



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 23: Planes mundiales de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

ESTRATEGIA INTEGRAL PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA: RESPALDO DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (GANP)

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En su 39° período de sesiones, la Asamblea de la OACI acordó ampliar el ciclo de vida del *Plan Mundial de Navegación Aérea* (GANP) por medio de actualizaciones menores cada tres años y actualizaciones de mayor envergadura cada seis, según fuera necesario, a fin de brindar estabilidad. La séptima edición del GANP, que fue aprobada por la Asamblea durante su 41° período de sesiones, constituyó una actualización menor. En esta nota se somete a la consideración de la Asamblea la octava edición, que contiene cambios de envergadura y que fue aprobada por el Consejo el 2 de julio de 2025. 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 destaca además un enfoque que se propone para la novena edición del GANP, que refleja las dificultades que enfrenta la comunidad de la aviación para concretar su visión.

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

- respaldar la octava edición del *Plan Mundial de Navegación Aérea* (GANP, Doc 9750);
- pedir a los Estados miembros, a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y a todos los miembros de la comunidad de la aviación que sigan mejorando el sistema de navegación aérea en consonancia con el GANP, de manera que se adapte a las oportunidades y desafíos mundiales, regionales y locales en forma oportuna y ordenada;
- adoptar la enmienda de la resolución A41-6 de la Asamblea en lo que respecta al GANP que se propone en el apéndice de esta nota; y
- encomendar a la OACI que preste a los Estados miembros el apoyo necesario para elaborar y aplicar planes nacionales de navegación aérea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: <i>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, El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo, y Ningún país se queda atrás.</i>
<i>Consecuencias financieras:</i>	Se prevé que las actividades de la OACI mencionadas en esta nota se lleven a cabo con recursos del presupuesto regular de 2026-2027-2028 y con contribuciones extrapresupuestarias, conforme a la orientación del Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028.

<i>Referencias:</i>	<i>Plan Mundial de Navegación Aérea (Doc 9750) (Portal GANP) – séptima edición</i> <i>Informe de la decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14),</i> <i>Montreal, 26 de agosto – 6 de septiembre de 2024, y Suplemento núm. 1</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184)</i> <i>Doc 10186, 41º período de sesiones de la Asamblea. Montreal, 27 de septiembre – 7 de</i> <i>octubre de 2022. Informe de la Comisión Técnica</i> <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (Doc 10004)</i>
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 39º período de sesiones, la Asamblea de la OACI acordó ampliar el ciclo de vida del GANP a actualizaciones de mayor envergadura cada seis años o más y actualizaciones menores cada tres años, según sea necesario, a fin de brindar estabilidad. La sexta edición del GANP, aprobada por la Asamblea durante su 40º período de sesiones, representó una actualización mayor e incluyó un cambio de formato, al pasar de ser un documento impreso a un documento electrónico en la web (conocido como “[Portal GANP](#)”). La séptima edición del GANP, aprobada por la Asamblea durante su 41º período de sesiones (A41), introdujo un cambio menor en el nivel técnico mundial, concretamente, el marco de rendimiento, así como los marcos de los elementos constitutivos básicos (BBB) y ASBU. En la presente nota se propone para su aprobación una octava edición que contiene actualizaciones de envergadura.

1.2 En su 41º período de sesiones, además de respaldar la séptima edición del *Plan Mundial de Navegación Aérea* (GANP, Doc 9750) por medio de la resolución A41-6: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, la Asamblea fijó una serie de prioridades mundiales.

1.3 El 1 de noviembre de 2024, el Consejo aprobó el [Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI](#), cuyo propósito es lograr un sistema de aviación civil internacional seguro, protegido y sostenible que conecte al mundo en beneficio de todas las naciones y los pueblos. Para alcanzar esta visión, la OACI ha definido seis objetivos estratégicos, que son los principios rectores de sus tres procesos de trabajo principales: la formulación de políticas y normalización, la vigilancia y auditoría, y el apoyo a la implementación, incluido el *Plan Mundial de Navegación Aérea*.

1.4 La octava edición del GANP aprobada por el Consejo (235/14) refleja las prioridades mundiales establecidas por la Asamblea de la OACI durante su 41º período de sesiones y en el [Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI](#) aprobado por el Consejo el 1 de noviembre de 2024.

2. OCTAVA EDICIÓN DEL GANP

2.1 Durante su 41º período de sesiones, la Asamblea de la OACI subrayó la necesidad de centrarse en áreas prioritarias, como la recuperación y sostenibilidad del transporte aéreo, la reducción de las emisiones de CO₂¹ y la resiliencia del sistema de aviación, manteniendo al mismo tiempo la seguridad operacional. Estas áreas prioritarias también se ven reflejadas en los siguientes objetivos estratégicos de la OACI: “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”, y “El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo”.

