



AN-Conf/14-WP/208
4/9/24

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

PROYECTO DE INFORME DEL COMITÉ SOBRE LA CUESTIÓN 3 DEL ORDEN DEL DÍA

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 3 del orden del día se somete a la aprobación del comité para su presentación a la plenaria.

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea**3.1: Propuestas para mejorar la eficiencia de los servicios de navegación aérea que contribuyen al LTAG***Optimización del espacio aéreo*

3.1 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/10, presentada por la Secretaría, en la que se propone una iniciativa para centrar la atención en la implementación sin fisuras de separaciones longitudinales de 55,5 km (30 NM) o menos en el espacio aéreo oceánico y remoto, y de 19 km (10 NM) o menos en otros lugares, con el objetivo de mejorar la eficiencia operacional del sistema mundial de navegación aérea. La mejora del rendimiento de la gestión del tránsito aéreo (ATM) a menudo se ve obstaculizada por la aplicación de diferentes mínimos de separación al pasar de una región de información de vuelo a otra, o mínimos de separación que no coinciden con los que se aplican normalmente en una región o subregión. El comité, al proporcionar un amplio apoyo a la propuesta como contribución a la consecución del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de la OACI para la aviación internacional, toma nota del papel principal que desempeñarían los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), apoyando la colaboración y elaborando planes de acción regionales para maximizar la eficiencia de la afluencia del tránsito, como se refleja en la nota AN-Conf/14-WP/82, presentada por Omán.

3.2 En la nota AN-Conf/14-WP/9, presentada por la Secretaría, se propone un estudio de factibilidad para examinar los posibles beneficios de un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea independiente, objetivo y coherente. En la nota de estudio se recuerda que el Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de Seguridad Operacional (USOAP) y la auditoría de seguridad basada en el cumplimiento han respaldado la elaboración de planes de medidas correctivas y estrategias de asistencia que pueden servir de base para obtener financiación y establecer prioridades sobre los proyectos de ejecución.

3.3 El comité expresa su apoyo por considerar que el estudio sobre la factibilidad de un programa de este tipo debería determinar si se debe adoptar la forma de una auditoría o de algún mecanismo alternativo, como una "evaluación" o un análisis de las deficiencias de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo. El estudio también debe tener en cuenta si su alcance debería ser proporcional a la complejidad de las operaciones de tránsito aéreo en cada Estado; si es necesario que todos los Estados participen; y evaluar cómo aprovechar los mecanismos existentes para apoyar la supervisión del rendimiento de la ATM.

3.4 El comité también subraya que en el estudio se debe proporcionar una base directa para poder procurar la financiación y dar prioridad a los proyectos que apoyan la creación de capacidad, la instrucción y la implementación y modernización de las infraestructuras y los sistemas de ATM, contribuyendo a las iniciativas de apoyo interregional para ayudar a los Estados y las regiones a desarrollar sistemas más sólidos para la gestión del tránsito aéreo.

3.5 El comité destaca además la importancia de que los Estados y las organizaciones internacionales, entre ellos la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación Comercial (IBAC) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), participen en la realización del estudio y de mantenerlos informados de sus avances. Al considerar cómo establecer este estudio, el comité acuerda que la OACI debe tener en cuenta la repercusión económica y la carga de trabajo para la Organización, evitar la duplicación y aplicar las enseñanzas extraídas del USOAP y del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP).

3.6 La nota AN-Conf/14-WP/40, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, y la nota AN-Conf/14-WP/74, presentada por IATA, IBAC e IFATCA, tratan sobre el establecimiento de un marco para procedimientos de nivel de servicio mínimo en el espacio aéreo oceánico y remoto que complementen las notas AN-Conf/14-WP/10 y AN-Conf/14-WP/9. El comité acuerda que, si bien la aplicación uniforme de los mínimos de separación ayudaría a reducir los cuellos de botella y mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea, de forma similar a los objetivos del Proyecto 30/10, las soluciones modernas de ATM también deberían aplicarse en grandes porciones del espacio aéreo que tengan características similares de afluencia de tránsito. Entre ellas figuran la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), el uso flexible del espacio aéreo, el espacio aéreo de rutas libres (FRA) y la cooperación civil-militar. El comité reconoce que tales iniciativas deben basarse en las necesidades de una gran parte de la comunidad de la aviación, lo que puede suponer la elaboración de encuestas, según sea necesario.

Operaciones basadas en la trayectoria

3.7 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/60, presentada por Hungría en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)², la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y Singapur, en la que se defiende la necesidad de un enfoque proactivo y a escala mundial para el desarrollo y la implementación de operaciones basadas en la trayectoria (TBO) que abarque todos los procesos de ATM que utilizan las trayectorias de vuelo o inciden en ellas. Seguidamente, el comité examina la nota AN-Conf/14-WP/48, presentada por China, Estados Unidos, Indonesia, Japón, Nueva Zelanda, la República de Corea, Singapur, Tailandia y CANSO, en la que se analiza una iniciativa de la región d Asia y el Pacífico para determinar vías para hacer realidad el concepto de TBO. El comité también examina la nota AN-Conf/14-WP/70, presentada por Brasil, China, Estados Unidos, Japón, Singapur y Tailandia, en la que se describe un estudio en curso sobre los objetivos de rendimiento de la TBO y los indicadores clave de rendimiento (KPI) asociados.

