



AN-Conf/13-WP/311
18/10/18

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

INFORME DE LA CONFERENCIA SOBRE LA PARTE GENERAL

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

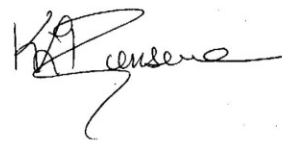
**INFORME DE LA
DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA**

CARTA DE ENVÍO

Al Presidente de la Comisión de Aeronavegación

De la Presidenta de la decimotercera Conferencia de navegación
aérea (AN-Conf/13) (2018)

Tengo el honor de transmitirle el informe de la 13ª Conferencia de
navegación aérea (AN-Conf/13), que se celebró en Montreal,
Canadá, del 9 al 19 de octubre de 2018.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kirsten Riensema', with a stylized flourish at the end.

Sra. Kirsten Riensema
Presidenta

Montreal, Canadá, 19 de octubre de 2018

ÍNDICE

	Página
LISTA DE RECOMENDACIONES	iii-1
RESEÑA DE LA REUNIÓN	
1. Duración	iv-1
2. Representantes.....	iv-1
3. Mesa	iv-1
4. Secretaría.....	iv-1
5. Adopción del orden del día	iv-2
6. Disposición del trabajo.....	iv-2
7. Discursos de apertura	iv-2
7.1 Presidente del Consejo.....	iv-2
7.2 Secretaria General.....	iv-7
7.3 Presidente de la Comisión de Aeronavegación	iv-9
LISTA DE PARTICIPANTES	v-1
ORDEN DEL DÍA DE LA CONFERENCIA	vi-1
SIGLAS	vii-1
INFORMES DE LA CONFERENCIA	
Cuestión 1 del orden del día: Estrategia mundial de navegación aérea	1-1
Cuestión 2 del orden del día: Habilidad del sistema mundial de navegación aérea.....	2-1
Cuestión 3 del orden del día: Mejoramiento del sistema mundial de navegación aérea.....	3-1
Cuestión 4 del orden del día: Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG)	4-1
Cuestión 5 del orden del día: Cuestiones emergentes	5-1
Cuestión 6 del orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización	6-1
6.1: Plan estratégico	
6.2: Aplicación de la gestión de la seguridad operacional	
6.3: Seguimiento y vigilancia	
Cuestión 7 del orden del día: Riesgos de seguridad operacional.....	7-1
Cuestión 8 del orden del día: Cuestiones emergentes de seguridad operacional.....	8-1

LISTA DE RECOMENDACIONES*

1.1/1	Visión y panorama general de la sexta edición del <i>Plan mundial de navegación aérea</i> (Doc 9750, GANP).....	1-3
1.2/1	Nivel técnico mundial para la sexta edición del <i>Plan mundial de navegación aérea</i> (Doc 9750, GANP).....	1-4
1.3/1	Hojas de ruta de navegación aérea.....	1-6
1.4/1	Análisis de costos y beneficios (CBA) para la implantación de recursos.....	1-8
2.1/1	Mejoramiento de la capacidad y eficiencia de los aeródromos	2-2
2.1/2	Gestión aeroportuaria total (TAM) y rendimiento.....	2-3
2.2/1	Evolución a largo plazo de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y acceso al espectro de frecuencias	2-5
2.2/2	Evolución del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).....	2-7
2.3/1	Prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos en el futuro.....	2-10
2.3/2	Desarrollo ulterior del IWXXM para el intercambio de información meteorológica aeronáutica.....	2-11
2.3/3	Suministro de servicios de información meteorológica espacial que responda a las necesidades operacionales de los usuarios.....	2-12
2.3/4	Desarrollo de mecanismos de recuperación de costos relacionados con el suministro de información meteorológica aeronáutica	2-12
3.1/1	Gestión de la información de todo el sistema (SWIM).....	3-2
3.2/1	Operaciones basadas en las trayectorias (TBO).....	3-5
3.2/2	Información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).....	3-5
3.3/1	Operaciones de la red (NOPS).....	3-7
3.4/1	Colaboración cívico-militar	3-9
3.4/2	Aplicación práctica de la cooperación cívico-militar	3-10
3.5/1	Sistema de indicadores de lugar de la OACI y base de datos de puntos significativos	3-14
3.5/2	Gestión coordinada de crisis	3-15
3.5/3	Certificación de ANSP.....	3-15

* Las recomendaciones con la anotación “RSPP” se refieren a propuestas de enmienda de las normas, métodos recomendados y procedimientos para los servicios de navegación aérea o de los textos de orientación que figuran en los Anexos.

3.5/4	Norte verdadero	3-15
4.1/1	Planes nacionales de desarrollo de los Estados.....	4-1
4.2/1	Implementación de los servicios de navegación aérea mínimos.....	4-3
4.3/1	Mejoramiento del rendimiento del sistema de navegación aérea	4-6
4.3/2	Iniciativas regionales y nacionales de colaboración e implementación.....	4-7
4.4/1	Búsqueda y salvamento (SAR) y el Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS).....	4-9
5.1/1	Operaciones en espacio aéreo de gran altitud.....	5-2
5.2/1	Operaciones a muy baja altitud.....	5-5
5.3/1	Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)	5-7
5.4/1	Ciberresiliencia.....	5-10
5.5/1	Transporte en aeronaves supersónicas (SST)	5-13
5.5/2	Transporte espacial comercial (CST)	5-13
5.5/3	Procesos de elaboración de normas	5-14
6.1/1	Proyecto de edición 2020-2022 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10004, GASP)	6.1-2
6.13./1	Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS).....	6.1-3
6.2/1	Apoyo a la implantación de una gestión eficaz de la seguridad operacional.....	6.2-1
6.2.1/1	Programas estatales de seguridad operacional (SSP).....	6.2-4
6.2.3/1	Desarrollo de información de inteligencia en seguridad operacional	6.2-5
6.3/1	Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)	6.3-3
7.1/1	Toma de decisiones basada en datos.....	7-3
7.1/2	Políticas y mejores prácticas normalizadas de toma de decisiones basadas en riesgos para la validación de productos extranjeros	7-5
7.2/1	Fortalecimiento de las RSOO	7-7
7.2/2	Programa de la OACI sobre seguridad operacional en la pista — Plan de acción mundial sobre seguridad operacional	7-7
7.3/1	Estrategias de implementación de la OACI.....	7-12
7.3/2	Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP)	7-12
7.3/3	Marco de planificación nacional de los Estados	7-13
7.3/4	Recursos de las Oficinas regionales para actividades de implementación	7-13

7.3/5	Respaldo a la continuación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI).....	7-14
8.1/1	Medidas para tratar de manera proactiva cuestiones emergentes	8-1
8.2/1	Operaciones de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)	8-4
8.2/2	Norma médica para pilotos de aeronaves ligeras.....	8-4

INFORME DE LA DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA**Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018****RESEÑA DE LA CONFERENCIA****1. DURACIÓN**

1.1 El Presidente del Consejo, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, inauguró la 13ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) el 9 de octubre de 2018 a las 1000 horas en la Sala de Asambleas de la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en Montreal, Canadá. Estuvieron presentes la Secretaria General, Dra. Fang Liu, y el presidente de la Comisión de Aeronavegación, Sr. Claude Hurley, quienes hicieron uso de la palabra. La sesión plenaria de clausura se celebró el 19 de octubre de 2018.

