



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

- Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea**
3.3: Octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

DIFICULTADES EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA Y POSIBLES SOLUCIONES

[Nota presentada por 54 Estados contratantes², miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

RESUMEN

La implementación integral del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) por parte de los Estados miembros es clave para que el sector de la aviación esté a la par con el resto del mundo y que la industria cumpla con las normas internacionales de seguridad operacional, fiabilidad y eficiencia, en consonancia con la estrategia Ningún País se Queda Atrás. Los Estados, sin embargo, experimentan muy diversas dificultades al implementar el GANP.

Esta nota de estudio expone las dificultades comunes que atraviesan los Estados miembros y que impiden ejecutar con éxito las estrategias que describe el GANP para lograr un sistema de navegación aérea interoperable y fluido a nivel mundial. Además, subraya las medidas clave que pueden adoptar los Estados miembros, junto con otras partes interesadas, para alcanzar los objetivos señalados.

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

- solicitar a la OACI que siga respaldando a los Estados miembros africanos a través de los mecanismos existentes, como los planes regionales y sus programas asociados, incrementando la instrucción destinada a desarrollar la capacidad para implementar mejor los elementos requeridos por el GANP;
- solicitar a la OACI que coordine talleres en colaboración con organizaciones internacionales para inculcar a quienes elaboran las políticas la importancia de la implementación del GANP para la seguridad operacional, la eficiencia y el avance económico de la aviación mundial;
- solicitar a la OACI que asista a los Estados miembros mediante la movilización de fondos destinados a las estrategias de implementación del GANP, como por ejemplo el desarrollo de infraestructuras;
- instar a la OACI a garantizar que el ritmo de evolución o actualizaciones del GANP sea tal que no imponga más dificultades a los Estados ni corra el riesgo de dejarlos atrás;

¹ Las versiones en inglés y francés fueron proporcionadas por la CAFAC.

² Argelia, Angola, Benín, Botsuana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenia, Lesoto, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Ruanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

- e) alentar a la OACI y a los asociados en el desarrollo a mejorar y centrar su apoyo en la implementación de los elementos constitutivos básicos (BBB), que son los aspectos básicos para el sistema de navegación aérea; y
- f) instar a la OACI a que preste asistencia a los Estados para elaborar sus planes nacionales de navegación aérea en concordancia con los planes regionales correspondientes.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Ejecutar el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) conlleva una serie de dificultades únicas para los Estados miembros debido a una serie de factores relacionados entre sí y que tienen como origen sus capacidades técnicas limitadas, la infraestructura obsoleta, la falta de marcos normativos efectivos, la capacidad de recursos humanos y el financiamiento deficiente. La evolución de los sistemas de navegación aérea requiere compromiso e inversión por parte de los Estados y la comunidad de la aviación. El sistema mundial de navegación aérea es cada vez más complejo y presenta nuevas dificultades a la hora de adoptar tecnologías emergentes y acoger a los nuevos participantes. Su transformación no solo depende del grado de ambición en materia de rendimiento del GANP, sino que también está condicionado por el uso inevitable de tecnologías emergentes en numerosos Estados y regiones. Aunque la OACI ha trabajado con ahínco, urge que el apoyo proporcionado a los Estados sea más enérgico para que elaboren y evalúen sus planes nacionales de navegación aérea de forma que prevalezca la armonización en las regiones y los sistemas entre regiones sean interoperables.

1.2 Superar estas dificultades es crucial para mejorar la seguridad operacional, la eficiencia y la conectividad de la aviación, debiendo ser abordadas de manera efectiva y con soluciones estratégicas de manera que los Estados miembros integren con éxito las normas y métodos de aviación acordados internacionalmente y se incorporen sin contratiempos a la red mundial de navegación aérea.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados miembros experimentan dificultades varias al implementar el GANP, por ejemplo:

- a) **infraestructura inadecuada de navegación aérea:** esto puede obstaculizar significativamente el crecimiento y la eficiencia del transporte aéreo en la región y afecta a varios aspectos, incluidos los aeropuertos, los sistemas de control del tránsito aéreo o las instalaciones y servicios de apoyo;
- b) **competencia por recursos limitados:** implementar el GANP requiere una inversión financiera sustancial por parte de los países participantes. Los presupuestos limitados, especialmente en los países en desarrollo, pueden obstaculizar el progreso;
- c) **limitaciones tecnológicas:** los países y las regiones utilizan distintos sistemas de gestión del tránsito aéreo (ATM), lo que complica la interoperabilidad;
- d) **falta de recursos humanos calificados para la interpretación e implementación del GANP:** superar la escasez de recursos humanos calificados para el GANP exige un enfoque heterogéneo, que combine formación, colaboración, innovación tecnológica y apoyo normativo. Al invertir en estos ámbitos, la industria de la aviación puede lograr una mejor interpretación e implementación del GANP, que a su vez genera un sistema mundial de navegación aérea más seguro y eficiente;
- e) **descoordinación entre las partes interesadas de la aviación:** armonizar las normas tecnológicas entre naciones requiere una coordinación y un acuerdo significativos entre

los organismos reguladores, las aerolíneas, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), los aeropuertos y los fabricantes;

