



**Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica
(GREPECAS/21)**

Santo Domingo, República Dominicana, 15 al 17 de noviembre de 2023

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Desarrollos Globales e Interregionales

**3.4 Preparación para la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea
de la OACI (AN/Conf/14)**

**PREPARACIÓN DE LA DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA DE
LA OACI (AN-CONF/14)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Este documento presenta información actualizada sobre la Décimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf./14) que está previsto celebrar en Montreal (Canadá) del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024.

Las acciones de la reunión se encuentran en el párrafo 3

*Objetivos
Estratégicos:*

- Seguridad Operacional
- Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
- Protección del medio ambiente

Referencias:

- C-WP/15510
- Comunicación a los Estados ST 15/1-23/12
- AN-WP/9693***

1. Introducción

1.1 El cuadragésimo primer período de sesiones de la Asamblea de la OACI hizo hincapié en la necesidad de que la OACI concentre sus esfuerzos en áreas prioritarias, que incluirían la recuperación y sostenibilidad del transporte aéreo, la reducción de las emisiones de CO₂ y la capacidad de recuperación del sistema de aviación. Se recordó a la Asamblea la importancia de convocar reuniones de tipo divisional, tales como conferencias sobre navegación aérea o sobre seguridad operacional de alto nivel antes de los períodos de sesiones de la Asamblea, como medio de recomendar trabajo técnico adicional para la OACI en las consideraciones presupuestarias para el próximo trienio

1.2 El 30 de noviembre de 2022, el Consejo tomó nota, con fines de planificación, del programa de reuniones para los años 2024 y 2025, incluida la Décimo cuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf./14) que se celebrará en 2024.

2. Discusión

2.1 La Comisión acordó, en principio, la convocatoria de una Décimocuarta Conferencia de Navegación Aérea y pidió al Secretario General que comunicara la lista de temas propuestos a los Estados y a las organizaciones internacionales pertinentes.

2.2 La OACI emitió la carta de Estado ref. ST 15/1-23/12 de fecha 10 de julio de 2023 en la que solicitaba comentarios de los Estados y de las organizaciones internacionales pertinentes sobre la necesidad de celebrar una AN-Conf./14 en 2024 para examinar la lista de temas provisionales.

2.3 También se preguntó a los Estados y a las organizaciones internacionales si deseaban proponer temas adicionales para su examen por la reunión, y se facilitaron orientaciones sobre los principios que debían aplicarse en la preparación de dichas propuestas.

2.4 El 12 de octubre de 2023, la Comisión de Aeronavegación examinó los comentarios recibidos presentados en el documento AN-WP/9693. La Comisión confirmó que era necesaria una AN Conf/14 y acordó recomendar al Consejo que la reunión se celebrara en Montreal del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024.

2.5 El 1 de noviembre de 2023, el Consejo de la OACI, durante su 230º período de sesiones, acordó que la AN-Conf./14 se celebrará en Montreal del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024 y que los idiomas de la reunión fueran árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

2.6 La Conferencia se reunirá en una sola sesión plenaria para brindar a los expertos la oportunidad de examinar conjuntamente los elementos interrelacionados de la seguridad operacional y la navegación aérea. Además, se celebrarán sesiones informativas el 26 de agosto de 2024 para facilitar el desarrollo de la Reunión y apoyar el debate centrado en los temas presentados a la consideración de la Reunión.

2.7 El orden del día de la AN-Conf./14 que figura en el **Apéndice (disponible únicamente en inglés)** se basa en los temas indicativos acordados inicialmente por la Comisión para su distribución a los Estados y organizaciones internacionales y mejorados a la luz de los comentarios y propuestas recibidos de los Estados y organizaciones internacionales.

2.8 La preparación y el desarrollo de la Reunión se guiarán por un conjunto de principios. El establecimiento y la pronta comunicación de dichos principios a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales contribuirán a armonizar las expectativas, lo que redundará en una preparación y desarrollo más eficaces de la Reunión.

2.9 Los principios rectores para la preparación y el desarrollo de la AN-Conf./14 deberían ser los siguientes:

- a) Los temas deberían definirse con precisión e incluirse sólo si no pueden resolverse o progresar por otros medios, como a través de los grupos de expertos de la OACI o de los grupos regionales de planificación y ejecución (GRIC).
- b) Los temas relacionados con el programa de trabajo existente de la OACI podrán incluirse si identifican oportunidades para realizar cambios significativos en la dirección, como un replanteamiento de las prioridades o un cambio en la escala o el alcance del trabajo, o si han alcanzado la madurez necesaria para solicitar una dirección mundial.