2. REPRESENTACIÓN

2.1 A la Conferencia asistieron 1 213 miembros y observadores de 116 Estados miembros y 37 organizaciones internacionales, así como asesores, entre otros participantes. En el sitio web de la AN-Conf/13, www.icao.int/meetings/anconf13 figura una lista de los participantes.

3. MESA

3.1 En la sesión plenaria inaugural fueron elegidos los siguientes miembros:

Presidenta de la Conferencia:	Sra. Kirsten Riensema (Reino Unido)
Vicepresidente de la Conferencia:	Tte. Brig. Jeferson Domingues de Freitas (Brasil)
Presidente del Comité A:	Sr. Alexis Brathwaite (Trinidad y Tabago)
Vicepresidente del Comité A:	Sr. Peter Yu (República de Corea)
Presidente del Comité B:	Sr. Simon Allotey (Ghana)
Vicepresidente del Comité B:	Sr. Guruprasad Mohapatra (India)

4. SECRETARÍA

4.1 Actuó como secretario de la Conferencia el Sr. Stephen P. Creamer, Director de navegación aérea, con la asistencia del Sr. Richard Macfarlane, Director adjunto de capacidad y eficiencia de la navegación aérea, y el Sr. Catalin Radu, Director adjunto de seguridad operacional de la aviación y el Sr. Denis Guidon, Director adjunto de observación y vigilancia. También contó con la asistencia de funcionarios de la Dirección de navegación aérea de la OACI y de funcionarios de otras direcciones y oficinas de la Organización cuando fue necesario.

5. ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

5.1 El orden del día transmitido a la Conferencia por la Comisión de Aeronavegación fue adoptado en la sesión plenaria inaugural.

6. DISPOSICIÓN DEL TRABAJO

6.1 El plan orgánico enviado a los Estados con anterioridad a la celebración de la reunión fue aprobado, sin cambios, en la sesión plenaria inaugural. El plan preveía la creación de dos comités, constituidos como se indica a continuación:

Comité A (para considerar las cuestiones 1, 2, 3, 4 y 5 del orden del día)

Presidente	Sr. Alexis Brathwaite (Trinidad y Tabago)
Vicepresidente	Sr. Peter Yu (Corea del Sur)
Secretario	Sr. Richard Macfarlane, con la asistencia de los secretarios encargados de las cuestiones del orden del día, Sra. L. Cary y los Sres. C. Dalton, S. da Silva, y Y. Wang, con el apoyo de especialistas de la ANB

Comité B (para considerar las cuestiones 6, 7 y 8 del orden del día)

Presidente	Sr. Simon Allotey (Ghana)
Vicepresidente	Sr. Guruprasad Mohapatra (India)
Secretario	Sr. Catalin Radu, con la asistencia del Sr. Guindon (DD-MO), y los secretarios encargados de las cuestiones del orden del día Sres. M. Costa, M. Marin y N. Rallo, con el apoyo de especialistas de la ANB

6.2 Los debates en las sesiones principales se llevaron a cabo en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso. Algunas notas de estudio se presentaron únicamente en inglés. El informe se publicó en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

7. DISCURSOS DE APERTURA

7.1 Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu

Me complace enormemente darles la bienvenida a esta 13ª Conferencia de navegación aérea, con el tema *De la elaboración a la implementación*.

La aviación actual está a punto de sufrir importantes cambios. Esto se refleja en el formidable crecimiento del volumen de tránsito de pasajeros y carga aérea que se prevé que aumente más del doble para 2035, el creciente uso de la tecnología de drones, la puesta en marcha de actividades autónomas, suborbitales y supersónicas, además de otras innovaciones, como la inteligencia artificial y las tecnologías de cadena de bloques.

En toda nuestra red mundial de aviación y en los Estados miembros de la OACI se producirá una tremenda modernización durante los próximos años. Seremos testigos de la adopción de nuevas tecnologías y de la implementación de nueva infraestructura para afrontar los desafíos de capacidad y eficiencia de la navegación aérea.

Por consiguiente, nuestro objetivo para las próximas dos semanas es definir nuestra visión colectiva de un sistema de gestión del tránsito aéreo seguro, interoperable, homogéneo y de alcance mundial para el siglo XXI.

Como algunos de ustedes recordarán, la modernización del sistema de navegación aérea se inició a partir de la décima Conferencia de navegación aérea en 1991. En ese momento, nuestro sector acordó pasar de un sistema de navegación aérea basado en tierra a otro con base en gran medida satelital.

Posteriormente, en la 11ª Conferencia de navegación aérea de 2003 adoptamos un concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial y elaboramos el correspondiente programa de trabajo.

A continuación, en la duodécima y última Conferencia de navegación aérea de 2012 se introdujeron las mejoras por bloques del sistema de aviación o marco “ASBU” a fin de servir de guía para la armonización sectorial y la interoperabilidad y alinear las iniciativas regionales y nacionales de implementación, dando al mismo tiempo más certidumbre para inversiones muy necesarias para los planificadores estatales y de la industria.

Esta decimotercera Conferencia de navegación aérea estuvo precedida por el Segundo simposio mundial sobre la industria de la navegación aérea (GANIS/2) y el Simposio sobre implementación en materia de seguridad operacional y navegación aérea (SANIS), celebrados conjuntamente en 2017.

El objetivo principal de estos eventos GANIS y SANIS era recabar con antelación la opinión de la industria sobre la evolución del sistema mundial de navegación aérea e idear soluciones para los desafíos de implementación nuevos o existentes que plantean las propuestas de la OACI para actualizar el Plan mundial de navegación aérea (GANP) y el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

Muchos años después de la Conferencia de navegación aérea de 1991, el objetivo de nuestra comunidad ha seguido siendo hacer realidad el denominado “sistema de navegación aérea del futuro”.

Ese futuro ha llegado, damas y caballeros, y ya no nos sobra tiempo para adaptar nuestras operaciones y gestión del tránsito aéreo y hacer frente a los desafíos que se plantean.

Mediante las ASBU y las metas y objetivos consensuados del GANP y el GASP, la OACI les ha proporcionado los instrumentos necesarios para acelerar esta transición y lograr las capacidades de actuación que mantendrán a nuestro sector vital, eficiente y capaz de responder a las necesidades y expectativas de las empresas y sociedades modernas.