3.8 El comité toma nota de los beneficios de las TBO para mejorar la previsibilidad del movimiento de las aeronaves y la eficiencia de los vuelos, así como para aumentar el uso de la capacidad disponible y la flexibilidad de los explotadores. El comité reconoce que estos beneficios contribuirían a la consecución del LTAG de la OACI de cero emisiones netas de carbono de la aviación internacional para 2050. Si bien reconoce que habría diversos grados de preparación para implementar las TBO en diferentes Estados y regiones, el comité subraya la importancia de una aplicación bien preparada y coordinada para obtener beneficios más sustanciales e inmediatos. En consecuencia, conviene en la necesidad de que la OACI amplíe su programa de trabajo para planificar y sincronizar mejor el desarrollo y la aplicación de todos los elementos habilitantes pertinentes de las TBO. El comité también destaca que, si bien la OACI prosigue sus esfuerzos en la armonización de la implementación a nivel regional y mundial, los Estados y los PIRG deben centrarse en la planificación y aplicación de elementos habilitantes técnicos maduros y pertinentes, como la gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).

3.9 A la hora de debatir los elementos habilitantes específicos de las TBO, el comité también apoya ampliamente las propuestas de formular disposiciones para la sincronización automatizada de la trayectoria aire-tierra y de investigar la posible evolución de la política de prestación de servicios contenida en el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854), que podría crear los

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye, Ucrania y Reino Unido.

incentivos necesarios para favorecer la transición oportuna a las TBO. Con respecto a las recomendaciones sobre las orientaciones de KPI de la OACI que figuran en la nota AN-Conf/14-WP/70, el comité acuerda remitirlas al grupo o los grupos expertos pertinentes para que las examinen al elaborar orientaciones sobre las TBO y actualizar el marco de rendimiento del *Plan Mundial de Navegación Aérea* (GANP, Doc 9750). El comité acoge con beneplácito las iniciativas de estudiar los parámetros de rendimiento aplicables a las TBO y destaca la importancia de la colaboración activa entre los Estados y la industria, especialmente a nivel regional. El comité alienta a los Estados y a las partes interesadas de la industria a compartir los resultados de estos estudios con la OACI a través del grupo o los grupos expertos pertinentes o del proceso de gestión de cambio del GANP.

3.10 En cuanto a la eliminación gradual de las disposiciones relacionadas con el Plan de Vuelo de la OACI, comúnmente conocido como FPL2012, el comité señala que el debate debe concluir en el marco de la cuestión 3.2 del orden del día.

Clasificación del espacio aéreo y promoción de las oportunidades de delegación del espacio aéreo

3.11 En la nota AN-Conf/14-WP/94, presentada por Japón, se examinan las medidas disponibles para mejorar la capacidad del espacio aéreo y de ese modo aumentar el ahorro de combustible, considerando la sectorización del espacio aéreo en el plano vertical en lugar del plano horizontal tradicional. Adicionalmente, y en términos de la nota AN-Conf/14-WP/38 presentada por los Emiratos Árabes Unidos, se destacan los beneficios de del espacio aéreo de rutas libres (FRA). El comité, reconociendo que la expansión de las iniciativas de FRA a través de los límites del espacio aéreo debería aumentar la eficiencia operacional y contribuir a reducir el consumo de combustible, conviene en que la cuestión de si son necesarias disposiciones y textos de orientación adicionales de la OACI para facilitar su implementación armonizada debe remitirse al grupo o los grupos expertos pertinentes para su ulterior examen.

3.12 La nota AN-CONF/14-WP/39, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, examina la aplicación de zonas de radiodifusión obligatoria como método para mejorar la seguridad operacional en espacios aéreos complejos. Si bien el uso de radiodifusiones obligatorias por parte de las aeronaves con reglas de vuelo visual en el espacio aéreo de Clase G difiere de las disposiciones de clasificación del espacio aéreo del Anexo 11 – *Servicios de tránsito aéreo*, el comité acuerda remitir la cuestión al grupo o los grupos expertos pertinentes para su examen en conjunción con la labor en curso sobre la aplicabilidad y evolución de las reglas de vuelo derivada del 41º período de sesiones de la Asamblea.

3.13 En la nota AN-CONF/14-WP/89, presentada por CANSO, se propone la necesidad de una asistencia más sólida y estructurada de la OACI para los acuerdos de servicios transfronterizos para ayudar a los Estados que estén considerando los beneficios de dichos acuerdos, y dar orientación sobre la mejor manera de establecerlos. Estos arreglos se describen como: a) pequeños ajustes de los límites del espacio aéreo entre Estados vecinos; b) un único proveedor de servicios de navegación aérea que preste servicios de tránsito aéreo en más de un Estado (a veces centrado en el espacio aéreo superior); y c) el establecimiento de una entidad totalmente nueva para prestar servicios de tránsito aéreo en varios Estados. En la nota se señalan varios ejemplos de acuerdos de servicios en los que se han obtenido beneficios importantes, a veces a lo largo de muchas décadas, pero la falta de orientación obstaculiza la reproducción de esas configuraciones centralizadas de espacio aéreo. La nota AN-Conf/14-WP/115, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), reconoce los beneficios de las operaciones transfronterizas de los servicios de tránsito aéreo, y que dicha sectorización puede ser dinámica o fluida. Si bien en la nota se propone la necesidad de un marco que incorpore normas complementarias y otras salvaguardias, el comité recuerda que las delegaciones de espacio aéreo existentes y exitosas son una indicación del valor de las disposiciones actuales de la OACI en todos los Anexos.