- c) Los temas que tengan una aplicabilidad limitada, que estén relacionados con nuevos procedimientos complejos o que aborden el suministro de nuevos equipos, sólo se considerarán si han madurado hasta el punto de que la necesidad de un acuerdo mundial sea evidente.
- d) Los puntos que aborden incoherencias en los documentos de la OACI sólo se considerarán si tienen implicaciones sustantivas.
- e) Los puntos relativos al intercambio de opiniones sólo se incluirán en aquellas circunstancias en que sea necesario un amplio debate sobre la aplicabilidad a la aviación civil de nuevos conceptos o técnicas.

2.9.1 La conferencia debería abordar temas o cuestiones que no hayan sido ya objeto de medidas tomadas por el Consejo de la OACI o proponer un cambio sustancial de las mismas, por ejemplo, un replanteamiento de las prioridades o un cambio en la escala o el alcance de los trabajos. Entre las medidas ya adoptadas por el Consejo figuran las relacionadas con la aprobación del programa de trabajo técnico de la Organización y los resultados de las Asambleas, así como las recomendaciones de las conferencias de navegación aérea o de otras conferencias de alto nivel que tienen aplicabilidad permanente. También deberían ser aceptables los temas que impliquen asuntos multidisciplinarios y que hayan alcanzado la madurez necesaria para solicitar una orientación global.

2.9.2 En caso de que se presente una Nota de Estudio que no cumpla ninguno de estos criterios, se convertirá en una Nota Informativa para la reunión, se hará constar en el informe AN-Conf./14 y, además, se remitirá al grupo o grupos de expertos correspondientes para que lo estudien según sea necesario en el avance de sus correspondientes programas de trabajo. Para ayudar a los Estados y a las organizaciones internacionales en este proceso, en la carta de invitación del Estado se facilitará información sobre el programa de trabajo técnico aprobado de la OACI.

2.9.3 Los documentos de trabajo preparados por la Secretaría estarán orientados a la acción y se espera que constituyan una base sólida para los debates y deliberaciones sobre todos los temas. Normalmente, los autores de los documentos de trabajo de los Estados y las organizaciones internacionales indicarán el punto del orden del día apropiado para sus documentos. Sin embargo, la necesidad de agrupar los documentos de trabajo con propuestas de acciones similares puede requerir cambios en la ubicación de los puntos del orden del día para un debate colectivo más eficaz de los documentos pertinentes.

2.10 La invitación para asistir a la AN-Conf./14 (ST 15/1- 23/77) se cursará a mediados de diciembre de 2023 e incluirá más detalles, como un plan de organización provisional y disposiciones administrativas.

3. ACTIONS SUGGESTED TO THE MEETING

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en el documento
- b) solicitar a los Estados que tomen nota de los principios rectores para la preparación y desarrollo de la AN-Conf./14 reflejados en el párrafo 2.9; y
- c) alentar a los Estados a que examinen el orden del día provisional que figura en el Apéndice A y comiencen a preparar su participación en la AN-Conf./14 (Montreal, del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024).

APPENDIX
AGENDA FOR THE AN-CONF/14 MEETING (2024)
(Theme: Performance Improvement Driving Sustainability)

INTRODUCTION

The 41st Session of the ICAO Assembly emphasized the need for ICAO to focus its efforts on priority areas, which would include the recovery and sustainability of air transport, reduction of CO₂ emissions and resilience of the aviation system. The Assembly also endorsed the ICAO strategy for safety and air navigation through the Global Aviation Safety Plan (GASP) and the Global Air Navigation Plan (GANP), incorporating an approach to keeping the Organization focused on risks and priorities based on data analysis. Furthermore, the Assembly was reminded of the importance of convening divisional-type meetings, such as air navigation or high-level safety conferences ahead of Assembly sessions, as a means to recommend additional technical work for ICAO in the budget considerations for the next triennium.