A nivel regional se contará con el apoyo de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), que contribuirán a garantizar la armonización de procedimientos y sistemas de interoperabilidad.

Buena parte de estos progresos pueden lograrse mejorando la gestión y el uso de los datos de performance sectoriales, un proceso que ahora se guía por nuestros conceptos generales de gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y toma de decisiones en colaboración (CDM).

Y a medida que nos vamos adaptando a los drones o a los nuevos tipos de operaciones por encima del nivel de vuelo 600, no sólo deberíamos permanecer centrados en la performance de la seguridad operacional y la eficiencia en cuanto a los principales valores que ofrece el transporte aéreo, sino también, estar atentos a las posibles amenazas que pesan sobre los sistemas cada vez más interconectados de apoyo a las operaciones actuales.

Por tanto, durante la conferencia ustedes van a evaluar nuevas propuestas para definir y hacer frente a estos desafíos de manera que se haga partícipe a cada parte interesada del sector de la aviación, especialmente mediante la creación de un nuevo “marco de confianza” digital a nivel mundial.

Este marco ha sido diseñado sobre la base de sus compromisos actuales de vigilancia de la certificación y el otorgamiento de licencias, manifestados en el Convenio de Chicago, a fin de permitir la evolución interoperable de estos nuevos sistemas conectados.

Por lo que respecta a la evolución del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP CMA), se han hecho ajustes adicionales en el orden del día de la conferencia.

Me complace comprobar que, tras casi dos décadas realizando este tipo de auditorías, la OACI ha registrado mejoras significativas en la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) mundiales en muchos Estados miembros, especialmente desde la introducción de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*.

No obstante, muchos Estados también siguen luchando por cumplir los SARPS, debido a la falta de recursos y capacidad técnica.

Para hacer frente a ello, la OACI ha estado promoviendo mecanismos regionales, como el establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) de colaboración.

Sin embargo, muchas de estas RSOO aún no resultan tan efectivas como deberían para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de sus países miembros.

Son muchos los factores y desafíos, como los diversos grados de responsabilidad delegada y la falta de especialización y recursos, que impiden a las RSOO alcanzar su pleno potencial.

Estas preocupaciones persistentes se discutieron con detenimiento en el foro de RSOO que la OACI y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) organizaron en Eswatini (antigua Swazilandia) en 2017.

Se respaldó finalmente que la OACI desarrollara un nuevo sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS), centrado en simplificar la colaboración y el apoyo de la OACI a las RSOO para permitirles cumplir eficazmente su mandato en sus Estados constituyentes.

El concepto inicial y el plan de acción correspondiente fueron respaldados a nivel mundial en la reunión de DGCA de 2017. Esperamos con interés que ustedes ajusten el programa y, a su debido tiempo, lo presenten ante la Asamblea en su 40° período de sesiones.

Damas y caballeros, los resultados de su labor durante las próximas dos semanas permitirán a la OACI ajustar su programa de trabajo y lograr la normalización que tanto urge para ayudar a nuestro sector a adaptarse y evolucionar.

Tengan también presente que nuestros debates y respaldos nos servirán para que las deliberaciones del 40° período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2019 resulten eficaces.

Por consiguiente, al examinarse y acordarse la gran mayoría de los temas técnicos durante las dos próximas semanas, la Comisión Técnica de la Asamblea podrá dedicarse más a la adopción de los nuevos GANP y GASP y de sus programas de trabajo de apoyo, así como de las cuestiones urgentes que puedan surgir entre tanto.

Estoy convencido de que este enfoque mejorará enormemente la eficiencia general de la OACI respecto de sus responsabilidades básicas de navegación aérea para con el mundo.

Asimismo, me gustaría aprovechar para expresar mi gratitud a la comunidad militar por acompañarnos y por su interés en trabajar con las autoridades civiles para mejorar el sistema de navegación aérea en su conjunto.

La colaboración y la cooperación cívico-militar eficaces siguen siendo fundamentales para nuestro objetivo de garantizar la seguridad operacional y la eficiencia de todos los vuelos, así como de afrontar juntos los desafíos que plantea la modernización del sistema de navegación aérea para todos los usuarios del espacio aéreo.

Antes de terminar por hoy, me gustaría llamar su atención sobre la última reunión sobre estrategias celebrada fuera de la Sede (COSM), en junio de 2018, en la que el Consejo de la OACI dedicó tiempo a la *Aviación del futuro* y en el modo en que la OACI puede dirigir mejor nuestro sector para responder con dinamismo y eficacia a los cambios exponenciales y al ritmo de innovación previstos para las próximas décadas de los que estamos siendo testigos.

La COSM hizo especial énfasis en los desafíos y las oportunidades que plantea el surgimiento del sector espacial comercial.

En este sentido, creo que es hora de que la Organización adopte medidas audaces para liderar la normalización mundial en este ámbito. Y al hacerlo no compitiendo, sino colaborando con nuestros Estados miembros, podemos servir de ejemplo para abordar otras tecnologías emergentes.

En la reunión fuera de la Sede también se recalcó la necesidad de invertir y formar a la nueva generación de profesionales de la aviación responsables de asegurar un sistema de gestión del tránsito aéreo civil seguro, interoperable, homogéneo y de ámbito mundial en las próximas décadas.

El Programa OACI sobre la nueva generación de profesionales de la aviación desempeña un importante papel coordinador de la ejecución de estrategias para abordar desafíos conexos.

Además, he propuesto un concurso de aviación para adolescentes a nivel nacional, regional y mundial a fin de estimular su interés en estudiar carreras relacionadas con el tema.

Ahora deseo reconocer la dedicación, el alto grado de profesionalidad y el compromiso de todos los profesionales de la aviación con respecto al papel que desempeñan en la seguridad operacional de la aviación.

Precisamente este compromiso fue demostrado de forma muy conmovedora por el Sr. Anthonius Gunawan Agung, un controlador de tránsito aéreo del Aeropuerto Mutiara Sis Al Jufri de Palu, Indonesia. Durante el reciente terremoto y tsunamis que se produjeron en el país, Anthonius retrasó la evacuación de la torre de control hasta que estuvo asegurada la seguridad operacional de una aeronave que salía. Como consecuencia directa de su heroísmo desinteresado, falleció más tarde a causa de las heridas que sufrió.

El ferviente compromiso de Anthonius con la seguridad operacional de la aviación nos sirve de ejemplo a todos, como personas, organizaciones y Estados. En este sentido, deberíamos manifestar nuestra gratitud a la delegación de Indonesia aquí presente y expresar nuestro más sincero pésame a la familia de Anthonius y a las demás personas afectadas por este trágico suceso.

