



**NOTA DE ESTUDIO**

**DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA**

**Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018**

**COMITÉ A**

**Cuestión 1 del  
orden del día:**

**Estrategia mundial de navegación aérea**

**1.1:**

**Visión y panorama general de la sexta edición del GANP**

**APOYO AL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA, LAS MEJORAS POR  
BLOQUES DEL SISTEMA DE AVIACIÓN Y LA IMPLANTACIÓN REGIONAL**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

**RESUMEN**

En la presente nota se expresa el apoyo a la nueva estructura propuesta de la sexta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP), las actualizaciones propuestas a las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y la incorporación de conceptos emergentes de navegación aérea en ediciones futuras del GANP, a la vez que se reconoce el carácter particular de los planes de implantación regionales.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a:

- a) aceptar la nueva estructura propuesta de la sexta edición del GANP y las ASBU conexas con miras a su adopción en el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
- b) solicitar a la OACI que incorpore un marco flexible para los conceptos emergentes de navegación aérea, como los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la gestión del tránsito de UAS (UTM) y la internet aeronáutica en futuras ediciones del GANP;
- c) solicitar a la OACI y a los Estados Miembros que reconozcan la importancia de un GANP distinto pero integrado y un Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10004, GASP) que permitan elaborar un plan de trabajo regional más sólido para la implantación de servicios de navegación aérea y modernización;
- d) solicitar a la OACI que brinde a los grupos regionales orientación basada en proyectos para marcos basados en la performance con miras a la implantación del GANP, las ASBU y el GASP, y que permita, no obstante, flexibilidad en la estructura para garantizar los procesos más efectivos y eficientes para cada región; y
- e) solicitar a la OACI que establezca un foro de liderazgo de la industria de la aviación y la información a fin de convenir en las características, el diseño y la vía de implantación de la Red mundial de internet aeronáutica (GAIN).

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Dado que la aviación internacional sigue creciendo a un ritmo acelerado, con diferencias en la implantación de las normas de navegación aérea por los Estados, se necesita un plan mundial amplio para un enfoque integrado e interoperable del desarrollo y la modernización de los sistemas mundiales de navegación aérea.

1.2 Esto reviste particular validez ante el desarrollo y la integración en el sistema heredado de tecnologías nuevas y emergentes, tales como la internet aeronáutica, los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y los sistemas de gestión del tránsito de UAS (UTM) conexos y la innovación de la industria.

1.3 En la presente nota se analiza la nueva estructura propuesta de la sexta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP) y las ASBU conexas de modo de incorporar tecnologías emergentes de navegación aérea en ediciones futuras del GANP, a la vez que se reconoce la importancia de los mecanismos de ejecución regionales.

## 2. ACTUALIZACIÓN DEL GANP Y LAS ASBU

2.1 La Asamblea, en su 39º período de sesiones, respaldó el GANP y recomendó que la OACI promoviera, publicara y comunicara fehacientemente el GANP (véase la resolución A39-12 de la Asamblea, *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*). Desde el 39º período de sesiones de la Asamblea, la Secretaría de la OACI y el grupo de expertos de la ANC están revisando el GANP, las ASBU conexas y redactando una versión actualizada con una nueva estructura de niveles múltiples.

2.2 Esa nueva estructura de niveles múltiples del GANP y las ASBU conexas perfecciona la edición previa y consiste en un concepto mundial, que se subdivide en niveles estratégicos y técnicos.

2.3 El nivel estratégico brinda una orientación gerencial de alto nivel para que los responsables de la toma de decisiones impulsen la evolución del sistema mundial de navegación aérea, que a la larga también incluirá los UAS y la interfaz entre la gestión del tránsito aéreo (ATM) y los sistemas de UTM. Este marco se basará en una red de internet aeronáutica definida a nivel mundial que respalde plenamente un entorno de aviación basado en la información para explotadores, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), autoridades de reglamentación, proveedores de servicios meteorológicos, tanto aéreos como terrestres. Permitirá efectuar operaciones más seguras y eficientes, ya que garantizará la integridad de la información de extremo a extremo.