AN-Conf/14 is a necessary building block between the 41st and 42nd Sessions of the Assembly. It provides a forum to: describe the work that is already prioritized and underway in the ICAO 2023-2025 Business Plan; understand new priorities for ICAO's future work; and offer timely direction to the Organization as it prepares to present a Business Plan to the 42nd Session of the Assembly in 2025 that sets out a reprioritized work programme and the related resources required. Given the dominant nature of aviation's environmental challenge, and the need to agree to safety and air navigation strategic plans that build on the related agreements reached at the 41st Session of the Assembly, the Conference is intended to call for an intentional refocusing of effort so that priority can be given to existing or new technical activities that best support the achievement of the long-term aspirational goal for international aviation (LTAG) of net zero carbon emissions by 2050 and of other priority focus areas where ICAO activity is essential in order to secure an aviation system that continues to be safe and efficient, with improved resilience.

Agenda Item 1: Update on the ICAO 2023-2025 Business Plan and Long-term Strategic Planning

- 1.1: Reprioritization of the ICAO 2023-2025 Business Plan
- 1.2: Strategic alignment of global plans for performance improvement
- 1.3: Evolution of the Technical Commission of the ICAO Assembly

As a response to an Organization-wide reprioritization exercise of activities indicated in the 2023-2025 Business Plan, as well as new activities emanating from the 41st Session of the Assembly, in conjunction with an associated review of resource allocations, the ICAO Council agreed on a list of priority focus areas as follows: LTAG; Cybersecurity and Information System Resilience; ICAO Crisis Response Mechanism/Framework; Advanced Air Mobility/New Entrants; USOAP/USAP Evolution and Engagement; Implementation Support; and the Transformational Objective, on the understanding that these focus areas would complement but not replace the Strategic Objectives (C-DEC 229/1 refers). These priority focus areas support an international civil aviation system that is safe, secure, efficient, economically viable and that minimizes the adverse environmental effects of civil aviation activities. Besides the Organization-wide reprioritization exercise, the ICAO Council agreed to the development of a long-term ICAO strategic plan, which should function as the umbrella for future ICAO triennial Business Plans. Under this agenda item, the Conference will be presented with the reprioritization mechanism; the impact of the reprioritization on the global plans and strategic objectives; and safety and air navigation priorities, including relevant subjects raised during the consultation on the need for the Conference (State letter ST 15/1-23/12 dated 10 July 2023 refers). The Conference will also consider how global plans can be appropriately linked in the longer term to complement each other in addressing existing and new challenges, avoid duplications and achieve synergies. In the context of offering timely direction in the

preparation for the 42nd Session of the Assembly in 2025, the Conference will also be provided with an opportunity to discuss how to refocus the Technical Commission of the ICAO Assembly.

The Conference will be invited to put forward recommendations on the:

- a) alignment of short-term ICAO activities targeted with the seven priority focus areas;
- b) alignment of future triennial Business Plans with the long-term strategic plan;
- c) strategic alignment of global plans for performance improvement; and
- d) evolution of the Technical Commission of the ICAO Assembly.

Agenda Item 2: Timely and safe use of new technologies

- 2.1: Evolving aircraft technologies contributing to LTAG
- 2.2: Addressing safety risks related to evolving aviation technologies
- 2.3: 2026-2028 Edition of the Global Aviation Safety Plan (GASP)

ICAO and its Member States are encouraged to work with manufacturers and aircraft operators to accelerate the introduction of increasingly fuel-efficient aircraft and facilitate cost-effective fleet renewal. Accordingly, there will be safety risks from the coexistence of aircraft powered by aviation kerosene (including sustainable aviation fuel (SAF)), electricity and hydrogen and new aircraft with modified parameters such as wider wingspan. Such coexistence will have an impact on aerodrome operations and air traffic management (ATM) amongst other technical disciplines, which may lead to operational and infrastructure changes. Furthermore, it is essential to address the safety impact of introducing new aviation technologies, including the concept of operations, accompanying public policies, standards development and issues related to the required resources and expertise, to ensure the associated safety risks are systemically assessed and effectively managed. The Global Aviation Safety Plan Study Group (GASP-SG) has been working on the list of proposals for the next edition of the GASP, including the selection of global high-risk categories of occurrences as well as the proposed goals, targets and indicators. The Conference will provide an opportunity to discuss: a) new technological developments and a strategy to enable the timely and safe use of new technologies, including relevant subjects raised during the consultation on the need for the Conference (SL ST 15/1-23/12 refers); b) progress made by the GASP-SG on the revision of the Global Aviation Safety Plan (GASP, Doc 10004) and the list of proposals, including the selection of the global high-risk categories (G-HRCs) as well as proposed goals, targets and indicators.

