



A42-WP/655
TE/253
25/9/25

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES
COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA LA SECCIÓN
GENERALIDADES DEL INFORME DE LA
COMISIÓN TÉCNICA Y LA CUESTIÓN 23

Los textos adjuntos, para la sección Generalidades de su informe y la cuestión 23, se presentan a la Comisión Técnica para que lo examine.

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. La Comisión Técnica celebra cuatro sesiones entre el 25 y el 26 de septiembre de 2025.
2. El Sr. Declan Fitzpatrick (Irlanda) es elegido presidente de la comisión en la segunda sesión plenaria de la Asamblea. En su primera sesión, la comisión elige al Sr. Luiz Ricardo de Souza Nascimento (Brasil) como primer vicepresidente, por propuesta de la República Dominicana y con apoyo de Côte d'Ivoire. A propuesta de Australia, y con apoyo del Camerún y Kazajstán, la comisión elige a la Sra. Toska Sem (Namibia) como segunda vicepresidenta. A propuesta de Malta, y con apoyo de Bangladesh y Venezuela, la comisión elige al Sr. Xuan Miao (China) como tercer vicepresidente.
3. Representantes de 183 Estados contratantes y 58 delegaciones observadoras asisten a una o más sesiones de la comisión.
4. La Sra. M. Merkle, directora de Navegación Aérea, actúa como secretaria de la comisión. Los señores Sr. P. Luciani, subdirector de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Aviación (ANS) y S. Da Silva, director adjunto en funciones de Seguimiento, Análisis y Coordinación (MAC), actúan como secretarios adjuntos. La comisión cuenta con la colaboración del Sr. M. de Leon, la Sra. A. Guiang y las siguientes personas integrantes de la Secretaría:
 - Sr. Y. Fattah, jefe del Programa de Prioridades Multidisciplinarias (MP)
 - Sra. D. Flanagan, jefa del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSCU)
 - Sra. E. Gnehm, jefa del Grupo de Gestión de la Seguridad Operacional (SM)
 - Sr. J. Guévin, jefe del Grupo de Apoyo a la Vigilancia (OSU)
 - Sr. L. Jónasson, jefe de Comunicaciones, Navegación, Vigilancia y Gestión del Espectro de Frecuencias (CNSS) y jefe interino de la Sección de Interoperabilidad Mundial de Sistemas (GIS)
 - Sra. J. Jordaan, jefa de la Sección de medicina aeronáutica (MED)
 - Sra. C. Kim, jefa interina de la Sección de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM)
 - Sra. C. Knowles, jefa interina de la Sección de Seguridad de las Operaciones (OPS)
 - Sr. F. Malaud, jefe de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS)
 - Sra. L. McGuigan, jefa interina de la Sección de Seguridad de la Carga (CSS)
 - Sr. M. Merens, jefe de planificación y coordinación de Apoyo a la Implantación (ISPC)
 - Sr. J. Nie, jefe de la Sección de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y la Navegación Aérea (OAS)
 - Sr. T. Thormodsson, Sección de investigación de accidentes (AIG)
 - Sr. Y. Wang, jefe de la Sección de Operaciones e Infraestructura Aeroportuarias (AOI)

Orden del día y organización del trabajo

5. La comisión examina las siguientes cuestiones:

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

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

Cuestión 25: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

6. Los documentos y notas de estudio relacionados con la labor de la comisión están enumerados por cuestiones del orden del día en el apéndice del presente informe.

7. Las medidas adoptadas por la comisión con respecto a cada cuestión se indican por separado en los párrafos siguientes. Los textos siguen el orden numérico de las cuestiones examinadas por la comisión.

— — — — —

Cuestión 23: Planes mundiales de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea**Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)**

23.1 La comisión examina la nota A42-WP/17, presentada por el Consejo de la OACI, que exhibe la edición 2026-2028 (quinta) del *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) para su respaldo por la Asamblea. El GASP revisado presenta la estrategia mundial para la mejora continua de la seguridad operacional de la aviación y es el documento de planificación maestra a partir del cual se desarrollan e implementan los planes de seguridad operacional regionales y nacionales. La comisión recomienda a la Asamblea que respalde la edición 2026-2028 del GASP.