¹ Nota.— Durante el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A41) se adoptó un objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050 (véase la resolución A41-21).

2.2 Nivel estratégico mundial

2.2.1 La estrategia del GANP reconoce que el poderoso motor socioeconómico que constituye la industria de la aviación está experimentando diversas dificultades. Si bien se espera que el tráfico aéreo, con su movimiento de pasajeras y pasajeros y mercancías alrededor del mundo, se duplique en los próximos quince años, las nuevas formas de demanda, las tecnologías emergentes y las prácticas comerciales innovadoras, junto con el talento humano, suponen nuevos desafíos y oportunidades que exigen una transformación urgente del sistema mundial de navegación aérea para que pueda seguir impulsando el bienestar social en todo el mundo. Para actuar en las áreas prioritarias definidas por la A41 y los objetivos estratégicos, es importante que se las incorpore en la evolución del sistema de navegación aérea agregando a la estrategia del GANP los siguientes desafíos y oportunidades, a saber, “Apoyar los objetivos climáticos a través de la innovación y la eficiencia” y “Mantener el rendimiento operacional con más resiliencia”.

2.2.2 Dado que el principio central del GANP es que la necesidad de rendimiento motorice la evolución del sistema de navegación aérea, las ambiciones de rendimiento en materia de medioambiente y resiliencia deberían actualizarse en la estrategia del GANP para que digan: “Minimizar, por medio de mejoras operacionales que en particular reduzcan el consumo de combustible, los efectos ambientales adversos de la aviación en el clima”, “Minimizar, por medio de mejoras operacionales, los efectos ambientales locales adversos de la aviación en el nivel de ruido y la calidad del aire local” y “El mantenimiento de la provisión de servicios y el rendimiento del sistema frente a sucesos perturbadores”. Esta actualización permitirá utilizar un enfoque integrado de la gestión del rendimiento, establecer un vínculo entre el GANP y otras iniciativas del objetivo estratégico “Protección del medioambiente” de la OACI en consonancia con la recomendación 1.2/1 de la 14ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14) — *Trabajos para mejorar la armonización del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)* y ofrecer un enfoque coordinado sobre el medioambiente y la resiliencia.

2.2.3 Es necesario dar cuenta de la innovación en la aviación en el nivel estratégico. Es preciso integrar holísticamente a los nuevos participantes² en el sistema de navegación aérea. Por esto, a partir del nuevo objetivo estratégico relacionado con la movilidad, se ha incorporado en la estrategia del GANP un nuevo enfoque centrado en los servicios de navegación aérea que se requieren para integrar a los nuevos participantes. La prestación de servicios de navegación aérea se vinculará, al menos inicialmente, a espacios aéreos diferentes, aunque se prevé que con el tiempo evolucione hacia una mayor integración de los usuarios de espacios aéreos tradicionales y emergentes. Además, existe la expectativa cada vez mayor de que se apliquen ciertos tipos de inteligencia artificial en herramientas avanzadas de apoyo al proceso de decisión en la industria de la aviación. Para lograr una interpretación común de la inteligencia artificial y comprender sus repercusiones tanto para las operaciones como para los seres humanos que integran el sistema, se han incorporado en la estrategia del GANP los principios de las Naciones Unidas³ para un uso ético de la inteligencia artificial. La estrategia del GANP figura en el [Resultado esperado 1](#).

2.3 Nivel técnico mundial

2.3.1 Impulsado por el nuevo objetivo estratégico “Ningún país se queda atrás”, el GANP ofrece un nivel técnico mundial que promueve la implementación de la estrategia y ayuda a que ninguna parte interesada se quede atrás. Las actualizaciones de la estrategia en la octava edición del GANP se han reflejado en el nivel técnico por medio de: orientación adicional sobre la aplicación de un enfoque basado en el rendimiento, que figura en el [Resultado esperado 4](#), a fin de optimizar la asignación de recursos, una

² El término “nuevos participantes” abarca una variedad de tipos de aeronaves y misiones tales como aeronaves eléctricas o propulsadas con energía solar, de despegue vertical, no tripuladas, dirigibles, globos y una variedad de operaciones de vuelo por debajo, por encima y dentro del rango de altitudes generalmente utilizadas por la aviación en la actualidad.

