

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 34: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas****ESTRATEGIA INTEGRAL DE NAVEGACIÓN AÉREA:  
RESPALDO DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA ACTUALIZADO**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

El *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) marca la dirección estratégica del programa de trabajo técnico de la OACI en el área de la navegación aérea mundial, y también sirve como orientación para los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y las partes interesadas de la industria. El 30 de mayo de 2016, el Consejo (208/8) aprobó la quinta edición del GANP. Asimismo, el Apéndice adjunto contiene la versión revisada de la Resolución A38-2 de la Asamblea relativa a los planes mundiales.

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

- respaldar la quinta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750), como dirección estratégica para la navegación aérea mundial;
- pedir a los Estados, grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), proveedores de servicios y usuarios del espacio aéreo que establezcan prioridades y metas en consonancia con los objetivos del GANP y las necesidades operacionales de cada región;
- adoptar la Resolución propuesta en el apéndice de esta nota de estudio, incluido hasta el Apéndice B, inclusive, de la resolución propuesta, para sustituir esa parte de la Resolución A38-2; y
- instar a los Estados a que continúen implantando la PBN conforme a los objetivos de la Resolución A37-11 y como habilitador clave de la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022) <i>Informe de la Duodécima Conferencia de navegación aérea</i> (2012) (Doc 10007) <i>Plan mundial de navegación aérea</i> (Doc 9750, quinta edición) <i>Mejoras por bloques del sistema de aviación – El marco para la armonización mundial</i> (2016)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Un sistema ATM mundial eficaz permite la interoperabilidad y la continuidad en todas las regiones, para todos los usuarios, durante todas las fases de vuelo. Dicho sistema alcanza niveles acordados de seguridad operacional, permite operaciones económicas óptimas, es sostenible desde el punto de vista ambiental y respeta los requisitos de seguridad nacional. En el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854) se establece la visión fundamental de la OACI a este respecto, en tanto que el GANP es el documento de apoyo para la planificación estratégica dirigido a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y las partes interesadas de la industria.

1.2 Para ello, el GANP se actualizó a fin de incluir más orientaciones para la implantación y seguir los ciclos de la Asamblea. También se actualizaron los módulos de las ASBU para tener en cuenta los adelantos tecnológicos recientes y la disponibilidad de normas. Pero la estructura general de los dos documentos se mantuvo para dar la estabilidad necesaria a ese marco tan extenso. La sexta edición de 2019, al comienzo del Bloque 1, podría modificarse considerablemente.

1.3 La quinta edición del GANP (Doc 9750) y la edición de 2016 del documento de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) están disponibles en el sitio web donde figuran los documentos de referencia del 39º período de sesiones de la Asamblea: <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

## 2. ANÁLISIS

2.1 En una consulta inicial con los Estados, a través de las oficinas regionales de la OACI, se concluyó que después del importante trabajo de alinear todos los planes locales y regionales con la cuarta edición, uno de los requisitos principales al actualizar el documento era la estabilidad. Así, el proyecto de quinta edición del GANP, se centra en mejorar la coherencia de la presentación, incorporar adiciones ya previstas y actualizar los módulos de los Bloques 0 y 1 del documento de las ASBU.

2.2 No obstante, se hizo un cambio importante en la periodicidad de los módulos de las ASBU. Se consideró necesario correlacionar el ciclo de tres años de la Asamblea de la OACI y el ciclo de dos años de las enmiendas de la OACI con un ciclo de seis años para los módulos. En consecuencia, se propone que el Bloque 0 abarque el período 2013-2018, el Bloque 1 abarque 2019-2024, el Bloque 2 abarque 2025-2030 y el Bloque 3 comience en el año 2031.

2.3 Se encargó a grupos de expertos de la OACI la tarea de actualizar el documento de las ASBU y todas las hojas de ruta técnicas del GANP. Cada grupo estuvo a cargo de un conjunto de módulos. Uno de ellos, el Grupo de expertos sobre requisitos y eficiencia de la gestión del tránsito aéreo (ATMRPP), actuó como arquitecto general y al final revisó todo el documento para asegurar su coherencia.

2.4 Respondiendo a las recomendaciones de la AN-Conf/12 o a solicitudes de Estados, se introdujeron adiciones como un enfoque basado en la eficiencia para las ASBU, aspectos financieros y de coordinación de la ejecución, la noción de trayectoria mínima, documentación para las ASBU y una hoja de ruta para la normalización, y la arquitectura lógica de la ATM mundial. Éstas no cambian la filosofía de las ASBU y deberían ayudar a comprender, planificar e implementar los módulos.

