



**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Contexto ANS (ATM/CNS) nivel Global y Regional.

- a) **Plan Mundial de Navegación Aérea y Elaboración del Vol. III del ANP
CAR/SAM**

RESPALDO DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (GANP) ACTUALIZADO

(Presentado por Uruguay)

RESUMEN
Esta nota de estudio presenta la propuesta actualizada en el área clave de rendimiento de seguridad operacional del marco de rendimiento del GANP.
Referencias:
<ul style="list-style-type: none">• Resolución A40-1: <i>Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea.</i>• Conclusión GREPECAS 19/05: <i>Finalización del Volumen III del Plan Regional de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM.</i>• NE/045 A41 <i>A comprehensive strategy for Air Navigation.</i>

1. **Antecedentes**

1.1 La Conclusión GREPECAS 19/05: *Finalización Del Vol. III del Plan Regional de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM*, se invitó a la Secretaría y a los Estados a culminar la preparación del Vol. III para el primer semestre de 2022.

1.2 Para la consideración de la Asamblea de OACI en su 41º período de sesiones, se presentó una séptima edición del GANP con cambios menores pero muy significativos para el Estado uruguayo, así como para el resto de la Región.

2. **Análisis**

2.1 La región CAR/SAM de OACI trabaja en un Proyecto piloto de formulación del Vol. III del Plan Regional de Navegación Aérea identificando retos compartido.

2.2 Se estableció la necesidad de contar con un sistema de navegación aérea basado en rendimiento, relacionado a las áreas de capacidad y eficiencia, sin dejar de reconocer a la seguridad operacional como uno de los principios fundamentales del rendimiento.

2.3 Uruguay consideró desde un principio velar por la adopción de un enfoque integrado para la gestión del rendimiento; proporcionando la necesidad de un vínculo entre el GANP y el GASP de manera de mantener un sistema robusto de navegación aérea, dependiente de dos aspectos claves: la prestación de servicios esenciales de navegación aérea (BBB) y la supervisión de dichos servicios.

2.4 La séptima edición del GANP se concentra en el nivel técnico mundial y actualiza el área clave de rendimiento de seguridad operacional, así como el proceso para mantenerla actualizada. Propone actualizaciones menores a los BBB, con las preguntas de Protocolo (PQ), y el marco de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU).

2.5 En el marco de rendimiento de seguridad operacional propuesto, se identifica una ambición común muy general en cuanto al rendimiento, así como áreas primordiales, objetivos de rendimiento e indicadores clave de rendimiento (KPI) que cubren todos los aspectos del sistema de aviación, por lo cual el GANP puede considerar la seguridad operacional de manera integrada dentro de sus otras 10 KPA.

2.6 Al mismo tiempo, se subraya la necesidad de profundizar la coordinación entre los planes GANP y GASP, en consideración de que la enmienda proporciona una terminología común sobre seguridad operacional para ambos planes, que promovería una beneficiosa uniformidad. Para más detalles puede visitarse el enlace siguiente:

<https://www4.icao.int/ganportal/GIPEGSafetyPerformanceFrameworkAnalysis>

3. **Acciones sugeridas**

3.1 Se solicita a la Reunión:

- a) Considerar la información respecto de la enmienda 7 del GANP basada en el rendimiento de la seguridad operacional, objetivos de rendimiento e indicadores clave de rendimiento (KPI) en el Proyecto Piloto de formulación del Vol. III del Plan Regional de Navegación Aérea; y
- b) solicitar la continuación del apoyo de la oficina SAM de OACI en la capacitación y el entrenamiento para la Elaboración del Vol. III del ANP CAR/SAM, considerando los cambios propuestos.