



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y
Vigésima tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y
Sudamérica (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, 19 de enero al 17 de febrero de 2026)

Fase Presencial (Ciudad de México, México del 4 al 6 de marzo de 2026)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Resultados de la Asamblea 42; Plan Mundial de Seguridad operacional
de la aviación y Plan Mundial de Navegación Aérea**

OCTAVA EDICIÓN DEL PLAN GLOBAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (GANP, 8va Ed.)

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
La presente nota analiza los compromisos derivados de la 8ª edición del GANP aprobada en la Asamblea 42. GREPECAS debería impulsar el RANP CAR/SAM, especialmente el Volumen III, asegurando la interoperabilidad. Asimismo, se debe fortalecer capacidades para que los Estados elaboren y gestionen sus Planes Nacionales alineados al RANP.	
Acción:	Las acciones sugeridas se encuentran incluidas en la Sección 4.
<i>Metas Estratégicas:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vuelos son seguros y protegidos• La Aviación es sostenible en términos medioambientales• La Aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo• Ningún país se queda atrás• Marco jurídico integral• Desarrollo económico
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Reporte de la Cuadragésimo Segunda sesión de la Asamblea de la OACI• Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI• Nota de Estudio 31 y 655 de la Asamblea 42 de la OACI• Sitio web del GANP: www4.icao.int/ganportal

1. Introducción

1.1 El Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI, Doc 9750 de OACI, (GANP- Global Air Navigation Plan) es un documento estratégico que establece la hoja de ruta global para la evolución del sistema de navegación aérea.

1.2 La OACI en conjunto con la industria y organismos internacionales, trabajan, mediante paneles de expertos, en la revisión y actualización de los objetivos de navegación aérea, la visión global, y los marcos de performance para la navegación aérea.

1.3 La octava edición del GANP fue aprobada, el 2 julio de 2025, por el Consejo (235/14). Esta edición refleja las prioridades mundiales establecidas por la Asamblea de la OACI durante su 41° período de sesiones y en el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI aprobado por el Consejo el 1 de noviembre de 2024. Se introducen cambios importantes para alinearlos al Plan Estratégico de referencia y otros principios relacionados al uso de la inteligencia artificial en aviación, la sostenibilidad ambiental y la resiliencia.

1.4 Posteriormente, el Consejo presentó la Octava edición del GANP, y obtuvo el respaldo de la Asamblea 42 de la OACI celebrada entre septiembre y octubre de 2025.

2. Análisis

2.1 El GANP es el marco estratégico global para la evolución del sistema de navegación aérea. El Ciclo de vida: ‘actualizaciones menores’ cada 3 años y ‘actualizaciones mayores’ cada 6 años. El GANP puede ser accedido en el siguiente sitio web: www4.icao.int/ganpportal

2.2 Los principales cambios introducidos en la octava edición del GANP son:

a) Enfoque estratégico mundial

- Prioridades: seguridad operacional, sostenibilidad ambiental, resiliencia, movilidad fluida.
- Inclusión de objetivos climáticos (cero emisiones netas para 2050) y resiliencia ante eventos disruptivos.
- Integración de nuevos participantes (drones, aeronaves eléctricas, AAM) y principios éticos para la inteligencia artificial - IA¹.

b) Nivel técnico mundial

- Orientación para aplicar un enfoque basado en rendimiento.
- Actualización del marco de rendimiento (medioambiente y resiliencia).
- Revisión del marco ASBU y correlación con la hoja de ruta conceptual para vincular niveles estratégico y técnico.

c) Niveles regional y nacional

- Refuerzo de planes regionales y nacionales (NANP) para garantizar armonización.
- Desarrollo de herramientas en línea y modelos para NANP en el Portal GANP.

2.3 La Octava Edición del GANP también incluye una perspectiva para la próxima novena edición del GANP, la cual apunta a resolver las dificultades actuales generadas por la complejidad del sistema, la falta de orientaciones claras y el desfase entre actualizaciones globales y planes regionales/nacionales. El objetivo principal del enfoque presentado es **brindar más estabilidad al GANP**, así como presentar directrices claras e incrementar la integración regional.

¹ [CEB_2022_2_Add.1 \(AI ethics principles\).pdf](#)

2.4 La Asamblea 42 respaldó la octava edición del GANP y, asimismo, la Comisión Técnica encargada de revisar los documentos relacionados al GANP, analizó los mencionados retos y recomendó extender el ciclo de actualización a 6 años para dar tiempo a los Estados para definir un “*Sendero de implementación mínima*” con etapas claras, facilitar traducción completa del GANP a los 6 idiomas oficiales y promover, mediante apoyo técnico, la integración interregional para lograr interoperabilidad global.