Excelencias, damas y caballeros, como saben, el Consejo de la OACI, en apoyo de la iniciativa *Ningún país queda atrás*, otorga todos los años *certificados de reconocimiento del Presidente del Consejo* para reconocer a los Estados de cada región de la Organización que han hecho progresos importantes para resolver sus deficiencias en materia de vigilancia de la seguridad operacional y mejorar la implementación efectiva (EI) de los SARPS de la OACI, en función de las actividades del CMA del USOAP del año precedente.

He tenido el gran placer de entregar directamente los *certificados de reconocimiento del Presidente del Consejo* a algunos Estados galardonados que he tenido el privilegio de visitar este año. Sin embargo, como hoy nos acompañan funcionarios de varios de los Estados galardonados este año, pensé que convendría celebrar sus logros en esta Conferencia:

- Bangladesh
- Burkina Faso
- Finlandia
- Jordania
- Kuwait
- Portugal
- República Unida de Tanzania

Felicitaciones a las delegaciones galardonadas y gracias a todos por su paciencia y calurosos aplausos por tan destacados logros.

Para concluir, damas y caballeros, declaro “inaugurada” esta 13ª Conferencia de navegación aérea de la OACI e invito al Presidente de la Comisión de Aeronavegación de la OACI, Sr. Claude Hurley, a dar más detalles sobre el desafiante orden del día que tienen ante sí.

Deseo que la Conferencia sea muy provechosa para todos.

7.2 La Secretaria General de la OACI, Dra. Fang Liu

Excelencias:

Damas y caballeros:

En los próximos 10 días van a estudiar el modo de optimizar la evolución de la seguridad operacional de la aviación y la capacidad y eficiencia de la navegación aérea.

A medida que trabajamos juntos para alcanzar estos objetivos, también debemos tener presente el potencial tremendo y único de la aviación para mejorar la vida de la gente.

Aunque confío en que muchos de ustedes conocen la contribución socioeconómica de nuestro sector a las comunidades nacional y regional, a veces esa “visión de conjunto” puede difuminarse a causa de los detalles técnicos.

Un desafío clave para nosotros a la hora de ayudar a los Estados no solo a comprender esto, sino también a actuar al respecto, es la falta de financiación para infraestructuras.

Pero les ruego que también recuerden que buena parte puede lograrse si los Estados dedican tiempo a integrar de modo significativo sus prioridades de inversión en aviación en sus estrategias nacionales de desarrollo.

Es por ello que la Secretaría de la OACI ha trabajado tan duro para vincular su labor con los Objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas y, a su vez, a los resultados socioeconómicos que se están buscando en el marco de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*.

Cuanto más claramente puedan comprender los gobiernos esta vinculación, más dispuestos estarán a invertir en proyectos de aviación.

Se trata de uno de los principales mensajes que yo misma y el Presidente del Consejo de la OACI hemos estado enviando durante las citas mundiales que ha tenido la Organización, haciendo especial énfasis en el modo en que los niveles locales de cumplimiento de la OACI influyen de forma crítica en la eficacia con la que los Estados pueden optimizar sus beneficios para la aviación.

Este aspecto se destaca de forma muy clara en el hecho de que el logro de los Estados, al menos, 15 de los 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas para 2030 se ha visto facilitado en gran medida por la disponibilidad local de operaciones que cumplen la normativa de la OACI.

Durante este evento van a ahondar en una serie de temas relacionados con muchas innovaciones de transporte aéreo recientes, y en este sentido es importante reconocer que la aparición de nuevos participantes sigue mejorando y ampliando el valor socioeconómico de la aviación.

Este aspecto se refleja en el hecho de que algunos de los conceptos que ustedes van a facilitar aquí, con su trabajo sobre el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP), por ejemplo, podrían permitir que nuevos tipos de aeronaves proporcionen acceso a Internet a más de mil millones de personas en los próximos años.

También deberían lograrse capacidades adicionales relacionadas con el suministro de medicinas a lugares inaccesibles o la reducción de los tiempos de respuesta ante emergencias a raíz de un desastre.

No son más que algunos ejemplos para explicar con qué está relacionado lo que hacen aquí, por lo que les ruego tengan presente que la vida para muchos mejorará en este planeta directamente por las decisiones que ahora tienen previsto adoptar y los progresos que van a hacer juntos.

Somos conscientes de esos efectos, por lo que también es importante reconocer la función que la OACI desempeña para ayudarles a que se produzcan.

Resulta mucho más eficiente para ustedes y para nuestro sector en general coordinarse y colaborar juntos aquí que contar con múltiples iniciativas que tengan como resultado una amalgama de soluciones que pueden variar de un Estado a otro, o de una región a otra.

Y en ese sentido, es crucial que la OACI, por su parte, pueda demostrar con confianza que estamos estableciendo un orden del día mundial tan práctico como visionario, que permitirá utilizar todos los recursos disponibles de la mejor manera posible.

Llegados a este punto, es importante tomar nota de que los resultados de esta conferencia contribuirán de forma crucial a la elaboración del plan de actividades de la OACI para 2020-2022.

Así es como logramos la transparencia que ustedes se merecen con respecto a lo que gastamos y ofrecemos y, a su vez, esta rendición de cuentas proporciona a la comunidad mundial la confianza que legítimamente exige con respecto a la finalidad y el valor de nuestros programas técnicos.

La eficiencia y eficacia serán una de sus principales prioridades al evaluar todo lo que tengan ante sí durante este evento de diez días de duración, y también influyen de forma esencial en el modo en que la OACI organiza y prioriza sus recursos.

La mejora de esta capacidad de la Organización para servir a sus Estados miembros y al sector de la aviación, mediante un enfoque de gestión basada en los resultados, ha sido una de mis prioridades fundamentales, que ahora comparte toda nuestra Secretaría.

Ello pone de manifiesto los muchos problemas de recursos a los que se enfrenta la OACI en el entorno geopolítico actual. Sin embargo, no podemos dejar que esto desvíe nuestra atención de la continua necesidad de facilitar y aplicar las decisiones de la Organización.

Dicho de manera sencilla, la OACI ha tenido que innovar bastante en cuanto al modo de financiarse y proporcionar asistencia y liderazgo en el transporte aéreo.

A muchos de ustedes quizá les sorprenda saber que, por ejemplo, incluso algunas de las prioridades por las que más luchamos deben sufragarse mediante fuentes extrapresupuestarias que buscamos y movilizamos de forma proactiva.

Esto incluye cuestiones programáticas como la ciberseguridad y la ciberresiliencia, nuestra ayuda con la orientación sobre aeronaves nacionales pilotadas a distancia y no tripuladas, así como otros avances clave que debemos incorporar y encauzar en nuestras normas mundiales.