2.4 El nivel técnico presta apoyo a los administradores técnicos en la implantación de la planificación de servicios básicos y nuevas mejoras operacionales. El GANP también contendrá niveles para los planos regional y nacional, mejorando así la armonización de los planes regionales, subregionales y nacionales.

2.5 La nueva estructura del GANP y las ASBU actualizadas conexas son importantes, ya que procuran crear un plan dinámico y funcional que integre el ecosistema actual de la aviación, de Estados en proceso de maduración e innovación, en un sistema interconectado de apoyo mutuo. Mediante un enfoque basado en proyectos (aprobado en la Recomendación 6/13 de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea, *Elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS), procedimientos y textos de orientación*) para desarrollar nuevos criterios basados en la performance, el GANP y las ASBU permitirán que los Estados cuyos servicios de navegación aérea todavía están en proceso de madurar avancen con más rapidez en un sistema seguro, integrado e interoperable claramente definido.

### 3. IMPLANTACIÓN DEL GANP Y LAS ASBU

3.1 Para lograr operaciones sin discontinuidades, resulta fundamental que los Estados se suscriban a la orientación y las políticas del GANP y las ASBU actualizados y consideren los mecanismos regionales como el vehículo principal para las estrategias de implantación.

3.2 En ese sentido, la labor de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), así como de otros grupos regionales pertinentes, debe estar plenamente alineada a fin de respaldar la implantación a nivel regional y de los Estados de las normas y la modernización del sistema de navegación aérea.

3.3 La estrategia principal de los Estados para la implantación y modernización debe basarse en un enfoque amplio e integrado para implantar el GANP y las ASBU junto con el *Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación* (Doc 10004, GASP), por medio de los PIRG y RASG.

3.4 Sin embargo, las regiones enfrentan desafíos muy diferentes en la implantación de servicios y normas de navegación aérea. Por lo tanto, si bien la OACI debería ofrecer orientación a los mecanismos regionales, también debe garantizar la flexibilidad para operar de la manera más efectiva y eficiente que cada región necesite.

3.5 Este enfoque basado en proyectos del uso de normas basadas en la performance para el desarrollo y la implantación ayudaría a los grupos regionales a integrar sus planes de trabajo para lograr los resultados más fructíferos a nivel regional y contribuir a un sistema de navegación aérea mundial más seguro y eficiente.

3.6 También existe un aspecto de la implantación que debe abordarse a nivel mundial: para cumplir los objetivos a corto, mediano y largo plazo de mejorar las operaciones mediante una mayor digitalización de las comunicaciones, la adopción de principios de gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y la consecución de los objetivos de integridad de la información de extremo a extremo, es preciso diseñar una red mundial de internet aeronáutica (GAIN). Se deben tomar decisiones relativas a la red mundial de internet aeronáutica a fin de maximizar los beneficios en todos los aspectos de la gestión del tránsito aéreo (ATM) y no solo de la ciberresiliencia o la SWIM. No hay malas decisiones, sino que hay algunas que respaldan tanto las necesidades a corto plazo como al ecosistema de aviación previsto en la hoja de ruta conceptual. Esas decisiones que fijarán el rumbo para los próximos veinte años exceden el alcance actual de los grupos de expertos de la OACI. Se deben tomar esas decisiones a nivel de los interesados de la aviación de manera concertada con expertos en información e internet.

### 4. CONCLUSIÓN

4.1 La combinación de los niveles estratégicos y técnicos actualizados del GANP, las ASBU actualizadas y la creación basada en proyectos del enfoque basado en la performance podría brindar a las regiones de la OACI la flexibilidad necesaria no solo para incorporar las nuevas tecnologías, sino también para garantizar que los mecanismos regionales pertinentes (por ejemplo, PIRG y RASG) puedan implantar planes mundiales basados en sus desafíos regionales propios y característicos. Resulta clave definir una red mundial de internet aeronáutica (GAIN) a fin de asegurar el avance hacia un sistema futuro de navegación aérea interoperable sin discontinuidades en el GANP.