



## ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN TÉCNICA

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

#### PERÍODOS ADECUADOS QUE PERMITAN DESARROLLAR UNA METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN Y LOGRAR LA IMPLEMENTACIÓN DE SOLUCIONES TÉCNICAS Y OPERACIONALES ESTABLECIDOS POR LOS PLANES DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por Perú y apoyada por Estados miembros de la CLAC)<sup>2</sup>

#### RESUMEN

Esta Nota presenta la problemática del Estado peruano en contar con un Plan Nacional de Navegación Aérea actualizado al Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), considerando que el Plan Nacional del Perú se ha elaborado en base al GANP 6ta Edición y posterior a ello la OACI ya ha aprobado el GANP en su 7ma Edición y en esta Asamblea se propone la aprobación de la 8va Edición.

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

- apoyar la presente nota con la finalidad de tener periodos adecuados para una actualización de los planes nacionales que permitan una implementación, eficiente y armoniosa de los elementos ASBU, considerados en la planificación con la comunidad aeronáutica del Estado de manera eficiente, armoniosa e interoperable con la industria nacional e internacional; y
- que la OACI profundice sus esfuerzos para facilitar la documentación referida al GANP en los seis idiomas oficiales de la OACI.

|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | La implementación de nuevas tecnologías y/o herramientas de mejora para la navegación aérea involucran un alto presupuesto por parte de las administraciones asociadas a personal, entrenamiento, manuales procedimientos, entre otros.                                                                                                                                                                                         |
| <i>Referencias:</i>               | Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i><br>Anexo 10 — <i>Telecomunicaciones aeronáuticas</i><br><i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019)</i> (Doc 10140)<br><i>Informe de la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea</i> (Doc 10115)<br><i>Plan Mundial de Navegación Aérea</i> (Doc 9750)<br>AN- Conf/14-WP/12, <i>Octava edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP)</i> |

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Perú.

<sup>2</sup> Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Paraguay, República Dominicana y Uruguay.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) ha evolucionado significativamente desde sus primeras versiones, especialmente desde el tránsito del *Plan de navegación aérea — Regiones del Caribe y Sudamérica* (Doc 8733) a un enfoque modular basado en bloques de desarrollo (ASBU). La 6ª edición del GANP sentó las bases del marco ASBU, pero la 7ª edición, aprobada en 2019, introdujo una estructura más orientada al rendimiento, junto con mejoras tecnológicas como SWIM, gestión del espacio aéreo flexible, y un enlace con el Plan de Seguridad Operacional Global.

1.2 En su 39º período de sesiones, la Asamblea de la OACI acordó ampliar el ciclo de vida del GANP por medio de actualizaciones menores cada tres años y actualizaciones de mayor envergadura cada seis, según fuera necesario, a fin de brindar estabilidad.

1.3 La propuesta de 8ª edición, en evaluación en esta 42ª Asamblea, plantea un mayor enfoque en resiliencia operativa, digitalización del entorno ATM y armonización con los Objetivos de Desarrollo Sostenible con nuevos indicadores. Estas actualizaciones constantes generan un reto para Estados como el Perú, que deben adaptar sus planes nacionales en plazos cada vez más breves, con las limitaciones inherentes para poder realizar todas las actividades posteriores que se requieren para actualizar una planificación en períodos de 3 años.

1.4 El GANP proporciona un marco estratégico y técnico que guía a los Estados en la evolución de sus sistemas de navegación aérea. Las actualizaciones periódicas del GANP buscan incorporar innovaciones tecnológicas y responder a la evolución del tráfico aéreo mundial. Sin embargo, Estados como el Perú enfrentan retos institucionales y técnicos que dificultan la actualización e implementación oportuna de las nuevas versiones del GANP, lo cual genera un desfase con respecto a las metas globales.

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 Aspectos relacionados a la frecuencia de enmienda: GNAP, Plan Regional y Plan Nacional

2.1.1 El Perú publicó su PNNA en 2018, con base en la 6ª Edición del GANP, este año 2025 se tenía previsto actualizarlo para incorporar los lineamientos de la 7ª edición, sin embargo, para la fecha de su publicación ya estará nuevamente desfasado respecto a la nueva versión del GANP en su 8va Edición.

2.1.2 Si bien la séptima edición del GANP, que fue presentada con cambios menores para su aprobación durante la 41ª Asamblea, la modificación que se plantea para esta 8va edición está relacionada con nuevas métricas del ámbito medioambiental con aspectos Long Term Aspirational Goal – LTAG y de seguridad operacional, se ha incluido un área de resiliencia y el Performance Framework del GANP se ha extendido con la finalidad de generar una mejor comprensión al momento de su implementación, en tal sentido no consideramos que estos sean cambios menores.