2.5 La implantación de las ASBU se llevará a cabo mediante programas de trabajo regionales, individualizados según las necesidades operacionales específicas. Los PIRG de la OACI diseñan estos programas de trabajo identificando, primero, las características operacionales de sus áreas homogéneas de gestión del tránsito aéreo (ATM), las principales corrientes de tráfico y los aeropuertos internacionales más importantes. A partir de los análisis de estos datos operacionales se determinan las oportunidades para mejorar la eficiencia y luego se evalúan los módulos de las ASBU para determinar cuáles de ellos conducen a las mejoras operacionales que se necesitan. En otra nota (A39-WP/38), en la que se describe la manera en que los PIRG están avanzando actualmente con base en el GANP, se presenta información adicional sobre este tema.

2.6 Una vez finalizados los análisis operacionales y las actividades resultantes, la siguiente etapa requiere la monitorización de la eficiencia de la navegación aérea por medio de una estrategia establecida de medición y notificación. Durante una fase inicial, a nivel regional, se ilustrará el estado de ejecución, empleando mapas y diagramas dinámicos en el sitio web de la OACI. El análisis de los datos de los informes se efectuará colaborativamente entre los Estados, los PIRG y la OACI. Luego, los resultados se publicarán en las gráficas de eficiencia regional propuestas (basada en la web) y, en un Informe mundial anual de navegación aérea.

2.7 El Consejo de la OACI aprobó la quinta edición del GANP y su documentación de apoyo, las cuales pueden consultarse en el enlace proporcionado en el párrafo 1.3.

2.8 En la quinta edición del Plan mundial de navegación aérea se identifica la PBN como la mayor prioridad en la ejecución, ya que es un habilitador clave para mejorar la seguridad operacional, aumentar la capacidad del espacio aéreo, mejorar la eficiencia operacional y reducir el impacto ambiental de la aviación. Faltando unos pocos meses, y según las estadísticas, sólo el 36% de los Estados habrán muy probablemente realizado los objetivos de la Resolución A 37-11 que debían alcanzarse para fines del año civil 2016. Esto es preocupante, ya que la PBN se está generalizando tanto en las operaciones de vuelo como en el entrenamiento de pilotos.

### **3. ACTUALIZACIONES FUTURAS DEL GANP**

3.1 La Comisión de Aeronavegación de la OACI examinará el GANP como parte del programa de trabajo trienal, y rendirá informe al Consejo un año antes de cada Asamblea de la OACI. El informe de la ANC incluirá una reseña del progreso mundial en la realización de los objetivos del GANP y se considerarán las lecciones aprendidas por los Estados, la industria y los PIRG. Además, en el informe se considerarán los posibles cambios en las necesidades futuras de la aviación, el contexto de la navegación aérea y otros factores determinantes, y se propondrán ajustes apropiados del GANP para tener en cuenta estas eventualidades.

3.2 En la sexta edición de 2019, al comienzo del Bloque 1, se harán actualizaciones mayores en la cronología de planificación, ajustes tecnológicos y en las orientaciones para facilitar la implementación. Se considerarán los comentarios que hicieron los Estados durante el examen final de la quinta edición. El trabajo en el próximo trienio sobre la trayectoria mínima, el enfoque basado en la eficiencia, la arquitectura lógica de la ATM y la hoja de ruta para la normalización reforzará el GANP como herramienta única integral de planificación para todos los Estados.

3.3 Durante las consultas con los Estados relativas a la quinta edición del GANP, se identificaron varios aspectos para continuar desarrollando en la sexta edición (2019):

- a) la definición de objetivos convenidos de performance mundial del GANP ayudará a los Estados a alinear sus respectivos planes con estos objetivos. Esto se apoyará en la elaboración de conceptos de operación subyacentes;
- b) la elaboración del concepto de trayectoria mínima, así como su inserción en planes regionales y nacionales de implantación, contribuirá a obtener un nivel mínimo de interoperabilidad en todo el mundo;
- c) el reconocimiento de la importancia de las hojas de ruta sobre tecnología para proporcionar certidumbre dentro del plan mundial, su ulterior estructuración con objetivos mejor definidos y trayectoria de convergencia debería apoyar firmemente la implantación realista y armoniosa; y
- d) el refuerzo de la relación entre el GASP y el GANP para mejorar en el GANP la necesidad de evaluaciones de seguridad operacional y evaluaciones del impacto de la actuación humana durante la implantación y en el GASP para hacer hincapié en la noción de seguridad operacional e identificar los módulos del GANP que apoyen las prioridades de seguridad operacional identificadas en el GASP.