23.2 La comisión examina las notas A42-WP/137, presentada por la República de Corea y A42-WP/175, presentada por Singapur y copatrocinada por Nueva Zelanda, Filipinas, la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) relativas a la edición 2026-2028 del GASP. La comisión conviene en que la OACI preste el apoyo necesario a los Estados miembros para que elaboren e implementen planes nacionales de seguridad operacional de la aviación, en consonancia con la última edición del GASP. La comisión conviene asimismo en que la OACI, a través de grupos expertos pertinentes, examine la posibilidad de incluir mecanismos para mejorar la planificación de la seguridad operacional a partir de los datos, mediante la determinación de riesgos mundiales de seguridad operacional y riesgos de seguridad operacional relacionados con el clima y el medioambiente en las próximas ediciones del GASP o en la documentación conexas.

23.3 La comisión toma nota de las notas de información presentadas por China (A42-WP/603) y la Arabia Saudita (revisión núm.1 de la A42-WP/92).

Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

23.4 La Comisión examina la nota A42-WP/31, presentada por el Consejo de la OACI, que exhorta a que se considere una actualización mayor del *Plan Mundial de Navegación Aérea* (GANP, Doc 9750 – octava edición) y propone una perspectiva para la novena edición. La octava edición del GANP, disponible en el portal del GANP (<https://www4.icao.int/ganpportal>), 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. Incluye una actualización de la estrategia del GANP; orientación sobre la aplicación de un enfoque basado en el rendimiento para optimizar la asignación de recursos; una actualización del marco de rendimiento del GANP sobre medioambiente y resiliencia; una actualización al marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU); y una correlación entre el marco ASBU y la hoja de ruta conceptual para aumentar la visibilidad del vínculo entre el nivel técnico y el estratégico del GANP, solicitada durante la 13ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13) y el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

23.5 La comisión examina la nota A42-WP/192, presentada por Tailandia con la coautoría de Singapur y copatrocinada por los Estados Unidos, donde se destacan las dificultades relacionadas con la estabilidad y la estructura del marco ASBU que están dificultando la implementación. Para hacer frente a esas dificultades, en la nota se propone optimizar el marco de las ASBU y establecer una "estrategia mínima" para la implementación de las ASBU. En la nota se resalta la aplicación limitada de un enfoque basado en el rendimiento y se propone que se preste apoyo a través de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) para ayudar a los Estados y regiones a informar sobre su rendimiento de manera holística y armonizada.

23.6 La comisión examina la nota A42-WP/202, presentada por China y Singapur y copatrocinada por la República Dominicana, relativa a la integración de las iniciativas de mejoras operacionales en las regiones de la OACI. Si bien reconoce que las regiones tienen prioridades diferentes y ejecutan el GANP a ritmos distintos debido a sus necesidades y dificultades particulares, la comisión reconoce la necesidad de una integración interregional efectiva en la implementación de las mejoras operacionales a fin de concretar un sistema de una navegación aérea integrada, armonizada, mundialmente interoperable y sin discontinuidades.

23.7 La comisión examina la nota A42-WP/432, presentada por el Perú y apoyada por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)¹, donde se detalla la problemática de contar con un Plan Nacional de Navegación Aérea actualizado al GANP. En la nota se propone extender el ciclo de actualización del GANP para dar tiempo suficiente a los Estados para que actualicen sus planes nacionales respectivos y permitir una implementación segura, armonizada e interoperable de los elementos de las ASBU en coordinación con la comunidad de la aviación del Estado. También se solicita que la OACI profundice sus esfuerzos para facilitar la documentación referida al GANP en los seis idiomas oficiales de la OACI.