The Conference will be invited to put forward recommendations on:

- a) future aerodrome infrastructure and operations to accommodate new aircraft technologies, such as hydrogen-powered and electric aircraft;
- b) strategies to evolve existing frameworks to support the safe introduction of new aircraft technologies; and
- c) the development of the 2026-2028 Edition of the Global Aviation Safety Plan (GASP).

Agenda Item 3: Air Navigation System Performance Improvement

- 3.1: Proposals to improve the efficiency of air navigation services contributing to LTAG
- 3.2: Phasing out legacy systems
- 3.3: Eighth Edition of the Global Air Navigation Plan (GANP)

The ICAO LTAG Report¹ shows that there are opportunities to reduce CO₂ emissions through enhanced operational efficiency across all phases of flights on the ground and in the air, which has a direct impact on

¹ Report on the Feasibility of a Long-term Aspirational Goal (LTAG) for International Civil Aviation CO₂ Emission Reductions, Appendix M4 Operations Sub Group Report.

fuel savings. For example, various operational measures contribute to fuel savings by reducing the length of a flight trajectory (the distance between its end points) and allowing the use of optimum flight levels. On a separate but related subject, the voluntary introduction of various operational measures using new technologies over the years has resulted in multiple layers of mixed-mode operation, which may persist for a long period of time. However, prolonged mixed-mode operations caused by continuing to support the use of legacy systems would impede the take-up rate of the operational measures required for the improvement of efficiency in the global air navigation system. In addition, the Eighth Edition of the Global Air Navigation Plan (GANP) is envisioned to focus on the environment and resilience in terms of performance as agreed at the 41st Session of the Assembly and to reflect the priority focus areas both in the global strategic level and the global technical level, through the Aviation System Block Upgrade (ASBU) framework. The Conference will provide an opportunity to discuss: a) opportunities and challenges including roadblocks and critical areas required for performance improvement, including relevant subjects raised during the consultation on the need for the Conference (SL ST 15/1-23/12 refers); b) proposals for improving the efficiency of air navigation services delivery leading to performance improvement on a wider and more consistent scale, thus having a direct impact on contributing to LTAG; c) global strategies for phasing out/sunseting legacy systems; and d) progress made by the Global Air Navigation Plan Study Group (GANP-SG) concerning proposals for the eighth edition of the GANP. The Conference will also discuss the value of well-chosen performance indicators when assessing progress, and when directing effort and support, towards achieving improvements across agreed priority performance areas.

The Conference will be invited to put forward recommendations on:

- a) strategies and new initiatives for performance improvement on a wider and more consistent scale ; and
- b) the technical update of the eighth edition of the GANP.

Agenda Item 4: Hyper-connectivity of air navigation system

- 4.1: Connected aircraft concept and associated challenges
- 4.2: Cybersecurity and information system resilience

Future ATM solutions are aimed at improving operational efficiency and accommodating the needs of emerging communities. These traffic management solutions are heavily dependent on the collection, processing, and use of information, and require extensive information exchange between the airborne vehicles and aviation system participants – more than is done today. Implementation of these new ATM solutions has raised concerns in the aviation community regarding the effectiveness of existing standards, procedures and processes to ensure the risks involved in the exchange of messages in a digitally connected environment are kept at an acceptable level. Cyber threats are capable of disrupting the safe, secure and efficient provision of aviation services. The protection and resilience of civil aviation systems, information, and data to cyber threats and risks is hence a common goal for all stakeholders. Adequate regulatory frameworks and governance of aviation cybersecurity are needed to ensure a harmonized and coordinated approach to the topic across the different aviation domains, in order to address cyber threats and risks to the sector. The Conference will provide an opportunity to discuss: a) a connected aircraft concept and associated challenges, including relevant subjects raised during the consultation on the need for the Conference (SL ST 15/1-23/12 refers); and b) the latest policy developments on aviation cybersecurity.

The Conference will be invited to put forward recommendations on:

- a) the endorsement of the draft connected aircraft concept and actions required to ensure effective implementation of the concept to enable the hyper-connectivity of air navigation systems; and
- b) actions required to address cyber threats and risks to the civil aviation sector.

— END —