Operaciones de transporte espacial

3.14 El comité examina las notas de estudio: AN-Conf/14-WP/58, presentada por Hungría en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros³, los demás Estados miembros de la CEAC⁴, EUROCONTROL, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Honduras y México; AN-Conf/14-WP/17, presentada por los Estados Unidos y Nueva Zelandia; AN-Conf/14-WP/110, presentada por Chile, copatrocinada por 20 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)⁵; y AN-Conf/14-WP/72, presentada por la IATA, el IBAC y la IFATCA. En estas notas de estudio se plantea la necesidad de formular un programa de trabajo con un nuevo orden de prioridades para el próximo trienio, con el fin de facilitar el crecimiento de las industrias del espacio aéreo superior y el transporte espacial, aumentar la coordinación mundial para las operaciones de transporte espacial y establecer objetivos a más largo plazo, como el fomento de una sólida cooperación entre los sectores espacial y de la aviación. En las notas también se analiza la necesidad de elaborar textos de orientación relacionados con la integración de las operaciones espaciales en el espacio aéreo. El comité suscribe lo expuesto en estas notas de estudio, al tiempo que reconoce que las operaciones de transporte espacial son distintas de las operaciones en el espacio aéreo superior. También señala que, por ejemplo, los vehículos espaciales no se ajustan necesariamente a la definición de “aeronave”, por lo que la integración de tales operaciones en el espacio aéreo debería gestionarse en flujos de trabajo separados en la OACI. El comité reconoce que el aumento considerable de las operaciones de transporte espacial justifica que los Estados miembros y la OACI se ocupen de aspectos conocidos de la eficiencia del espacio aéreo, incluida la posibilidad de preparar textos de orientación apropiados. Estos aspectos son la coordinación de NOTAM, la comunicación con las partes interesadas en relación con operaciones específicas, pero también la constante participación, consulta e intercambio de mejores prácticas, inquietudes relacionadas con la ATFM y, con la excepción del uso de datos telemétricos, el intercambio de datos para actualizaciones en tiempo real sobre el estado del espacio aéreo. El comité reconoce la necesidad de seguir colaborando y, posiblemente, celebrar actos conjuntos con la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre (UNOOSA) y otros organismos de las Naciones Unidas, según proceda, al tiempo que reconoce que el derecho aeronáutico y el derecho del espacio están sujetos a regímenes jurídicos diferentes.

Operaciones en el espacio aéreo superior

3.15 En la nota AN-CONF/14-WP/131, presentada por Arabia Saudita, y la nota AN-CONF/14-WP/104, presentada por los Estados Unidos, se pide a la OACI que dé prioridad a las operaciones en el espacio aéreo superior (HAO) en su programa de trabajo e incluya soluciones amplias para la gestión segura de la separación de las aeronaves a medida que ascienden, descienden y operan en el espacio aéreo superior.

3.16 El comité suscribe las notas de estudio, y recuerda que son coherentes con las decisiones adoptadas por el 41º período de sesiones de la Asamblea y las recomendaciones de la 13ª Conferencia de Navegación Aérea, y proporcionan más información al respecto. Subraya además la importancia de adoptar un enfoque integral en relación con las HAO y hace hincapié en la necesidad de elaborar disposiciones detalladas relativas a la gestión de la separación, la planificación de contingencias y metodologías de evaluación y observación de riesgos, en especial para los descensos no controlados.

³ 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, Rumanía y Suecia.

⁴ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, Reino Unido, República de Moldavia, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

⁵ Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

3.17 El comité reitera la necesidad de seguir colaborando con otros organismos de las Naciones Unidas, según proceda.

Sistema de aumentación basado en tierra y sistema de aumentación basado en satélites

3.18 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/127, presentada por la República Dominicana y copatrocinada por 19 Estados miembros de la CLAC⁶, en la que se propone considerar la inclusión de nuevos códigos NOTAM para referirse al segmento terrestre del sistema de aumentación basado en tierra categorías I, II y III. Habiendo observado la promulgación de información relacionada con el estado operacional del sistema, el comité se pregunta acerca de la necesidad de enmendar los códigos; no obstante, se acuerda remitir este trabajo al grupo o grupos expertos pertinentes para que lo estudien.

3.19 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/128 presentada por la República Dominicana con el apoyo de 19 Estados miembros de la CLAC⁶, en el que se destaca la importancia del sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) como herramienta de navegación precisa para las aproximaciones por instrumentos. El comité respalda el desarrollo del SBAS y anima a seguir elaborando procedimientos de vuelo por instrumentos. Se toma nota de los trabajos en curso relacionados con el desarrollo del SBAS y se acuerda remitir la nota de estudio al grupo o grupos expertos pertinentes para su ulterior examen.

Otras cuestiones relacionadas con la gestión del tránsito aéreo

3.20 El comité examina la nota de estudio AN-Conf/14-WP/139 presentada por Colombia, en la que se pide la elaboración de reglamentos y normas adicionales que faciliten la implantación mundial de los servicios digitales de tránsito aéreo para los aeródromos (DATS). El comité observa que la OACI está elaborando las disposiciones y textos de orientación necesarios sobre los DATS y conviene en remitir la nota a los grupos de expertos pertinentes; solicita que el grupo o grupos expertos incluyan en su examen las repercusiones de los DATS en la seguridad operacional de los vuelos, las operaciones transfronterizas y de contingencia, el equipamiento de las aeronaves, la gestión del combustible y la instrucción y otorgamiento de licencias para controladores de tránsito aéreo. En cuanto a la elaboración de normas para la certificación y validación de los proveedores de sistemas DATS, el comité también acuerda remitir la propuesta al grupo o grupos expertos adecuados, al tiempo que toma nota del estado inicial de desarrollo y de la evolución continua de las tecnologías DATS.