2.5 La Resolución A42-6 de la Asamblea 42² expresa el respaldo a la octava edición del GANP. La reunión deberá considerar que, en el Apéndice B de esta resolución, se encargó al Consejo de la OACI a publicar análisis de implementación del GANP, continuar desarrollando el GANP con una hoja de ruta de las capacidades mínimas necesarias para la evolución del sistema de navegación aérea y los plazos para su aplicación a escala mundial, manteniéndolo actualizado con la evolución de las tecnologías emergentes y los requisitos operacionales, y a proporcionar orientación para planes nacionales de navegación aérea (NANP).

2.6 En el citado Apéndice B, numeral 7, se insta a los Estados que están elaborando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes dentro del marco de sus respectivos PIRG a fin de asegurar la armonización regional y la compatibilidad e interoperabilidad mundial.

3. Conclusiones

3.1 El GANP impulsa un sistema de navegación aérea ágil, seguro, sostenible e interoperable, apoyando la visión de la OACI de que ningún país se quede atrás.

3.2 La Asamblea 42 respaldó la octava edición del GANP e instó a los Estados y a los PIRG a:

- a) Usar el GANP como base para planificación y ejecución.
- b) Reducir impacto ambiental de la aviación mediante mejoras operacionales.
- c) Reportar avances y compartir mejores prácticas.

3.3 GREPECAS debiera analizar la implantación del GANP en las Regiones CAR/SAM y, con asistencia de la Secretaría, adoptar planes de trabajo para:

- a) Profundizar el avance del Plan Regional (RANP CAR/SAM), con énfasis en el Volumen III alineado al GANP, reforzando la interacción con las Regiones adyacentes para garantizar la interoperabilidad.
- b) Generar capacidades de los Estados para la elaboración y gestión de sus Planes Nacionales de Navegación Aérea, en base a un contenido mínimo del NANP adaptado para cada Estado y procedimientos ágiles para la aprobación y posterior gestión del Plan, a la vez que se garantiza la alineación con el RANP.

En el **Apéndice** de la presente nota de estudio se presenta un análisis y recomendaciones para lograr lo antes indicado.

3.4 Bajo la Cuestión 7 de la Agenda se aborda el Proyecto A2 “Planes Nacionales de Navegación Aérea”, dirigido a la implementación del texto de la Resolución A42-6 sobre esta materia.

3.5 Por todo lo antes expuesto, se presenta la siguiente propuesta de Conclusión:

² Edición provisional de las Resoluciones disponible en el enlace: <https://www.icao.int/events/assembly-42nd-session/Resolutions>

Proyecto de Conclusión GREPECAS/23/XX	Programa de Difusión y acciones recomendadas con relación a la Octava Edición del Plan Global de Navegación Aérea (GANP)	
<p>Qué:</p> <p>1) Los Estados, con asistencia de la Secretaría, y en consulta con las organizaciones y la industria:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Aúnen esfuerzo en la elaboración y aprobación del NANP en todos los Estados CAR/SAM, alineados con el GANP y el RANP CAR/SAM; b) incorporen objetivos de sostenibilidad y resiliencia en los planes regionales y nacionales, en línea con LTAG 2050 y protocolos ante eventos disruptivos; c) fortalezcan la integración regional e interregional, evitando fragmentación tecnológica y asegurando continuidad operacional; y d) Promuevan la capacitación técnica y cooperación mediante talleres y/o seminarios nacionales, para la difusión y comprensión de la Octava Edición del GANP y sobre la elaboración de los NANP; <p>2) La Secretaría gestione mecanismos para orientar y asistir a los Estados en la elaboración de los NANP, acorde con el objetivo estratégico de “Ningún país se queda atrás”.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico / Operacional 	
<p>Por qué: Alineado a la Resolución A42.6, GREPECAS debe impulsar la preparación del RANP CAR/SAM y NANPs para garantizar la armonización y la interoperabilidad.</p>		
<p>Cuando: Reportar avances al GREPECAS/24</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>	
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros: Organizaciones y Proveedores de servicios</p>		

4. Acción Recomendada

4.1 Se invita a la reunión del GREPECAS a:

- a) Tomar nota del contenido del presente documento;
- b) Considerar las acciones recomendadas en el Apéndice
- c) Adoptar, mediante consenso, el proyecto de Conclusión presentado; e
- d) Identificar otras acciones que se consideren pertinentes.