23.8 La comisión recomienda a la Asamblea que respalde la octava edición del GANP. Al examinar las dificultades y propuestas de las notas A42-WP/192, A42-WP/202 y A42-WP/432, la comisión apoya la perspectiva propuesta para la novena edición del GANP y conviene en que la OACI elabore y difunda orientaciones sobre una senda mínima de implementación que ofrezca a los Estados etapas y plazos claros y concretos. La comisión conviene asimismo en que la OACI facilite el uso de las orientaciones proporcionadas en el marco de rendimiento del GANP para informar sobre el rendimiento de manera transparente, holística y armonizada. También está de acuerdo en que la OACI elabore orientaciones para la integración interregional de iniciativas, incluido un criterio para definir un conjunto mínimo de iniciativas del GANP que se ejecutarán a escala mundial y sus plazos correspondientes y un criterio para que las regiones vecinas definan una serie de iniciativas conjuntas del GANP y sus plazos de implementación. La comisión también está de acuerdo con la propuesta de extender la duración del ciclo de actualización del GANP a seis años y centrarse en ayudar a los Estados en la ejecución del GANP y la elaboración de planes nacionales. Asimismo, recuerda que la AN-Conf/13 consideró la traducción del GANP y que la OACI ha proporcionado el nivel estratégico mundial del GANP (imprimible) en los seis idiomas de la OACI (conforme a la recomendación 1.1/1 de AN-Conf/13). Además, se señala que en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se trasladó una propuesta similar al Consejo, que reconoció la importancia de traducir la totalidad del GANP, teniendo en cuenta las prioridades existentes y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

23.9 La comisión examina la nota A42-WP/209, presentada por el Brasil, en que se destaca el efecto que pueden tener la seguridad, la facilitación y otros procedimientos previos al embarque en la eficiencia de las operaciones de vuelo. Propone que la OACI armonice los principios del GANP, el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) y otros programas mediante un estudio integral para evaluar qué aspectos de los procedimientos previos al embarque afectan más significativamente a la eficiencia y sugerir indicadores clave de rendimiento (KPI) conexos para la interrelación de los planes mundiales. En la nota también se propone que la OACI elabore herramientas y material técnicos para ayudar a los Estados en la recopilación, el análisis y la presentación de informes sobre los indicadores de la eficiencia de los procedimientos previos al embarque y se alienta a los Estados a promover que estos se compartan de manera voluntaria. La comisión reconoce la importancia de aumentar la armonización entre

¹ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Paraguay, República Dominicana y Uruguay.

el GANP, el GASP y el GAsEP y acuerda remitir esta propuesta a los grupos expertos pertinentes para que la examinen y evalúen más a fondo teniendo debidamente en cuenta las prioridades existentes y los recursos disponibles.

23.10 La comisión examina la nota A42-WP/341, presentada por Singapur, los Emiratos Árabes Unidos, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), el Consejo Internacional Coordinador de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Especialistas en Sistemas Electrónicos para la Seguridad Operacional del Tránsito Aéreo (IFATSEA), que presentan el concepto de operaciones (CONOPS) del Sistema Completo de Tráfico Aéreo (CATS), desarrollado por la industria. La comisión alienta la presentación de propuestas a los grupos expertos pertinentes para que consideren la posibilidad de incorporar el CONOPS del CATS y sus medidas estratégicas en futuras revisiones del *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (GATMOC)* (Doc 9854) y el GANP, así como iniciativas como la movilidad aérea avanzada (AAM) y las operaciones en el espacio aéreo superior (HAO).

23.11 La comisión examina la nota A42-WP/527, presentada por Irán (República Islámica del), donde se señalan las dificultades que plantean las sanciones a la aviación civil y su efecto en la capacidad del Estado de avanzar en el desarrollo de su sistema de navegación aérea en consonancia con las disposiciones de la OACI y el GANP. La comisión observa que las sanciones no se limitan a la navegación aérea y que varios Estados, entre ellos Irán (República Islámica del), lo han planteado en Asambleas de la OACI previas. También señala que las repercusiones de las sanciones en la aviación civil, incluida la planificación de la mejora de los servicios de navegación aérea, están fuera del alcance del GANP y no están dentro del mandato de los grupos expertos de la OACI. La comisión destaca que la cuestión de las sanciones cae fuera del ámbito de la Comisión Técnica 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 han intervenido previamente en estas cuestiones.