- f) **datos inadecuados para fines de planificación:** al abordar las dificultades que plantean los datos, la implementación del GANP puede volverse más efectiva y aportar más seguridad, eficiencia y sostenibilidad en la navegación aérea mundial;
- g) **políticas incompatibles:** el GANP depende de la normalización a nivel mundial para lograr la interoperabilidad y la seguridad operacional en todo el espacio aéreo internacional. La incompatibilidad entre las políticas de los países o regiones puede generar discrepancias; y
- h) **planes nacionales de navegación aérea con concordancia nula o deficiente con los planes regionales de navegación aérea y el GANP:** los planes nacionales sirven como referencia para la elaboración e implementación de infraestructura y procedimientos de navegación aérea en los propios países y son cruciales para que la gestión del tránsito aéreo sea segura y eficiente. Integran los sistemas nacionales de navegación aérea con los marcos regionales y mundiales y determinan la inversión en infraestructura y tecnología de aviación.

2.2 El GANP evoluciona a un ritmo que conlleva dificultades adicionales para muchos Estados africanos, de ahí que la estrategia para estos consistirá en dar prioridad a la implementación integral y efectiva de los elementos constitutivos básicos (BBB) a fin de disponer de una base sólida que permita ejecutar el plan mundial con éxito. El apoyo inmediato que se preste a los Estados que todavía experimentan dificultades con los BBB debe centrarse en dichos aspectos.

2.3 Aun cuando es conveniente que el GANP se actualice periódicamente, es importante que el ritmo al que se introducen los cambios no acarree más dificultades para los Estados ni provoque la obsolescencia de los elementos del plan para los que los Estados y las partes interesadas de la industria destinaron recursos para incorporarlos en sus sistemas de navegación aérea. Además, es importante redoblar esfuerzos para que todos los Estados y partes interesadas puedan implementar una parte mínima de elementos del GANP. En este sentido, todas las partes, incluida la OACI, deberían centrar más su atención y esfuerzo en la implementación de los BBB, que forman parte del conjunto mínimo de elementos fundacionales del sistema de navegación aérea.

2.4 En este sentido, se ha de trabajar de forma constante y adaptada a las necesidades de los Estados y regiones, de forma que entiendan debidamente y hagan suyo el GANP para que su implementación sea más efectiva y generalizada.

2.5 La labor de la OACI para examinar y adaptar el GANP periódicamente para que siga siendo pertinente es digna de elogio y ha de mantenerse. Sin embargo, la Organización debería tener en cuenta que para algunos Estados es difícil implementar los BBB y podrían quedarse atrás fácilmente dado el rápido ritmo con el que avanza el GANP.

2.6 Es importante que los Estados miembros superen las dificultades inherentes y establezcan una trayectoria definitiva para implementar el GANP mediante una mayor colaboración, cooperación y compartición de recursos entre ellos a nivel regional e internacional. Si se forjan alianzas estratégicas con organizaciones internacionales de aviación, se modernizan los sistemas de navegación aérea y se armonizan los marcos normativos, los Estados pueden implementar el GANP de forma mucho más eficaz, lo que a su vez redundará en un sector de la aviación eficiente, seguro y protegido que generará nuevas vías para el crecimiento y el desarrollo de la industria.

2.7 Al favorecer la asociación con organizaciones internacionales, la modernización de los sistemas de navegación aérea y la armonización normativa, los Estados pueden avanzar positivamente hacia

la implementación efectiva del GANP. Las dificultades que atraviesan los Estados a la hora de poner en práctica el GANP son muy diversas y superarlas exige una labor concertada y la aportación de recursos humanos y económicos.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea a través de las medidas descritas en el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) favorece la fiabilidad, seguridad y sostenibilidad del sistema de aviación en los Estados miembros. Al reconocer las dificultades existentes e implementar soluciones estratégicas, los Estados miembros pueden mejorar la seguridad operacional, la eficiencia y la conectividad de la aviación, en coherencia con las normas internacionales e incorporándose sin trabas a la red mundial de navegación aérea.

— FIN —