2.1.3 La frecuencia de las actualizaciones del GANP (2013, 2016, 2019 y la nueva propuesta de este año 2025) constituye un desafío para el Estado peruano en el cumplimiento del ciclo de revisión nacional, que típicamente puede tomar entre 4 y 6 años, considerando los procedimientos administrativos, consulta a partes interesadas, así como la coordinación con el proveedor de servicios de navegación aérea.

## 2.2 Aspectos relacionados a la implementación del PNNA

2.2.1 Otro aspecto importante a considerar es la disponibilidad de los recursos humanos limitados, ya que se requiere de una alta experiencia y conocimientos de los aspectos de navegación aérea. El personal involucrado es personal de la Autoridad que realiza otras actividades, es decir no es a dedicación exclusiva.

2.2.2 Una vez este personal culmine el trabajo de planificación, también se encarga de las actividades de difusión y generación de documentación diversa que apoye la implementación debiendo abordar aspectos diversos que van desde las nuevas tecnologías, el conocimiento de la metodología de gestión de proyectos, uso de indicadores y liderar en muchos casos grupos de colaboración que permitan una implementación segura, armonizada e interoperable con el ANSP y la industria en general.

2.2.3 Cada nueva versión del GANP implica una revisión a los planes regionales, nacionales e institucionales en diversos aspectos tales como:

- a) *Fase de Planificación.* Al ser aprobada una nueva Edición del GANP, esta debe ser distribuida a todos los Estados miembros, en sus respectivos idiomas, con la justificación correspondiente de cada cambio de la nueva Edición. Posterior a ello las oficinas regionales deben realizar talleres para difundir estos nuevos cambios y asegurarse que los mismos han sido asimilados por los responsables de cada Estado, quienes a su vez deben proseguir con el proceso de difusión al interior de sus administraciones, es decir en la Autoridad Aeronáutica, el proveedor de los servicios de navegación aérea, operadores aéreos y la comunidad aeronáutica en general. Posterior al entendimiento de los cambios y difundidos los mismos, corresponde de manera consensuada por las partes de la comunidad aeronáutica del Estado enmendar el Plan Nacional donde corresponda.
- b) *Fase de Implementación.* El objetivo de la planificación es la implementación de los módulos ASBU correspondientes, en ese sentido cada nuevo bloque ASBU implica una revisión de la planificación regional, nacional e institucional, acompañada de:
  - 1) difusión de la actualización de la planificación;
  - 2) adquisición de sistemas CNS/ATM;
  - 3) capacitación técnica especializada;
  - 4) desarrollo de procedimientos y manuales,
  - 5) adaptación normativa y operativa; y
  - 6) revisión de cartas acuerdo

2.2.4 Otro aspecto que debemos considerar es que el GANP y la OACI en sí, tienen como objetivo principal la interoperabilidad de las nuevas tecnologías de comunicaciones, navegación y vigilancia para una gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), lo cual podría verse afectada al tener frecuentes actualizaciones al GANP, no permitiendo a las diferentes regiones y Estados modificar sus planes de navegación aérea y menos aún lograr la implementación armonizada e interoperable de sus sistemas, principios básicos del Plan Mundial de Navegación Aérea y del Programa de la OACI “No country left behind”.

## 2.3 Acceso equitativo de la información a todos los Estados – Idioma de la información

2.3.1 En Asambleas anteriores, ha existido requerimientos de algunos Estados, por ejemplo, el A41-WP/148, Arabia Saudita en nombre de los Estados de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), indica que es crucial que las actualizaciones del GANP vayan acompañadas de la elaboración de textos de apoyo y casos prácticos que permitan una planificación y sobre todo garantizar una adecuada implementación a escala regional y nacional.

2.3.2 Es importante hacer notar que aún a la fecha existe mucha información de la web del GANP que solamente se presenta en idioma inglés lo cual hace más compleja la difusión a los países que no son de habla inglesa, más aún considerando que se trata en muchas ocasiones de nuevas tecnologías con nuevos términos, nuevos conceptos, nuevas definiciones.

## 3. ACCIONES SUGERIDAS

3.1 Se invita a la Asamblea a considerar la viabilidad de establecer períodos de actualización del GANP de mayor duración, de manera que la OACI a través de sus órganos respectivos elaboren los documentos de apoyo correspondientes en los idiomas oficiales de la OACI, que permitan a las Oficinas regionales difundir de manera apropiada a los Estados y que estos a su vez puedan enmendar la actualización del GANP en su Planificación Nacional a través de un trabajo colaborativo a la comunidad aeronáutica para una adecuada implementación.

— FIN —