23.12 La comisión toma nota de las notas de información presentadas por Bolivia (Estado Plurinacional de) (A42-WP/345), China (A42-WP/589, A42-WP/594, A42-WP/595, A42-WP/596 y A42-WP/607), el Japón (A42-WP/543), Arabia Saudita (A42-WP/537), el Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA)² (A42-WP/378), CANSO (A42-WP/522 y A42-WP/529) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) (A42-WP/350).

23.13 Concluidas las deliberaciones sobre el GASP y el GANP en el marco de esta cuestión y sobre la nota A42-WP/255 en el marco de la cuestión 24, la comisión conviene en presentar, para su adopción por la plenaria, la siguiente resolución para sustituir a la resolución A41-6 de la Asamblea:

² En nombre de Benin, Burkina Faso, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Francia, Gabón, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Madagascar, Malí, Mauritania, Níger, República Centroafricana, Rwanda, Senegal, Togo.

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 ~~las demás partes interesadas~~;

Considerando que, ~~con miras a lograr este objetivo~~, la OACI se ha fijado en su Plan Estratégico 2026-2050 objetivos estratégicos que incluyen objetivos ~~relacionados con~~ la seguridad operacional y la 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 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 la estabilidad y el ~~alineamiento~~ necesarios;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación, colaboración y coordinación con todos los interesados;
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 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 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 a los Estados miembros el apoyo necesario para la elaboración e implementación de 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)

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la mejora de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de aviación civil internacional, en consonancia con el objetivo de que haya cero víctimas mortales en la aviación internacional, de conformidad con el Plan Estratégico 2026-2050;

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados miembros y todos los demás interesados;

Reconociendo los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria;

Tomando nota de que un sistema de aviación sostenible y resiliente contribuye al desarrollo económico de los Estados y sus industrias;

Reconociendo la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a información pertinente de seguridad operacional;

Reconociendo que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar los objetivos, las metas y los indicadores que permitan gestionar las dificultades organizacionales y los riesgos para la seguridad operacional;

Reconociendo que la OACI ha implantado grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes;

Tomando nota de la intención de utilizar un enfoque basado en los riesgos para gestionar la seguridad operacional en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

Tomando nota del desarrollo de la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial como plan de acción para asistir a la comunidad de la aviación en el logro de los objetivos del GASP, por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes; y

Tomando nota de la necesidad de asistir a los Estados miembros en la creación de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional para adoptar un enfoque de gestión de la seguridad operacional bajo su programa estatal de seguridad operacional (SSP);

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo, ~~incluidas las operaciones de aeronaves regionales~~, en todo el mundo;
2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones procurando la asistencia para facilitar la implementación del ~~programa estatal de seguridad operacional (SSP)~~, lo que incluye el fortalecimiento de la vigilancia de la seguridad operacional;
3. *Insta* a los Estados miembros a ejecutar planes nacionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP para reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
4. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los ~~grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG)~~ y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para ejecutar planes regionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP a fin de reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional; y
6. *Alienta* a la OACI a que continúe desarrollando y actualizando textos de orientación y herramientas para apoyar la elaboración y ejecución de planes ~~nacionales y regionales~~ y ~~nacionales~~ de seguridad operacional de la aviación.

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 una arquitectura orientada a los servicios fomenta la prestación segura, eficiente y flexible de servicios de 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 y evolución, 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, con una hoja de ruta de las capacidades mínimas necesarias para la evolución del sistema de navegación aérea y los plazos para su aplicación a escala mundial, ~~para mantenerlo~~ manteniéndolo actualizado con la evolución de las tecnologías emergentes y los requisitos operacionales; y

9. *Pide* a la OACI que incorpore principios de arquitectura orientada a los servicios en el GANP, a fin de guiar a los proveedores de servicios de navegación aérea en la planificación y aplicación de sistemas ágiles, mundialmente interoperables y preparados para el futuro para contribuir a una gestión sin discontinuidades del tránsito aéreo; e

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.