Antes de finalizar por hoy, damas y caballeros, me gustaría simplemente destacar que la aviación sigue siendo la forma más segura de viajar y que parte del mérito de la increíble actuación de nuestro sector en materia de seguridad operacional y eficiencia obedece directamente a los progresos logrados en pasadas conferencias de navegación aérea de la OACI.

A continuación, tengo el gran placer de ceder la palabra al Sr. Stephen Creamer, Director de navegación aérea de la OACI. Permítanme asimismo aprovechar para desearles a todos una serie de debates y decisiones muy fructíferos mientras ayudan a moldear la próxima década de la aviación civil internacional.

Gracias.

7.3 **Presidente de la Comisión de Aeronavegación, Cap. Claude Hurley**

También yo doy los buenos días a la Dra. Liu, Secretaria General, Excelencias del Consejo de la OACI, compañeros de la Comisión, miembros de la Secretaría y ustedes, nuestros distinguidos participantes en esta 13^a Conferencia de navegación aérea.

Son ustedes más de mil personas que ocupan cargos fundamentales en los Estados a los que servimos y en nuestras partes interesadas de la industria de la aviación, más de mil que eligieron estar hoy aquí, en esta conferencia.

Habida cuenta de que esta mañana hace 15°C más que ayer, me sorprende que no se hayan perdido mi discurso más personas para ir a explorar Montreal durante este breve regreso del verano, pero, bromas aparte, me siento verdaderamente feliz de estar con ustedes, en esta la Sala de Asambleas de la OACI, un lugar lleno de prestancia y esperanza, para emprender, juntos, mediante el intercambio de ideas y debates constructivos, la difícil pero necesaria tarea de establecer prioridades y determinar objetivos fundamentales para la seguridad de la aviación y la navegación aérea antes de la Asamblea de la OACI del año próximo.

Me gustaría que supieran lo encantado que estoy de que todos ustedes estén hoy aquí y que las opciones que tomen en las próximas dos semanas definirán cómo haremos frente juntos a las dificultades de implementación.

Pero antes de hacerlo, cabe explicar que los discursos que acaban de oír obedecen al protocolo de introducción de reuniones formales de la OACI, ya sea la Comisión, el Consejo o incluso la Asamblea.

En mi caso, empleo palabras como “Gracias/Hola/Bienvenidos/Tema” para guardar el protocolo. Sin embargo, pueden estar seguros de que, aunque no es necesario en este contexto, sólo las utilizaré hoy, ya que como he tenido la ocasión de demostrar últimamente, en cuanto piloto que todavía no ha roto el hielo, por así decirlo (vine a la OACI por primera vez en enero...), me llevó casi un año encontrar mi sitio en estas reuniones formales.

Y, sin embargo, la clave para que la OACI obtenga información temprana sobre cualquier propuesta, para que juntos podamos concienciarnos de las posibles dificultades de implementación y, luego, llegar a un consenso sobre cómo hacerles mejor frente, juntos, está quizá en que todos nosotros encontremos nuestro sitio y opinemos – ya sea en representación de un Estado o de la industria.

Como bien saben, no es por falta de buenas intenciones que las cosas no siempre funcionan.

Lo que conocemos son las mejores prácticas que existen actualmente y que ya pueden implementarse.

Hace unos años, estuve gestionando una operación de puesta en marcha en ultramar, y un día recibimos el suministro semanal, y muy esperado, de partes de aeronaves, algunas de ellas bellamente diseñadas en aluminio específico para aeronaves y pintadas de colores corporativos brillantes.

Sin embargo, no se trataba de partes extra de la aeronave, sino de un gran tablón de anuncios en cumplimiento de la nueva *norma* empresarial de anunciar la información crítica para la seguridad operacional. ¿Bonito detalle, verdad? Y, claro, al estar en la OACI, entenderán que crea firmemente en la *seguridad operacional* y la *normalización*, aunque hayan surgido dificultades de *implementación* que me da un poco de vergüenza narrar.

Como la conexión de Internet era irregular —¿se acuerdan de lo lenta que era?— llevaba muchísimo tiempo descargar los boletines de seguridad operacional con pesados gráficos, sólo para descubrir que estos pósteres pre-diseñados con el “tema de seguridad operacional de la semana” habían sido formateados para papel de 8,5” x 11”, el formato común aquí en América del Norte.

No les sorprenderá oír que el único papel que podíamos conseguir a nivel local, A4, cumplía con esa otra norma mundial 216 de la ISO, mucho más extendida.

Asimismo, dicho tablón de anuncios de aluminio sobre seguridad operacional, bellamente diseñado, no se había instalado conforme a — probablemente ya sepan por dónde voy — la norma internacional mucho más común de espaciado entre dos agujeros (Norma 838 de la ISO de 80 mm para más detalles), sino según el espaciado único aplicado en América del Norte de 70 mm.

Sí, puede que sólo se trate de una historia de papeles, pero desgraciadamente sin papel compatible o perforado con dos agujeros *in situ*, tuvimos dificultades de implementación para cumplir la norma de la empresa de distribución efectiva de la información sobre seguridad operacional.

El punto de mi historia es, sin embargo, que incluso las iniciativas más simples pueden, aunque sean bien intencionadas, toparse con obstáculos inesperados al momento de implementarse, si no somos plenamente conscientes de la realidad que prevalece en el terreno.

Este tema, “De la elaboración a la implementación”, será fuente de información para todas nuestras deliberaciones de la Decimotercera Conferencia de navegación aérea de la OACI.

Fundamentalmente, esperamos aprovechar **su** experiencia con las dificultades que existen fuera de estas paredes, de manera que las propuestas que formule la OACI se basen en un conocimiento más profundo de las realidades que ustedes, como Estados (y como industria), perciben, a fin de que juntos no sólo creemos una consciencia compartida de la situación en relación con los problemas en sí mismos, sino también, que es lo que se espera, un consenso respecto a las mejores vías para avanzar con éxito.

En 2017, más de 4 000 millones de pasajeros volaron de manera segura.

Si ustedes se encuentran aún despiertos hasta tarde esta noche a causa del cambio de horario después de haber viajado, podrán pensar en que antes de que el reloj dé las 12 de la noche, como cualquier martes típico de octubre, 12 millones de pasajeros volarán — hoy — en más de 120 000 vuelos a aproximadamente 4 000 aeropuertos, con 170 proveedores de servicios de navegación aérea que velan por ellos para garantizar su seguridad. Estos vuelos también llevan más de 20 000 millones de dólares en mercancías (bueno, tal vez 20 000 millones de dólares canadienses, pero ustedes entendieron el punto...). Eso es sólo en un día. Al finalizar esta conferencia, cerca de 150 millones de personas — y algunas mascotas — habrán viajado, algunos por primera vez.

