacio aéreo se gestione de forma que genere el máximo beneficio.

## 2. DISCUSIÓN

2.1 Este reconocimiento del contexto más amplio en el que opera el sector hizo que los estados se reunieran para analizar la nueva edición del GANP en la 13ª Conferencia de Navegación Aérea de la OACI (AN-Conf/13) del pasado año y llegar a un sistema de aeronavegación global, sostenible, integral, seguro y eficiente en el futuro, y satisfacer al mismo tiempo las demandas de un tráfico aéreo en rápido crecimiento. Los estados deben trabajar conjuntamente de acuerdo con el GANP para avanzar iniciativas clave en ATM y garantizar el uso eficaz de la tecnología para incrementar las capacidades de la ATM. Este rápido ritmo de cambio hará necesario que los estados aseguren una normativa efectiva basada en la *performance*, para evitar que así que la propia normativa sea un obstáculo para el necesario progreso. Los estados también deben continuar priorizando las iniciativas intersectoriales y transfronterizas para superar las limitaciones actuales del espacio aéreo. La meta final es la prestación armonizada, integral e interoperable de los ANS para todos los usuarios en todas las fases del vuelo.

2.2 Por su parte, la CANSO se compromete a continuar trabajando con los estados, los ANSP y todo el sector de la aviación en su conjunto para respaldar y facilitar la necesaria transformación para que la ATM alcance estos objetivos mediante:

- a) la identificación de las mejores prácticas y las tecnologías que generen beneficios palpables y apoyen su despliegue a fin de mejorar las operaciones de ATM en todas las regiones del globo;
- b) el fomento del intercambio de experiencias entre estados, ANSP y otras partes interesadas en la ATM para que aborden conjuntamente los retos y oportunidades futuros; y
- c) la medición continua de la *performance* a través del uso cada vez mayor de datos relacionados con la ATM para su evaluación comparativa, a fin de apoyar la toma de decisiones basada en pruebas y la cultura de la *performance*.

2.3 La CANSO y sus miembros se han comprometido con los principios clave del GANP y con los principios y valores fundamentales respaldados por la OACI como base para la implementación del GANP. Esto resulta coherente con nuestro propio objetivo de transformación de la *performance* global de la ATM y continuaremos trabajando para garantizar su armonización continuada. Un cambio transformacional requerirá la atención sostenida de todos los socios del sector y exigirá la voluntad de centrarse en objetivos del sistema con un alcance mayor en lugar de hacerlo en temas a corto plazo al servicio de intereses de menor importancia. Nuestros socios pueden esperar que la CANSO:

- a) defienda con firmeza los cambios en la normativa, las políticas o las prácticas que consideramos como necesarias para la consecución de metas mutuas o que afecten tanto a la *performance* de la ATM como a la prestación del servicio;
- b) sea práctica en nuestro enfoque de estrategias y soluciones regionales y palpables que generen beneficios operacionales;
- c) propugne el desarrollo y la implementación de tecnologías facilitadoras y que evalúe continuamente las tecnologías emergentes según su potencial para resolver problemas de ATM; y
- d) continúe instando y fomentando la cooperación y colaboración entre nuestros miembros y con todo el sector en su conjunto.

2.4 Para alcanzar estas aspiraciones mutuas y garantizar el desarrollo de políticas viables, la CANSO y sus miembros continuarán trabajando dentro de la OACI y sus paneles y grupos de trabajo, directamente con los estados y conjuntamente como sector de la ATM para lograr avances en estas áreas. Al lado de nuestros socios, continuaremos evolucionando para perfeccionar nuestras hojas de rutas tecnológicas, al objeto de mejorar nuestros procedimientos y poder alcanzar nuestras metas comunes.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La evolución en el GANP, junto con la consecución de los beneficios que implica, únicamente podrá lograrse cuando el espacio aéreo y su tráfico se gestionen a partir de consideraciones técnicas, operacionales y de seguridad y eficiencia. Los principios fundamentales que sustentan el Convenio de Chicago y sus anexos, la documentación orientativa y las resoluciones de la Asamblea, en particular la A35-15: *Declaración consolidada de políticas y prácticas continuadas de la OACI relativas a un sistema de ATM y a sistemas de CNS/ATM*, y la A38-12: *Declaración consolidada de políticas continuadas de la OACI y sus prácticas asociadas relativas específicamente a la navegación aérea*, deberían guiarnos en la implementación del GANP.

3.2 Mientras los estados buscan mejorar la eficiencia y seguridad, así como garantizar la interoperabilidad al tiempo que se evita una innecesaria fragmentación del espacio aéreo, también deberían colaborar para alcanzar la delimitación más eficiente y económica de los espacios aéreos, además de sólidos procedimientos y acuerdos de coordinación para la prestación de servicios transfronterizos. Un acuerdo amplio sobre una meta común para fomentar que el sector de la aviación opere de forma segura y eficiente y adopte los principios fundamentales y arraigados de la OACI proporciona certidumbre, claridad y garantía para todos los participantes del sistema de aviación. Dicho acuerdo común resulta esencial para materializar nuestras aspiraciones colectivas.

3.3 Se invita a la Asamblea a acordar las medidas que figuran en este Resumen.

— FIN —