APÉNDICE

Análisis para la adopción de la Octava Edición del GANP en las Regiones CAR/SAM

I. Situación de la Planificación de navegación aérea

La octava edición del GANP introduce prioridades globales (seguridad, sostenibilidad, resiliencia, movilidad) y refuerza la necesidad de planes nacionales y regionales alineados. Sin embargo, en las regiones CAR/SAM persisten desafíos, entre otros:

- a) Desfase entre actualizaciones globales y regionales: Las actualizaciones del GANP no se adoptan con celeridad en el RANP CAR/SAM.
- b) Limitaciones de recursos: Falta de financiamiento y capacidades técnicas para implementar el marco de mejoras ASBU y las tecnologías emergentes, así como para adoptar el marco de performance del GANP y los respectivos KPI en el Volumen III del RANP CAR/SAM.
- c) Integración regional insuficiente: Se requiere reforzar la ejecución de las iniciativas alineadas en ambas regiones, para garantizar la interoperabilidad.
- d) Impacto ambiental y resiliencia: Necesidad de incorporar objetivos climáticos y planes de contingencia ante eventos disruptivos.
- e) Baja adopción de planes nacionales (NANP): Un número significativo de Estados aún no han desarrollado los NANP. Los Estados muestran falta de recursos y/o escasa capacidad para la formulación y posterior gestión de sus planes nacionales de navegación.

II. Consideraciones para Estados CAR/SAM

1. Fortalecer la planificación nacional

- a) Acción: Establecer un programa regional de asistencia técnica para apoyar la elaboración de NANP alineados con el GANP y al RANP.
- b) Herramientas: Uso del Portal GANP, gestión adecuada de KPIs y desarrollo del Proyecto A2 “Planes Nacionales de navegación aérea” de GREPECAS.
- c) Meta: 100% de los Estados CAR/SAM cuenten con un NANP aprobado, antes de la novena edición del GANP.

2. Implementación gradual y priorizada

- a) Acción: Definir una “Sendero de implementación mínima” para elementos ASBU y para iniciativas NO-ASBU en CAR/SAM, incluyendo refuerzo de la seguridad operacional, priorizando:
 - Mejora de la eficiencia y capacidad en el espacio aéreo para reducir consumo de combustible y emisiones.
 - Digitalización de información aeronáutica (e-AIP).
 - Mejora en el intercambio de la información meteorológica (implementar formato IWXXM).
 - Implementación inicial del SWIM con proyección para el FF-ICE

- b) Meta: Asegurar mejoras e interoperabilidad básica antes de incorporar tecnologías avanzadas (AAM, IA).

3. Integración regional e interregional

- a) Acción: Crear mesas técnicas CAR/SAM para armonizar iniciativas y coordinar con regiones vecinas (EUR/NAT, WACAF, APAC).
- b) Objetivo: Garantizar continuidad operacional y evitar “islas tecnológicas”.

4. Sostenibilidad y resiliencia

- a) Acción: Incorporar en los planes regionales y nacionales:
 - Indicadores de reducción de emisiones (en línea con LTAG 2050).
 - Protocolos para mantener servicios ante eventos disruptivos (pandemias, ciberataques, fenómenos climáticos).
- b) Apoyo: Solicitar asistencia de la OACI y organismos financieros para proyectos verdes y resilientes.

5. Capacitación y cooperación

- a) Acción: Fortalecer la formación técnica en ASBU, gestión basada en rendimiento y resiliencia.
- b) Mecanismo:
 - Uso de CIAC de los Estados para crear capacidades técnicas para la implementación de los ASBUS y socialización del GANP. Octava edición;
 - Proyectos Regionales y SIP para fortalecer las capacidades técnicas, en los Estados, relacionadas a los ASBU (Seminario, Talleres, etc.);
 - Establecer enlace con el Pilar de recursos humanos del Plan SAM (RAAC/17).

6. Próximos pasos sugeridos

- a) Presentar estas recomendaciones en la reunión del GREPECAS y en el Grupo Regional de Seguridad Operacional (RASG-PA).
- b) Solicitar a la OACI orientación específica para NANP y apoyo financiero para proyectos prioritarios.
- c) Iniciar un diagnóstico regional sobre el grado de implementación del GANP y las brechas en ASBU.