³ [CEB_2022_2_Add.1 \(AI ethics principles\).pdf](#)

actualización del marco de rendimiento del GANP sobre el medioambiente y la resiliencia, disponible en el [Resultado esperado 5](#), y una actualización del marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), disponible en los [Resultados esperados 2a](#) y [2b](#). Igualmente, durante la 13ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13) y la A40, se le solicitó a la OACI que aumentara la visibilidad del vínculo entre el nivel técnico y el estratégico del GANP. A tal efecto, se propuso correlacionar el marco ASBU con la hoja de ruta conceptual. Por medio de esta correlación, disponible en el [Resultado esperado 3](#), se muestra la progresión del marco ASBU (nivel técnico) en la hoja de ruta conceptual (nivel estratégico).

2.4 Niveles regional y nacional

2.4.1 Los planes regionales y nacionales de navegación aérea son esenciales para concretar la visión que se articula en el GANP, ya que fomentan la congruencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos, desde la formulación de las mejoras operacionales hasta su implementación, a fin de mejorar el sistema de navegación aérea en todo el mundo. Estos niveles brindan a la comunidad de la aviación mundial una base común para planificar la implementación a corto y mediano plazo.

2.4.2 En el nivel regional se atienden las necesidades operacionales y de rendimiento, las limitaciones y las oportunidades regionales y subregionales a través de los planes regionales de navegación aérea y otras iniciativas alineadas con el nivel técnico y el estratégico en todo el mundo. Para promover la implementación de la planificación regional, se está desarrollando una solución en línea para la gestión de los planes regionales de navegación aérea.

2.4.3 La elaboración de los planes nacionales de navegación aérea (NANP), en coordinación con las partes interesadas pertinentes y en alineación con los planes regionales y el plan mundial, es una parte estratégica del marco nacional de planificación de la aviación de un Estado y es fundamental para alcanzar la visión común que está desarrollándose en el GANP. Para sustentar la planificación nacional, se está elaborando un modelo y textos de orientación para los NANP que estarán disponibles en el [Portal GANP](#).

3. PERSPECTIVAS PARA LA NOVENA EDICIÓN DEL GANP

3.1 Los Estados están teniendo grandes dificultades para ejecutar el plan debido a la complejidad inherente al sistema de navegación aérea, que se exacerban como consecuencia de la falta de orientación, la transición en curso hacia un enfoque basado en el rendimiento, la necesidad de seguir el ritmo de la frecuencia con que se actualiza el GANP y la resultante falta de sincronización entre las actualizaciones del plan mundial y los planes regionales y nacionales. El bajo grado de desarrollo de los planes nacionales de navegación aérea pone de relieve estas dificultades. En el plano regional, si bien se han hecho esfuerzos para aplicar mejoras operacionales, los avances continúan siendo desiguales, y la integración regional de las iniciativas se ve obstaculizada por la falta de orientación y de indicaciones claras a nivel mundial. Esta situación ha producido ineficiencias y ha impedido una implementación mundialmente armonizada.

3.2 El objetivo de la AN-Conf/14, bajo el lema “Mejorar el rendimiento para impulsar la sostenibilidad”, fue alcanzar un consenso mundial con respecto a cuáles son las iniciativas de mejora del rendimiento que permitirían a la OACI, a los Estados miembros y a la industria hacer frente a los problemas medioambientales mundiales que se le plantean al sector de la aviación y adaptarse a la rápida evolución de las operaciones y las tecnologías, en un contexto de recursos limitados. La conferencia formuló una serie de recomendaciones de mejoras operacionales específicas en el marco ASBU que están interconectadas.

3.3 Es necesario un período de examen para determinar las dificultades concretas a las que se enfrentan los Estados y las regiones, analizarlas y darles respuesta estructurada y dinámica. La novena edición del GANP debería ofrecer más estabilidad y contribuir en mayor medida a que los Estados y otras

partes interesadas comprendan la evolución prevista del sistema mundial de navegación aérea y sus funciones y responsabilidades para concretar la visión de un sistema integrado, armonizado, fluido e interoperable en todo el mundo. Esta evolución debería acordarse a nivel mundial y debe tener en cuenta las necesidades de los Estados y las regiones.

4. RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 De acuerdo con la resolución A41-6 de la Asamblea, el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el GANP respaldan los nuevos objetivos estratégicos de la Organización. El proyecto parcial de resolución que se presenta en el apéndice de esta nota se centra en el GANP y, por lo tanto, sustituye la resolución A41-6: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*.

4.2 Al examinar el proyecto de resolución del apéndice, y para los fines de esta nota, remitirse al apéndice B, que trata específicamente del GANP. El preámbulo del proyecto de resolución y el apéndice A, que trata específicamente del GASP, se presentan en la nota A42 WP/17 TE/1, también en el marco de la cuestión 23 del orden del día.