3.21 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/54 relativa a la gestión de los riesgos de impacto que representa la fauna salvaje, presentada por Australia, Azerbaiyán, Brasil, Camboya, Fiji, Francia, India, Indonesia, Italia, Nueva Zelandia, Pakistán, Filipinas, Singapur, Suiza, Tailandia, Reino Unido, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos y la IATA. El comité conviene en que las oportunidades para reducir los peligros de colisión con aves y otra fauna silvestre mediante la aplicación de nuevas metodologías y tecnologías deberían ser estudiadas por especialistas de un conjunto de disciplinas debidamente amplio con miras a formular, según proceda, orientaciones sistemáticas de mejores prácticas sobre los peligros que representa la fauna salvaje, la gestión de riesgos y la seguridad operacional de los vuelos. Sobre esta base, el comité decide remitir el contenido de la nota de estudio al grupo o grupos expertos pertinentes para un examen más detallado.

⁶ Argentina, Aruba, Belice, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

3.22 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/68 presentada por China, y toma nota de los esfuerzos realizados para promover el desarrollo y la implantación de la toma de decisiones en colaboración en los aeropuertos, y de que haya compartido su experiencia al respecto. El comité acuerda remitir al grupo o grupos expertos pertinentes el contenido de la nota, en la que se recomienda actualizar las orientaciones de la OACI, en particular el *Manual de gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo* (Doc 9971), y que se compartan proyectos de implantación satisfactoria.

3.23 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/119 presentada por Japón y Singapur, en la que se destacan los efectos de las operaciones de ATM en la reducción de emisiones en procura del LTAG. Se recuerda al comité que ya se está trabajando en esta materia, en particular en relación con una revisión de las orientaciones para las operaciones de ascenso continuo y las operaciones de descenso continuo, y se acuerda remitir el contenido de la nota al grupo o grupos expertos apropiados para su examen ulterior.

3.24 Se toma nota de las notas de información presentadas por: Brasil (AN-Conf/14-WP/189, AN-Conf/14-WP/190, AN-Conf/14-WP/191 y AN-Conf/14-WP/192); Brasil con el apoyo de los Estados Unidos y los Estados miembros de la CLAC⁷ (AN-Conf/14-WP/133); Chile con el apoyo de 20 Estados miembros de la CLAC⁸ (AN-Conf/14-WP/111 y AN-Conf/14-WP/112); China (AN-Conf/14-WP/174, AN-Conf/14-WP/175, AN-Conf/14-WP/181, AN-Conf/14-WP/182, AN-Conf/14-WP/183 y AN-Conf/14-WP/184); China, Singapur y Tailandia (AN-CONF/14-WP/69); China y Tailandia, con el copatrocinio de Singapur (AN-Conf/14-WP/178); China, copatrocinada por la República Democrática Popular Lao (AN-Conf/14-WP/177); la República Dominicana con el apoyo de 19 Estados miembros de la CLAC⁹ (AN-Conf/14-WP/129); Sudáfrica (AN-CONF/14-WP/204 y AN-CONF/14-WP/205); España (AN-Conf/14-WP/162); Emiratos Árabes Unidos (AN-Conf/14-WP/42, AN-Conf/14-WP/43, AN-Conf/14-WP/45, AN-Conf/14-WP/46, AN-Conf/14-WP/47, AN-Conf/14-WP/169 y AN-Conf/14-WP/171); Reino Unido (AN-Conf/14-WP/165); Reino Unido y Estados Unidos (AN-Conf/14-WP/203); Estados Unidos (AN-Conf/14-WP/200); Uruguay con el apoyo de 20 Estados miembros de la CLAC¹⁰ (AN-Conf/14-WP/156); Venezuela (República Bolivariana de) (AN-Conf/14-WP/18 y AN-Conf/14-WP/30); Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados miembros¹¹ (AN-Conf/14-WP/85); Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), ACI, CANSO, IATA, IBAC, Consejo Internacional de Coordinación de las Asociaciones de la Industria Aeroespacial (ICCAIA), IFATCA y Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) (AN-Conf/14-WP/51); CANSO e IFATCA (AN-CONF/14-WP/35); Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) en nombre de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua (AN-Conf/14-WP/50); AITA (AN-Conf/14-WP/81); e IATA e IBAC (AN-Conf/14-WP/80).

⁷ Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

⁸ Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

⁹ Argentina, Aruba, Belice, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

¹⁰ Argentina, Aruba, Belice, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de).

¹¹ Argelia, Angola, Benin, Botsuana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, República Centroafricana, Chad, Comoras, Congo, Costa de Marfil, República Democrática del Congo, Yibuti, Egipto, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenia, Lesoto, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Unida de Tanzania, Ruanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán del Sur, Sudán, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

3.25 A la luz de las deliberaciones, el comité conviene en las siguientes recomendaciones:

Recomendación 3.1/1 - Proyecto 30/10 - Aplicación optimizada de los mínimos de separación longitudinal

Que los Estados:

- a) en marco de los procesos de los grupos regionales de planificación e implementación, colaboren activamente con los Estados vecinos para implantar el Proyecto 30/10 - aplicación de separaciones longitudinales de 55,5 km (30 NM) o menos en el espacio aéreo oceánico y remoto, y de 19 km (10 NM) o menos en otros lugares;

que la OACI:

- b) a través de los grupos regionales de planificación y ejecución, elabore planes de acción regionales para la ejecución del Proyecto 30/10;
- c) fomente la colaboración interregional en aras de una ejecución armonizada del Proyecto 30/10; y
- d) considere otros procedimientos de nivel de servicio mínimo, a través de un marco, para su aplicación en el espacio aéreo oceánico y remoto.