Para 2030, se pronostica que este tráfico se duplique a escala mundial, y en algunas regiones se triplicará.

En algunos Estados ya se experimenta un 10% de crecimiento anual: se están agregando al registro aeronaves comerciales nuevas a un ritmo nunca antes visto.

Igualmente, no sólo está aumentando el tráfico tradicional a un ritmo sin precedentes, sino también se está viendo un rápido crecimiento de nuevos elementos participantes que ingresan en el sistema de navegación aérea.

Las innovaciones tecnológicas en materia de sistemas de aeronaves no tripuladas, aeronaves supersónicas, operaciones por encima del FL 600 y vuelos espaciales comerciales, para mencionar unos cuantos sectores emergentes, crearán oportunidades nuevas y maravillosas para la nueva generación de profesionales de la aviación —y para el público viajero al que servirán— sin embargo, también plantearán dificultades importantes, ya que juntos buscamos la manera de integrar en condiciones de seguridad este tráfico nuevo en un espacio aéreo cada vez más congestionado.

Esto puede generar la necesidad de introducir cambios fundamentales en la manera en que hacemos las cosas y, como lo dijo elocuentemente el Presidente del Consejo, Dr. Aliu, estos cambios pueden manejarse con éxito, y las soluciones pueden armonizarse a escala mundial.

La comunidad de la aviación civil internacional ha vencido antes con éxito dificultades importantes en el manejo del cambio. Por ejemplo, la evolución de un sistema basado en tierra para el control de tránsito aéreo a un sistema por satélite para la gestión del tránsito aéreo está aportando ya beneficios evidentes.

Es posible que muchos de ustedes hayan volado por rutas transpolares al venir a Montreal.

Son vuelos largos, ¿verdad? Y díganme, levantando la mano, ¿podríamos afirmar tal vez que son suficientemente largos como para que ustedes hayan podido leer todas las 300 notas de estudio que se están presentando aquí esta semana? ¡Sí, claro...! ¡Personalmente les creo!

De verdad les creo, pero para continuar con mi historia, digamos que todas sus lecturas ya las habían hecho semanas antes, que no pudieron dormir durante el largo viaje y que estaban buscando una distracción mientras esperaban a que llegara la siguiente golosina de la cocina del avión.

Si, por casualidad, no estuvieron tratando de ponerse al corriente de lo que Tom Cruise estaba haciendo en la versión original (y la mejor) de *Misión imposible* número 6 y, en cambio, estuvieron observando el mapa en movimiento en algún momento de las 4 o 5 horas que les llevó atravesar el ártico y regresar a territorio habitado, pudieron haber reflexionado acerca de la vasta geografía de Canadá, la mayor parte de la cual no cuenta con el servicio tradicional basado en tierra, de alcance limitado, de las ayudas para la navegación como los VOR y los NDB.

Cuando yo era más joven —y no hace mucho tiempo de eso, como mi apariencia lo indica— realicé vuelos de búsqueda y salvamento en la Fuerza Aérea de Canadá.

Los servicios de búsqueda y salvamento, por su naturaleza, comúnmente no se encuentran ubicados convenientemente por debajo de una aerovía, y no sorprenderá a ninguno de ustedes que las IFR no eran, hasta cierto punto, fiables para una navegación precisa fuera de las aerovías, hacia el Norte, antes de la era de los GPS.

Los vuelos en misiones de salvamento hacia el Norte eran nuestra propia versión de *Misión imposible*, ya que para nosotros IFR significaba “sigo las carreteras” o “las ferrovías”. Y cuando el mapa se quedó sin ellas al volar hacia el Norte, las IFR llegaron a significar “Sigo los ríos”. Bromeo, pero las limitaciones de navegar a estima a lo largo de grandes distancias en el norte de Canadá con pocos puntos de referencia fueron tales que incluso cuando se introdujo Omega —un sistema de radiofaro de banda VLF—, sabiendo que estábamos a *más o menos* 15 millas en la pura tundra congelada, se vio eso como una mejora importante.

Después, estuvimos equipados con LORAN-C, que mejoró drásticamente la precisión de navegación cerca de las costas, pero mucho menos en el Norte. En la práctica, para lograr con éxito una misión SAR en el norte de Canadá en los años noventa significaba que las tripulaciones de los helicópteros necesitaban los ocasionales puntos de referencia radio de las aeronaves de patrullaje militar que proporcionaban cobertura superior, ya que estaban equipadas con sistemas de navegación inercial —y navegantes especializados.

La alternativa fue volar en las noches claras y depender, como los viejos marineros, de las constelaciones de Casiopea y la Osa Mayor para orientarse con la Estrella del Norte. Desafortunadamente, si bien estoy seguro de que muchos de ustedes aún pueden navegar utilizando las estrellas, la única vez que esto podría resultar de utilidad, esta semana, sería al tratar de encontrar su camino de regreso a su hotel después de una recepción que termina tarde, en caso de que los mapas de las aplicaciones de sus teléfonos no hayan podido encontrar el camino a causa de las desviaciones que cambian continuamente por los trabajos de construcción que se realizan en Montreal.

La cuestión es que se hacían rescates y los que podía ser salvados lo fueron. Hoy en día, con la llegada de datos fiables de determinación precisa de la posición, disponibles para todo el que disponga de un receptor GNSS, perderse fuera de las aerovías ya no es tan importante, y las decisiones que permitían el uso generalizado de sistemas por satélite para navegar y gestionar el tránsito aéreo fueron tomadas aquí — y en las capitales del mundo — por nuestros predecesores, de lo cual como comunidad podemos estar muy orgullosos.

El pasado julio, la Comisión de Aeronavegación tuvo la rara oportunidad de hacer un viaje de estudio a la Región Sudamérica de la OACI, que incluía maravillosas escalas en el Perú y Colombia. Nos impresionó lo bien que Estados de la región, como los que acabo de mencionar, están gestionando el crecimiento significativo del tránsito. Por ejemplo, el uso de aproximaciones de

navegación basada en la performance (PBN) para conducir el tránsito por el difícil terreno que rodea el aeropuerto de alta altitud de Cuzco ha permitido reducir las mínimas de aproximación y ampliar las horas de servicio, lo que, a su vez, ayuda al aeropuerto a gestionar el aumento de la demanda de tránsito.

Del mismo modo, en los debates técnicos que he mantenido con Estados de la Región Asia/Pacífico de la OACI, me impactaron los muchos ejemplos que dieron de cómo las normas y los métodos recomendados (SARPS) que estamos tratando aquí se están utilizando bien e implementando con éxito. Cabe citar el modo en que las partes interesadas de la industria de Malasia colaboraron con el organismo regulador del Estado para implementar las aproximaciones de performance de navegación requerida con autorización obligatoria (RNP-AR) en los principales aeropuertos de Malasia, lo que no solo ha permitido mejorar la fluidez del tránsito y acortar tramos, sino literalmente ahorrar toneladas de combustible y obtener importantes beneficios medioambientales.

