



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/WG/4 — NI/03
11/02/14

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/WG/4)**

Ottawa, Canadá, 24 al 28 de marzo de 2014

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Seguimiento a los avances del Plan de Implementación de Navegación Aérea
Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR
RPBANIP)**

3.1 Desarrollos mundiales/regionales de navegación aérea

PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA OACI

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan mundial de navegación aérea (GANP) - Doc. 9750, simultáneamente que proporciona la dirección estratégica del programa de trabajo técnico de la OACI en el campo de la eficiencia de los sistemas de navegación aérea global, sirve como guía para los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG), Estados, proveedores de servicios, usuarios del espacio aéreo y otras partes interesadas

| | |
|------------------------------------|--|
| <i>Objetivos Estratégicos:</i> | <ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none">• Doc 10007 - <i>Informe de la 12ª Conferencia de Navegación Aérea</i> (2012)• Doc 9750 - <i>Plan Mundial de navegación aérea</i>• Doc 9584 - <i>Concepto Operacional de Gestión de Tránsito Aéreo Mundial</i>• 38avo periodo de Sesiones de la Asamblea, 24 de septiembre al 4 de octubre de 2013, Sede de la OACI, Montreal, Canadá |

1. Introducción

1.1 Un sistema eficaz de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) global logra la interoperabilidad en todas las regiones de la OACI para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo. Cumple con los niveles acordados de seguridad operacional, proporciona operaciones económicas óptimas, es ambientalmente sustentable y respeta los requisitos de seguridad nacional. En este sentido, la visión orientadora de la OACI se establece en el Doc 9854 - *Concepto Operacional de Gestión de Tránsito Aéreo Mundial*, mientras que el GANP sirve como el documento de planificación estratégica de apoyo. Basado en una consulta con los Estados y las partes interesadas de la industria y revisada por la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12), el GANP ha sido reestructurado y será apoyado además por herramientas dedicadas diseñadas para ayudar a los Estados, PIRG de la OACI, proveedores de servicios, usuarios del espacio aéreo y partes interesadas de la industria.

1.2 De acuerdo con la a Resolución A37-12 de la Asamblea, la OACI utiliza el GANP para conducir el programa técnico de trabajo de la Organización en el campo de la navegación aérea a través de cada trienio. El GANP ha sido revisado por la Comisión de Aeronavegación (ANC) y los cambios han sido incorporados en su Cuarta Edición.

1.3 La ANC de la OACI revisará el GANP como parte del programa de trabajo trienal, e informará al Consejo de la OACI un año antes de cada Asamblea de la OACI. El informe de la ANC proporcionará una revisión global de los progresos en el logro de los objetivos del GANP y tendrá en cuenta las lecciones aprendidas por los Estados, la industria y los PIRG. Tras la aprobación por el Consejo en la Asamblea de la OACI., el GANP fue presentado para su aprobación por los Estados miembros de la OACI

1.4 Como el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea formarán las direcciones mundiales estratégicas en la seguridad operacional y los campos de navegación aérea, respectivamente, una sola Resolución de la Asamblea 34/1: *Plan Mundial de la OACI para la Seguridad Operacional y la Navegación Aérea* fue propuesta para cubrir ambos planes. La resolución consta de actualizaciones consolidadas, y reemplaza las resoluciones actuales sobre el GASP, así como también la resolución del GANP A37-12 – *Planificación Mundial OACI para la sustentabilidad*. El texto completo de la resolución propuesta fue presentado en el Apéndice de la NE/39 de la Documentación de la Asamblea, disponible en el sitio web: <http://www.icao.int/Search/pages/results.aspx?sq=1&k=38th%20assembly%20report&s=All%20Sites>

2. Cuarta Edición del GANP

2.1 Para apoyar un sistema de navegación aérea mundialmente armonizado, la OACI ha desarrollado la Cuarta Edición para proporcionar una orientación clara sobre los objetivos operacionales y apoyar a las nuevas tecnologías, aviónica, procedimientos, normas y aprobaciones regulatorias necesarias para realizarlas. El GANP establece un marco de referencia para las implementaciones incrementales basado en los perfiles operacionales específicos y densidades de tránsito de cada Estado. Esto se logra a través de la metodología de las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) que constituye la base del GANP revisado.

2.2 Los módulos ASBU están complementados por las Hojas de Ruta de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), aviónica, y la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM). La AN-Conf/12 acordó que los módulos ASBU y tecnología asociada eran una parte integral del GANP, un valioso kit de herramientas de implementación, y que la política y los principios asociados que el GANP presenta, serían fundamentales para una planificación exitosa de la Navegación Aérea (AN) global a largo plazo. El GANP revisado representa 15 años de metodología de planificación estratégica, la cual aprovecha las tecnologías existentes y anticipa desarrollos futuros, basados en los objetivos operacionales acordados de Estado/industria. Esto permitirá estrategias de inversión y ayudará a generar el compromiso necesario de parte de los Estados, fabricantes de equipos, usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios.

2.3 Los ASBU se organizan en incrementos de 5 años a partir de 2013 y continuando hasta 2028 y más allá. La implementación ASBU se realizará a través de programas de trabajo regionales basados en las necesidades operativas específicas. El diseño de estos programas de trabajo lo hacen los PIRG de la OACI primero mediante la identificación de las características operacionales de sus áreas ATM homogéneas, principales afluencias de tránsito y aeródromos internacionales. El análisis de los datos operacionales que identifica oportunidades de mejora de performance y los módulos ASBU son evaluados después para identificar cuál de ellos entrega mejor las mejoras operativas necesarias.

2.4 Una vez que los análisis operacionales e implementaciones resultantes se han completado, el siguiente paso consiste en un monitoreo de performance de navegación aérea través de una medida establecida y una estrategia de notificación.

2.5 El Consejo de la OACI (C199/5) aprobó la cuarta edición del GANP el 29 de mayo de 2013, el cual se encuentra disponible en el siguiente link: <http://www.icao.int/sustainability/Pages/GANP.aspx>

3. **Conclusión**

3.1 La reunión está invitada a tomar nota de la cuarta edición del Plan Mundial de Navegación Aérea.