Recomendación 3.1/2 - Estudio sobre la viabilidad de establecer un programa OACI de eficiencia de la navegación aérea

Que la OACI realice un estudio sobre la viabilidad de establecer un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea, o una iniciativa similar, con la participación de los Estados y otras organizaciones internacionales en todo el estudio.

Recomendación 3.1/3 - Facilitar el despliegue satisfactorio de operaciones basadas en la trayectoria

Que los Estados:

- a) y las regiones agilicen la implantación de elementos habilitantes de operaciones basadas en la trayectoria que se consideren maduros y pertinentes; y
- b) contribuyan con la OACI para acelerar su programa de trabajo sobre las operaciones basadas en la trayectoria y sus elementos habilitantes, incluida la preparación de un plan y plazos para su aplicación;

que la OACI:

- c) formule y mantenga un programa de trabajo sobre todo el ámbito de las operaciones basadas en la trayectoria;
- d) elabore disposiciones y orientaciones para la sincronización automatizada de trayectorias aire-tierra; y
- e) investigue la necesidad de procurar la evolución de la política de prioridad de servicios para facilitar la aplicación de las operaciones basadas en la trayectoria.

Recomendación 3.1/4 – Espacio aéreo de rutas libres

Que los Estados:

- a) colaboren activamente con los Estados vecinos para poner en marcha el espacio aéreo de rutas libres;

que la OACI:

- b) considere la necesidad de elaborar disposiciones y textos de orientación para la implantación armonizada del espacio aéreo de rutas libres, incluso entre las regiones y los límites del espacio aéreo.

Recomendación 3.1/5 - Delegación de la responsabilidad de la prestación de servicios de tránsito aéreo

Que la OACI desarrolle un marco de ayuda a los Estados que estén considerando delegar la responsabilidad de la prestación de servicios de tránsito aéreo.

Recomendación 3.1/6 - Integración segura de las operaciones de transporte espacial en el sistema de espacio aéreo

Que la OACI:

- a) colabore con los Estados miembros para identificar, recopilar y publicar las mejores prácticas, según sea necesario, relacionadas con la navegación aérea segura y eficiente de las aeronaves en torno a las operaciones de transporte espacial; y
- b) considere la elaboración de textos de orientación para los proveedores de servicios de navegación aérea en relación con la integración de las operaciones de transporte espacial, incluida la difusión de NOTAM, la comunicación con las partes interesadas asociada a operaciones específicas, la gestión de afluencia del tránsito aéreo y el intercambio de datos para la actualización en tiempo real de la situación del espacio aéreo, excluidos los datos de telemetría de los vehículos de lanzamiento.

Recomendación 3.1/7 — Operaciones en el espacio aéreo superior

Que la OACI:

- a) desarrolle una visión holística y un concepto mundial de operaciones en el espacio aéreo superior, incluidas la aprobación reglamentaria y la responsabilidad por las funciones de coordinación, para su inclusión en su programa de trabajo para el próximo trienio; y
- b) elabore disposiciones relacionadas con el tránsito seguro y eficiente de aeronaves a través del espacio aéreo controlado y la gestión de la separación en el espacio aéreo superior, incluidas la planificación de contingencia de los procedimientos de gestión del tránsito aéreo y las metodologías de evaluación y seguimiento de riesgos, especialmente para los descensos no controlados.

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea
3.2: Retiro gradual de los sistemas tradicionales

Optimización y/o retiro gradual de los sistemas tradicionales

3.26 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/96, presentada por Japón, en la que se destaca la necesidad de una metodología definida a escala mundial para optimizar el uso de los sistemas tradicionales. Reconociendo las dificultades que enfrentan los Estados y los beneficios de la innovación en el sistema de aviación, en particular en las áreas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), conviene en que la OACI debería considerar incluir la optimización del uso de los sistemas tradicionales en el desarrollo de la hoja de ruta sobre tecnología CNS, aprovechando el concepto de red de operación mínima CNS de manera armonizada a nivel mundial. El comité también subraya la importancia de garantizar la armonización con el GANP, así como de tener en cuenta los requisitos locales para la resiliencia del sistema de navegación aérea.

3.27 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/41, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se destacan las ventajas de los sistemas ATM modernos frente a los sistemas tradicionales existentes y se sostiene la necesidad de retirar gradualmente los sistemas tradicionales para mejorar la eficiencia, la seguridad operacional y la sostenibilidad de la navegación aérea mundial. Tras señalar que siguen siendo de aplicación las disposiciones de la OACI relativas a la interrupción de los servicios y la planificación de contingencia, anima a los Estados a adoptar un plan de implementación gradual para la transición a sistemas ATM modernos. Conviene en la necesidad de un marco mundial que guíe la transición desde los sistemas tradicionales y una plataforma para la puesta en común de conocimientos que facilite el intercambio de mejores prácticas y lecciones aprendidas, al tiempo que recuerda el importante papel de la OACI en el apoyo a la implantación.

Transición a los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo y cesación del FPL2012

3.28 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/11, presentada por la Secretaría, en la que se exponen los progresos realizados en la elaboración de disposiciones y orientaciones mundiales para permitir la implementación electiva de los servicios FF-ICE. En la nota se destacan las posibles dificultades asociadas a la operación prolongada en modo mixto de las disposiciones sobre planes de vuelo de la OACI, comúnmente denominadas FPL2012, y los servicios FF-ICE, y se propone 2034 como fecha límite mundial para la cesación del FPL2012. En la nota también se propone canalizar los esfuerzos y recursos apropiados de los Estados, la industria y la OACI para acelerar la implementación armonizada de los servicios FF-ICE.