5. CONCLUSIÓN

5.1 En este contexto de cambios rápidos y constantes, para alcanzar el crecimiento sostenible en el sistema de transporte aéreo internacional se necesita un sistema mundial de navegación aérea muy eficiente y sin discontinuidades. A partir de las prioridades definidas por la Asamblea de la OACI en su 41º período de sesiones y el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI, la octava edición del GANP presenta una estrategia actualizada y proporciona el apoyo a la implementación necesario estableciendo un nivel técnico mundial y niveles regionales y nacionales. Al reunir a la comunidad de la aviación y no permitir que nadie se quede atrás, la octava edición del GANP tiene como objetivo lograr un sistema mundial de navegación aérea ágil, seguro, sostenible, eficiente e interoperable.

5.2 De cara al futuro, a partir de las dificultades que enfrenta la comunidad de la aviación para ejecutar el GANP, se propone que la novena edición se centre en ofrecer más estabilidad y directrices claras sobre la evolución prevista del sistema mundial de navegación aérea, teniendo en cuenta las necesidades regionales y nacionales.

— — — — —

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN POR EL 42º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

A42-xx: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

Considerando que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y los demás interesados;

Considerando que, ~~con miras a lograr este objetivo, la Organización~~ OACI se ha fijado objetivos estratégicos en su Plan Estratégico 2026-2050 que incluyen objetivos ~~de~~ relacionados con la seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea;

Reconociendo la importancia de contar con un marco mundial y planes regionales y nacionales en respaldo de los objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en dicho marco mundial;

Reconociendo que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI; y

Tomando nota de la aprobación acordada por el Consejo de a la edición ~~2023-2025~~ 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y de la ~~séptima~~ octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP);

La Asamblea:

1. *Respalda* la edición ~~2023-2025~~ 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la ~~séptima~~ octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la evolución del sistema de navegación aérea, respectivamente;
2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el GASP y el GANP en respaldo de los objetivos estratégicos pertinentes de la Organización y, a su vez, ~~garantice~~ mantenga la estabilidad y el ~~alineamiento necesarios~~ ~~necesaria~~;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación, colaboración y coordinación con ~~todos los interesados~~ todas las partes interesadas;
4. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, ~~garantizándose~~ ~~manteniéndose~~ así la coherencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;

5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;
6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), a través del GASP, el GANP y el proceso de planificación regional de la OACI;
7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, así como de los planes regionales y nacionales, evitando la duplicación de esfuerzos;
8. *Exhorta* a los Estados e invita a los demás interesados partes interesadas a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. *Encarga* al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP y preste el apoyo necesario a los Estados miembros para que elaboren e implementen planes nacionales; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40-1/A41-6 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea.

APÉNDICE A

Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

...

APÉNDICE B

Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

Considerando que el acrecentamiento de la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia en las operaciones de aviación constituye un elemento clave de los objetivos estratégicos de la OACI;

Habiendo adoptado la resolución A40-1/A42-xx, que contiene la declaración consolidada de las políticas permanentes y prácticas conexas de la OACI relativas específicamente a la navegación aérea;

Reconociendo la importancia del GANP como estrategia operacional y como parte del conjunto de medidas para alcanzar las metas mundiales a las que aspira los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI en materia de reducción de las emisiones de CO₂; y

Reconociendo que muchos Estados y regiones están desarrollando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización y transformación de la navegación aérea; y

Reconociendo que el intercambio de mejores prácticas, la experiencia adquirida y el aporte de textos de orientación pueden apoyar a los Estados en la introducción de mejoras operacionales de manera rentable por medio de la adopción de sistemas avanzados sin pasar por pasos intermedios;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que utilice la orientación del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea;

~~2. *Insta* al Consejo a proporcionar a los Estados una hoja de ruta de normalización, como se anuncia en el GANP, como base para el programa de trabajo de la OACI;~~

32. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica de la aviación a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución, estableciendo prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos armonizados a escala mundial en función de las necesidades operacionales;

43. *Exhorta* a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP para la implementación de mejoras operacionales como parte de su estrategia nacional para reducir el impacto ambiental de la aviación internacional, incluidas las emisiones de CO₂;

54. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI, y mutuamente, sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;

65. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y, en colaboración con la OACI, analizar su implantación;

76. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional que incluyan, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados asociados a la implementación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;

87. *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;

98. *Encarga* al Consejo que continúe desarrollando el GANP para mantenerlo actualizado con la evolución de las tecnologías emergentes y los requisitos operacionales; y

109. *Invita* a la OACI a avanzar en la elaboración de textos de orientación relacionados con el Plan Nacional de Navegación Aérea en las próximas revisiones del GANP y a recopilar y compartir las mejores prácticas, la experiencia adquirida y los resultados de referencia relacionados con la aplicación de mejoras operacionales.