Con esto quiero decir que las decisiones que ustedes tomen aquí estas semanas pueden y seguramente redunden en mejoras mensurables para la seguridad operacional, eficiencia, capacidad y seguridad de la aviación así como para el medio ambiente, al tiempo que se gestionan los riesgos que surjan de forma mundialmente armonizada.

Tras haber podido leer las 300 notas de estudio que han aportado, les aplaudo por los esfuerzos que ya han hecho para prepararse para esta conferencia. Ustedes son los líderes que tomarán las decisiones que nos permitirán a todos gestionar, juntos, el modo de adaptarnos mejor no solo al aumento masivo del tránsito tradicional, sino también permitir la entrada de nuevos participantes — con las ventajas de las nuevas tecnologías — en un espacio aéreo compartido. Así pues, lleguemos lejos, juntos.

Su labor en las próximas dos semanas se consolidará en informes elaborados por los entregados y talentosos profesionales de la Secretaría de la OACI. Los resultados de sus deliberaciones se presentarán a la Comisión de Aeronavegación para que, en calidad de *asesores técnicos* del Consejo de la OACI, podamos aconsejar mejor sobre el orden del día de la Asamblea de la Organización el año próximo.

Quizá sea un buen momento para pedir a mis compañeros de la Comisión que se pongan de pie, a fin de que conozcan a los miembros de la Comisión de Aeronavegación, **su** Comisión de Aeronavegación.

Según el Artículo 56 del Convenio de Chicago, la Comisión de Aeronavegación se compone de 19 miembros, nombrados por el Consejo entre las personas propuestas por los Estados contratantes. El Artículo 56 prosigue indicando que debemos poseer las calificaciones y experiencia apropiadas en *la ciencia y práctica aeronáuticas* — y si me pusiera a enumerar las *múltiples e impresionantes habilidades* y la *variada experiencia profesional* de mis eruditos colegas, no solo agotaría el tiempo de intervención que se me ha asignado, sino que también tendría que advertir de que a veces se hacen excepciones y se cuela algún que otro piloto, incluso a los que nos entusiasman los helicópteros.

Cabe, sin embargo, destacar dos cuestiones sobre la función de la Comisión de acuerdo con el Convenio, mientras mis colegas vuelven a sentarse... La primera es que, si bien somos nominados por los Estados — si visitan la Sala de la ANC mientras estén aquí, lo cual les invitamos a hacer— verán que no nos sentamos por banderas, sino por nombres, representando así no sólo nuestra experiencia personal, sino, lo que es más importante, los intereses de los 192 Estados contratantes, ¡a todos ustedes!

La otra cuestión es que no trabajamos solos. Tenemos una comunidad de la ANC vibrante y activa, conformada en primer lugar por todos los miembros de los grupos de expertos que dedican infinidad de horas a trabajar codo con codo con la Secretaría para presentar propuestas. Asimismo, en la Sala propiamente dicha, tenemos la suerte de contar con *entregados, eruditos y elocuentes* observadores de los Estados y la industria, como los que están acreditados ante organizaciones internacionales, por ejemplo, nuestros queridos amigos de la IATA, el ACI, la IFATCA, la IFALPA, el IBAC, la AOPA y el ICCAIA — todo ello para que no debatamos propuestas de normas y métodos recomendados nosotros solos, sin la ventaja de entender bien las repercusiones para nuestras partes interesadas y los problemas de implementación resultantes.

Desde el principio hasta el final, contamos con el respaldo de los profesionales de la Secretaría, dedicados a garantizar que entendamos bien el contexto y los muchos matices de lo que se propone. Realmente tenemos mucha suerte, así que...lleguemos lejos, juntos.

Por ello, estoy encantado de tenerles a todos aquí, especialmente con esta temperatura tan agradable, ya que su presencia demuestra el compromiso que ustedes, sus organizaciones y Estados tienen con esta tarea.

Para terminar, cabría señalar que esta Conferencia es esencial para tener contacto con ustedes antes de la Asamblea del año próximo, a fin de buscar formas de concienciar sobre los desafíos y oportunidades que se plantean y de priorizar mejor nuestros recursos limitados con miras a un futuro mejor, juntos, para la aviación y nuestros viajeros — por ello gracias de nuevo por estar aquí.

Felices aterrizajes.

LISTA DE PARTICIPANTES

CD – Delegado Jefe

ACD – Suplente del Delegado Jefe

D – Delegado

ALT – Suplente

ADV – Asesor

COBS – Jefe Observador

OBS – Observador

(La versión electrónica puede consultarse en el sitio web de la ANConf/13, www.icao.int/meetings/anconf13)

CUESTIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**COMITÉ A****Cuestión 1 del orden del día:****Estrategia mundial de navegación aérea**

- 1.1: Visión y panorama general de la sexta edición del GANP
- 1.2: Mejora y medición de la actuación de la navegación aérea mediante las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y el marco de elementos constitutivos básicos (BBB)
- 1.3: Hojas de ruta de navegación aérea
- 1.4: Análisis de la rentabilidad de la navegación aérea

Cuestión 2 del orden del día:**Habilitación del sistema mundial de navegación aérea**

- 2.1: Operaciones y capacidad aeroportuarias
- 2.2: CNS integradas y estrategia sobre el espectro
- 2.3: Prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos en el futuro

Cuestión 3 del orden del día:**Mejoramiento del sistema mundial de navegación aérea**

- 3.1: Gestión de la información de todo el sistema (SWIM)
- 3.2: Información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) y operaciones basadas en las trayectorias (TBO)
- 3.3: Gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)
- 3.4: Cooperación cívico-militar
- 3.5: Otras cuestiones relacionadas con la ATM

Cuestión 4 del orden del día:**Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG)**

- 4.1: Beneficios económicos derivados de la aviación
- 4.2: Aplicación de los BBB y normas mínimas de servicio
- 4.3: Implementación de las ASBU para mejorar la actuación
- 4.4: Implementación de procesos y procedimientos de búsqueda y salvamento (SAR)

Cuestión 5 del orden del día:**Cuestiones emergentes**

- 5.1: Operaciones por encima del nivel de vuelo 600
- 5.2: Operaciones por debajo de 1000 pies
- 5.3: Sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)
- 5.4: Ciberresiliencia
- 5.5: Otras cuestiones emergentes que afectan al sistema mundial de navegación aérea incluidos los sistemas de aeronaves no tripuladas (drones), y las operaciones supersónicas y espaciales comerciales

COMITÉ B**Cuestión 6 del
orden del día:****Cuestiones de seguridad operacional de la Organización****6.1: Plan estratégico**