3.29 El comité examina varias notas que refuerzan y complementan las acciones propuestas en AN-Conf/14-WP/11, entre ellas: AN-Conf/14-WP/71, presentada por los Emiratos Árabes Unidos; AN-Conf/14-WP/134, presentada por Brasil y apoyada por los Estados miembros de la CLAC¹²; AN-Conf/14-WP/49, presentada por el Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA) en nombre de sus 18 Estados miembros africanos¹³; y AN-Conf/14-WP/77, presentada por la IATA, la IFALPA, la IFATCA y el IBAC.

¹² Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

¹³ Benin, Burkina Faso, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Guinea Ecuatorial, República Centroafricana, Guinea-Bissau, Madagascar, Malí, Mauritania, Níger, Rwanda, Senegal, Togo.

3.30 El comité recuerda también las siguientes notas de estudio presentadas bajo la cuestión 3.1: AN-Conf/14-WP/60, presentada por Hungría en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹⁴, los demás Estados miembros de la CEAC¹⁵ y EUROCONTROL sobre la determinación de una fecha ambiciosa para la cesación del FPL2012; y AN-Conf/14-WP/48, presentada por China, Estados Unidos, Indonesia, Japón, Nueva Zelandia, República de Corea, Singapur, Tailandia y CANSO, sobre la implementación acelerada de los elementos constitutivos de la TBO, como FF-ICE y SWIM, para evitar un período prolongado de operaciones de modo mixto.

3.31 El comité reafirma los importantes beneficios que traerá aparejada la implementación mundial de servicios FF-ICE y afirma que es necesario reducir al mínimo la duración de las operaciones de modo mixto. El comité reconoce que la operación prolongada en modo mixto exigirá recursos adicionales para sostener la complejidad de ambos sistemas de procesamiento de planes de vuelo, lo que impedirá el aprovechamiento de los servicios FF-ICE y anulará los beneficios esperados. Como resultado, conviene en la necesidad de establecer una fecha límite mundial para poner fin a las operaciones de modo mixto. Se conviene además en que las iniciativas de la OACI se concentren en elaborar las disposiciones y orientaciones necesarias para permitir la cesación mundial del FPL2012.

3.32 El comité subraya la importancia de un enfoque inclusivo y coordinado a escala nacional y regional para planificar la transición a los servicios de FF-ICE, y el papel fundamental que desempeñarán los PIRG en este proceso. También destaca la necesidad de que los Estados compartan experiencias y recursos y la OACI proporcione la orientación y el apoyo necesarios. El comité reconoce además los beneficios de establecer grupos coordinadores regionales, de ser necesario, que se encarguen de coordinar y vigilar la planificación y ejecución de los servicios FF-ICE y brindar la ayuda necesaria durante el período de transición.

3.33 En cuanto a la fecha límite mundial para la cesación del FPL2012, el comité se expresa firmemente a favor del año 2034, reconociendo el tiempo necesario para que los Estados y la industria se preparen para la implementación y la OACI modifique las disposiciones y orientaciones pertinentes. Recordando la iniciativa "Ningún país se queda atrás", se conviene en que la OACI debería evaluar periódicamente el grado de preparación de la comunidad ATM mundial e informar al respecto, y tenerlo en cuenta a la hora de determinar las fechas de aplicabilidad de las propuestas de modificación de las disposiciones de la OACI relativas a la cesación del FPL2012.

3.34 Se toma nota de las notas de información presentadas por Países Bajos (AN-Conf/14-WP/158 y AN-Conf/14-WP/159).

3.35 A la luz de las deliberaciones, el comité aprueba las siguientes recomendaciones:

Recomendación 3.2/1 – Retiro gradual y/u optimización del uso de los sistemas tradicionales

Que los Estados:

- a) adopten un plan de implementación gradual para la transición a sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y sistemas de gestión del tránsito aéreo modernos mientras mantienen una red de operaciones mínima para prestar servicios de navegación aérea resilientes;

¹⁴ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia.

¹⁵ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye, Ucrania y Reino Unido.

que la OACI:

- b) desarrolle un marco mundial para guiar a los Estados miembros en el retiro gradual y/o la optimización del uso de los sistemas tradicionales, con fines de consistencia e interoperabilidad;
- c) considere incluir una metodología para optimizar el uso de los sistemas tradicionales en la hoja de ruta sobre tecnología de comunicaciones, navegación y vigilancia, aprovechando el concepto de red de operación mínima de comunicaciones, navegación y vigilancia de manera armonizada a nivel mundial; y
- d) establezca una plataforma de puesta en común de conocimientos para que los Estados miembros compartan experiencias, retos y buenas prácticas en relación con la transición de los sistemas tradicionales a las modernas tecnologías de gestión del tránsito aéreo.

Recomendación 3.2/2 – Transición a los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo y cesación del plan de vuelo OACI 2012 para 2034

Que los Estados:

- a) con miras a la cesación en 2034 del plan de vuelo OACI 2012 a nivel mundial, inicien la elaboración de un plan nacional de transición a los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo junto con las partes interesadas de la industria;
- b) incluyan planes para la implementación de servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo mínimos y opcionales en los planes nacionales de navegación aérea;
- c) compartan experiencias y recursos para la implementación de servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo;
- d) y los grupos regionales de planificación y ejecución consideren establecer grupos coordinadores regionales para que coordinen la planificación y ejecución de servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo y provean el apoyo necesario durante el periodo de transición; y
- e) contribuyan al trabajo de su respectivo grupo regional de planificación y ejecución y sus subgrupos y los ayuden a desarrollar un plan regional de transición a servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo sobre la base de la cesación mundial en 2034 del plan de vuelo OACI 2012;

que la OACI:

- f) modifique las disposiciones y los textos de orientación pertinentes de la OACI para permitir la cesación mundial en 2034 del plan de vuelo OACI y los mensajes de los servicios de tránsito aéreo asociados;

- g) a través de los grupos regionales de planificación y ejecución, brinde orientación y ayuda para la elaboración de planes regionales de transición a información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo para permitir la cesación mundial en 2034 del plan de vuelo OACI 2012;
- h) favorezca la colaboración interregional para la implementación armonizada de servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo y la transición a ellos;
- i) vigile y facilite el avance de los desarrollos de planes de implementación y transición de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo de los Estados; y
- j) efectúe una evaluación periódica de la preparación de la comunidad mundial de gestión del tránsito aéreo para la cesación mundial en 2034 del plan de vuelo OACI 2012 y notifique al respecto.

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

Elaboración del Plan Mundial de Navegación Aérea

3.36 La nota AN-Conf/14-WP/12, presentada por la Secretaría, contiene propuestas para realizar un conjunto de actualizaciones mayores de los niveles técnico y estratégico de la séptima edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750), el cual se someterá posteriormente, como octava edición, a la consideración del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A42) para obtener su respaldo. El comité expresa su acuerdo, en principio, con las propuestas de actualización del nivel estratégico mundial: principalmente, la adición de dos desafíos y oportunidades para reflejar las áreas prioritarias definidas en el 41º período de sesiones de la Asamblea, un nuevo enfoque hacia los nuevos participantes y la inteligencia artificial, la conexión entre los niveles estratégico y técnico, así como la actualización de las ambiciones de rendimiento y la hoja de ruta conceptual.

3.37 Con respecto a las propuestas de actualización del nivel técnico mundial, el comité expresa su acuerdo, en principio, con la actualización del área clave de rendimiento relacionada con el medioambiente y el área primordial de resiliencia del marco de rendimiento del GANP. También conviene en que el grupo o grupos expertos pertinentes examinen la manera en que se hace referencia a algunas medidas ambientales en los objetivos de rendimiento. El comité observa que las tecnologías más recientes de la industria se han reflejado en el marco ASBU. Además, reconoce la necesidad de que la OACI siga actualizando el nivel técnico mundial, sobre la base de los cambios en el nivel estratégico, como se destacó en la nota AN-Conf/14-WP/132, presentada por Arabia Saudita, y en la nota AN-CONF/14-WP/152, presentada por la República de Corea. Dada la importancia de la gestión del rendimiento y la integración de nuevos conceptos, el comité acuerda que la OACI: racionalice el marco de rendimiento teniendo en cuenta las necesidades regionales; actualice la conexión entre el marco ASBU y el marco de rendimiento, incluidas las áreas relacionadas con el medioambiente y la resiliencia; elabore textos de orientación y utilice los casos de uso validados para respaldar la formulación y aplicación de nuevos conceptos. A fin de agilizar esta tarea, el comité insta a todos los Estados miembros con experiencia en los nuevos conceptos a que compartan su experiencia con otros Estados por intermedio de la OACI.

3.38 Para mejorar la comprensión de la estructura, el contexto y los cambios trazables de cada edición del GANP, el comité conviene en la necesidad de elaborar estrategias de comunicación eficientes.

3.39 El comité toma nota de las preocupaciones expresadas en la nota AN-Conf/14-WP/152 relativas al desarrollo del sistema electrónico para la gestión de los planes regionales de navegación aérea (ANP), en cuanto a plazos, transparencia de la revisión y seguimiento histórico del proceso de revisión. También conviene en la necesidad de contar con procedimientos de revisión y métodos de presentación claros y, al mismo tiempo, preservar las funciones originales de los ANP y reconocer las dificultades que supone utilizar exclusivamente recursos en línea como documentos de referencia confiables. La OACI debería invitar a todas las partes interesadas pertinentes a participar en este proceso de elaboración e implantación.

3.40 Las notas AN-CONF/14-WP/33, revisión núm. 1, y AN-CONF/14-WP/64, revisión núm. 1, presentadas por la República Islámica del Irán, plantean los desafíos producto de las sanciones a la aviación civil, las cuales impiden al Irán desarrollar su sistema de navegación aérea en consonancia con las disposiciones de la OACI y el GANP. El comité observa que el tema de las sanciones no se limita a la navegación aérea y que varios Estados, entre ellos el Irán, lo han planteado en Asambleas de la OACI previas. También señala que las repercusiones de las sanciones en la aviación civil y en la planificación de la mejora de los servicios de navegación aérea no están dentro del mandato de los grupos expertos de la OACI. El comité destaca que la cuestión de las sanciones cae fuera del ámbito de la conferencia y recuerda que la Comisión Económica, durante el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, reconoció que se trataba de un asunto complejo, político y delicado, por lo que se decidió señalarlo a la atención del Presidente del Consejo, cuyos buenos oficios habían intervenido en estas cuestiones en el pasado.

Puesta en marcha del Plan Mundial de Navegación Aérea

3.41 El comité respalda las notas AN-Conf/14-WP/84 y AN-Conf/14-WP/87, presentadas por la CAFAC en nombre de 54 Estados miembros¹⁶, que versan sobre la puesta en marcha fragmentada y no uniforme del GANP. La nota AN-Conf/14-WP/84 hace hincapié en la necesidad de hacer frente a los retos que impiden la implantación de mejoras de la eficiencia de la navegación aérea para contribuir eficazmente a la consecución del LTAG de la OACI de cero emisiones netas de CO₂ para 2050, un área prioritaria que deberá reflejarse en la octava edición del GANP, tal y como se propone en la nota AN-Conf/14-WP/12. Para enfrentar estos retos, el comité anima a los Estados a aprovechar las fuentes de financiamiento disponibles, así como a adoptar mecanismos rentables y asequibles para subsanar los saltos y las carencias de infraestructura. Además, insta a la OACI a incorporar las políticas y directrices necesarias, permitir el intercambio de recursos y promover la uniformidad de la aplicación y el reconocimiento mutuo de los marcos normativos.