3.4 Los comentarios recibidos de los Estados sobre búsqueda y salvamento, así como la reciente elaboración del concepto de Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) también podrían conducir a la introducción de adiciones a los hilos conductores actualmente identificados en el GANP.

3.5 Antes de presentarse al Consejo, las actualizaciones propuestas se transmitirán a los Estados miembros con fines de consulta. Después de la aprobación del Consejo, el GANP actualizado se presentará ante la próxima Asamblea de la OACI para obtener el respaldo de los Estados miembros.

#### 4. RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Como el GASP y el GANP marcan las orientaciones estratégicas mundiales para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente, se propone que una sola Resolución de la Asamblea actualizada, a saber, la 34-xx: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, cubra los dos planes. La resolución comprende la actualización consolidada y la sustitución de la Resolución A38-2. El texto completo de la resolución propuesta figura en el Apéndice adjunto.

4.2 De conformidad con la Resolución A38-2 de la Asamblea, en la quinta edición del GANP se establece un marco que tiene en cuenta el impacto de los planes estatales de modernización de la navegación aérea en el sistema mundial y facilita la acción para asegurar la armonización mundial. También se establecen las prioridades que rigen el programa de trabajo técnico de la Organización durante cada trienio.

4.3 En el Apéndice B de la resolución consolidada propuesta, 34-xx: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, figura la información aplicable específicamente al GANP. Por lo tanto, al examinar la propuesta, y para los fines de esta nota, véase únicamente el Apéndice B de la resolución que trata específicamente del GANP. El preámbulo de la resolución y el Apéndice A, que se refiere específicamente al GASP, se tratan en la nota A39-WP/29 bajo la cuestión 34.

## 5. CONCLUSIÓN

5.1 El GANP actualizado ofrece una visión de largo plazo que ayudará a que la OACI, los PIRG, los Estados, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y las partes interesadas de la industria sigan procediendo con confianza al desarrollar e implantar infraestructura de navegación aérea y avances en aviónica que conduzcan a la armonización mundial plena del sistema ATM.

5.2 Se insta a los Estados a que, como prioridad, sigan implementando la PBN conforme a los objetivos de la A37-11 y como habilitador clave de la realización de las ASBU.

-----



## APÉNDICE

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA ADOPCIÓN EN EL 39º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

#### **34-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 se ha fijado Objetivos estratégicos que incluyen objetivos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia;

*Reconociendo* la importancia de contar con un marco mundial 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;

*Tomando nota* de la aprobación acordada por el Consejo ~~el 30 de julio de 2013~~ a la ~~primera edición~~ actualizada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y ~~el 29 de mayo de 2013~~ a la ~~cuarta~~ edición actualizada del Plan mundial de navegación aérea (GANP);

*La Asamblea:*

1. *Respalda* ~~la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (el GASP) y la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (el GANP)~~ para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente;
2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación 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 de implantación, garantizándose así 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 logro de los objetivos del GASP y el GANP y del 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, 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 Consejo que informe a los futuros períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea sobre la ejecución y evolución de los planes GASP y GANP;~~
- ~~10. Encarga al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y~~
- ~~11. Declara que la presente resolución sustituye a la Resolución A37-4/A38-2 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la Resolución A37-12 sobre la planificación mundial OACI para la sostenibilidad 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 ~~A37-15~~A38-12, 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 proteger el medio ambiente; y

*Reconociendo* que muchos Estados y regiones están desarrollando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea;

*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;
3. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica 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;
4. *Exhorta* a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP como medida operacional eficiente para la protección del medio ambiente;
5. *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 sus disposiciones;
6. *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 para analizar su implantación, esto último en colaboración con la OACI;
7. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional y en un informe anual sobre la navegación aérea mundial que incluya, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados previstos, utilizando los métodos reconocidos por el CAEP; y
8. *Insta* a los Estados que están elaborando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escala mundial.