3.42 La nota AN-Conf/14-WP/87 plantea dificultades adicionales que impiden aplicar satisfactoriamente las estrategias esbozadas en el GANP para lograr un sistema de navegación aérea interoperable a escala mundial y sin fisuras. El comité toma nota de que la OACI debería seguir respaldando a todos los Estados miembros mediante los mecanismos existentes, incluidos los planes regionales y sus programas conexos, proporcionando más actividades de instrucción destinadas a crear capacidad para mejorar la puesta en marcha del GANP. También se reconoce que los talleres, celebrados en colaboración con otras organizaciones internacionales, seguirán siendo una piedra angular para explicar a las entidades normativas la importancia de poner en marcha el GANP, al igual que la movilización de fondos para aplicar estrategias para la implantación oportuna del GANP, como los elementos constitutivos básicos, el desarrollo de infraestructuras y la asistencia continua a los Estados para que elaboren sus PAN nacionales y los alineen con los PAN regionales.

¹⁶ Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauricio, Mauritania, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

3.43 La nota AN-Conf/14-WP/117, presentada por el ITF, trata la necesidad de elaborar procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y textos de orientación relacionados con las actividades de instrucción destinadas a especialistas en operaciones de tránsito aéreo. Si bien reconoce que la instrucción es un aspecto relevante de la implantación de mejoras de la navegación aérea, el comité manifiesta su preocupación de que resulta prematuro elaborar PANS y textos de orientación para una nueva categoría amplia de profesionales que abarca numerosas funciones y necesidades de instrucción singulares. Sin embargo, el comité señala que las disposiciones PANS ya se ocupan de algunas de las funciones de especialistas en operaciones de tránsito aéreo.

3.44 Se toma conocimiento de las notas de información proporcionadas por el Brasil (AN-Conf/14-WP/193); China (AN-Conf/14-WP/179); Arabia Saudita (AN-CONF/14-WP/194 y AN-CONF/14WP/195); y el Uruguay y respaldadas por 19 Estados miembros de la CLAC (AN-Conf/14-WP/155)¹⁷.

3.45 A la luz de las deliberaciones, el comité conviene en las siguientes recomendaciones:

Recomendación 3.3/1 — Actualización del nivel estratégico mundial de la séptima edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750)

Que los Estados:

- a) convengan, en principio, en la adición de dos desafíos y oportunidades, en reconocimiento de las áreas prioritarias definidas en el 41° período de sesiones de la Asamblea: el nuevo enfoque hacia los nuevos participantes y la inteligencia artificial, y el enfoque para conectar los niveles estratégico y técnico en el proyecto de la octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea que se presentará en el 42° período de sesiones de la Asamblea para obtener su respaldo; y
- b) expresen su acuerdo, en principio, con la propuesta de actualización de las ambiciones de rendimiento y la hoja de ruta conceptual;

que la OACI:

- c) tenga en cuenta los resultados de la conferencia y otros aportes provenientes de Estados, organizaciones internacionales y otras partes interesadas para finalizar la preparación de la octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea para su posterior presentación ante el 42° período de sesiones la Asamblea para su respaldo.

Recomendación 3.3/2 — Actualización del nivel técnico mundial de la séptima edición del Plan Mundial de Navegación Aérea y sus niveles regionales y nacionales

Que los Estados:

- a) expresen su acuerdo, en principio, con la actualización del área clave de rendimiento sobre el medioambiente y la conexión que realiza entre el GANP y otras iniciativas de la OACI sobre medioambiente, tomando nota de la labor en curso del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación sobre parámetros de vigilancia y notificación para el objetivo ambicioso a largo plazo 2050, que abarcan todas las reducciones de emisiones de CO₂ del sector;

¹⁷ Argentina, Aruba, Belice, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de).

- b) expresen su acuerdo, en principio, con el área primordial de resiliencia;
- c) utilicen, en colaboración con las oficinas regionales, el sistema electrónico para la gestión de los planes regionales de navegación aérea, cuando esté disponible; y
- d) utilicen la plantilla para la elaboración de un plan nacional de navegación aérea, cuando esté disponible;

que la OACI:

- e) actualice la evaluación de rendimiento del marco de mejoras por bloques del sistema de aviación con los nuevos objetivos del área clave de rendimiento sobre el medioambiente y el área primordial de resiliencia;
- f) siga actualizando el marco de mejoras por bloques del sistema de aviación y refleje los dos desafíos y oportunidades adicionales propuestos para reconocer las áreas prioritarias definidas en el 41º período de sesiones de la Asamblea, para la octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea, la cual se presentará en el 42º período de sesiones de la Asamblea para su respaldo;
- g) presente un plan de implantación del sistema electrónico para la gestión de los planes regionales de navegación aérea y de la plantilla para la elaboración de un plan nacional de navegación aérea; y
- h) tenga en cuenta los resultados de la conferencia y continúe trabajando con los Estados, organizaciones internacionales y otras partes interesadas en la preparación de la octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea para su posterior presentación en el 42º período de sesiones de la Asamblea para su respaldo.

— FIN —