- 6.1.1: Visión y reseña general del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), edición 2020-2022
- 6.1.2: Facilitación del seguimiento de la actuación en materia de seguridad operacional; objetivos, metas e indicadores en la edición 2020-2022 del GASP
- 6.1.3: Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS)

6.2: Aplicación de la gestión de la seguridad operacional

- 6.2.1: Programas estatales de seguridad operacional (SSP)
- 6.2.2: Sistemas de gestión de la seguridad operacional
- 6.2.3: Desarrollo de información de inteligencia en seguridad operacional

6.3: Seguimiento y vigilancia

- 6.3.1: Evolución del enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)
- 6.3.2: Apoyo y marco en línea (OLF) del CMA del USOAP

**Cuestión 7 del
orden del día:****Riesgos de seguridad operacional**

- 7.1: Facilitación de la toma de decisiones basada en datos para apoyar la información de inteligencia sobre seguridad operacional como respaldo a la gestión de riesgos de seguridad operacional
- 7.2: Riesgos de seguridad operacional a escala mundial, regional y nacional y la función de las RSOO y los RASG en el logro de los objetivos del GASP
- 7.3: Otras cuestiones relativas a la implementación

**Cuestión 8 del
orden del día:****Cuestiones emergentes de seguridad operacional**

- 8.1: Medidas para el tratamiento proactivo de las cuestiones emergentes
- 8.2: Cuestiones emergentes de seguridad operacional

SIGLAS

5LNCs	Nombre-clave de cinco letras
A-CDM	Toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto
ACI	Consejo Internacional de Aeropuertos
ACSA	Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica
ADIZ	Zona de identificación de defensa aérea
ADSB	Vigilancia dependiente automática-radiodifusión
AFI	Región África-Océano Índico
AFPP	Programa de procedimientos de vuelo en África
AFTN	Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas
AGA	Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres
AGL	Sobre el nivel del suelo
AI	Inteligencia artificial
AIM	Gestión de la información aeronáutica
AIS	Servicio de información aeronáutica
ALoSP	Nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional
AMHS	Sistema de tratamiento de mensajes ATS
ANP	Plan de navegación aérea
ANS	Servicios de navegación aérea
ANSP	Proveedor de servicios de navegación aérea
APAC	Región Asia/Pacífico, Bangkok
APEX	Excelencia aeroportuario de ACI
AR	Con autorización obligatoria
ARN	Red de matriculación de aeronaves
ASBU	Mejoras por bloques del sistema de aviación
ASIAP	Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación
ASTs	Metas de seguridad operacional de Abuja
ATC	Control de tránsito aéreo
ATFM	Gestión de la afluencia del tránsito aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
ATS	Servicios de tránsito aéreo

ATSEP	Especialista en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo
BBB	Elemento constitutivo básico
BSTF	Equipo especial para el Mar Negro
CAA	Administración de Aviación Civil
CAFAC	Comisión Africana de Aviación Civil
CANSO	Organización de servicios de navegación aérea civil
CBA	Análisis de costo/beneficios
CDM	Toma de decisiones en colaboración
CEAC	Conferencia Europea de Aviación Civil
CMA	Enfoque de observación continua
CNS	Comunicaciones, navegación y vigilancia
COMESA	Mercado Común de África Oriental y Meridional
CONOPS	Concepto de operaciones
COSCAP	Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad
COCESNA	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
CPDLC	Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
CST	Transporte espacial comercial
DAA	Detectar y evitar
DFMC	Constelaciones múltiples de dos frecuencias
FAA	Administración Federal de Aviación
FF-ICE	Información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo
FIR	Región de información de vuelo
FMS	Sistema de gestión de vuelo
FSF	Fundación para la seguridad operacional de los vuelos
FWT	Extremo de ala plegable
GA	Aviación general
GADSS	Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos
GANP	Plan mundial de navegación aérea
GASeP	Plan global para la seguridad de la aviación
GASOS	Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación
GASP	Plan global para la seguridad operacional de la aviación
GBAS	Sistema de aumentación basado en tierra

GEPNA	Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea
GEUSR	Grupo de expertos para el examen estructurado del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional – Enfoque de observación continua (USOAP-CMA)
GLONASS	Sistema mundial de navegación por satélite (GLONASS)
GNSS	Sistema mundial de navegación por satélite
GRSAP	Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista
GSG	Grupo de estudio sobre el GANP
GSI	Inspector gubernamental de la seguridad operacional
GSI-AIR	Inspector gubernamental de la seguridad operacional - aeronavegabilidad
GSI-OPS	Inspector gubernamental de la seguridad operacional - operaciones
GSI-PEL	Inspector gubernamental de la seguridad operacional – otorgamiento de licencias al personal
IAC	Comité interestatal de aviación
IAOPA	Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves
IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IBAC	Consejo internacional de aviación de negocios
ICARD	Base de datos de códigos internacionales y designadores de ruta
ICCAIA	Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales
IFAIMA	Federación Internacional de Asociaciones de Gestión de la Información Aeronáutica
IFALDA	Federación Internacional de Asociaciones de Despachadores de Líneas Aéreas
IFALPA	Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea
IFATCA	Federación Internacional de Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo
IFATSEA	International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations
IPS	Conjunto de protocolos de Internet
IRis	Modelo de visualización de riesgo integrado
ISAM	Modelo integrado de evaluación de la seguridad operacional
ITF	Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
IWXXM	Modelo OACI de intercambio de información meteorológica
KPI	Indicador clave de rendimiento
MET	Servicios meteorológicos
NCLB	Ningún país se queda atrás
NEXTT	Nuevas experiencias en viajes y tecnología

NGAP	Nueva generación de profesionales de la aviación
NOPS	Operaciones de red
NU	Naciones Unidas
ODS NU	Objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas
OLF	Marco en línea
OMM	Organización Meteorológica Mundial
PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
PANS-TRG	Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Instrucción
PASOC	Programa de análisis de sucesos operacionales centroamericanos
PBN	Navegación basada en la performance
PIRG	Grupo regional de planificación y ejecución
POI	Indicadores de resultados de los proyectos
PPP	Asociación público-privada
PPT	Equipo de expertos para proyectos
PQ	Pregunta del protocolo (PQ) fundamental
RAIO	Organización regional de investigación de accidentes e incidentes
RASG	Grupo regional de seguridad operacional de la aviación
RNP	Performance de navegación requerida
RPAS	Sistema de aeronave pilotada a distancia
RPDC	República Popular Democrática de Corea
RSP	Programa de seguridad operacional en la pista
SAM	Sudamérica
SAR	Búsqueda y salvamento
SARPS	Normas y métodos recomendados
SBAS	Sistema de aumentación basado en satélites
SDCPS	Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional
SIDS	Pequeños Estados insulares en desarrollo
SIMS	Sistema de seguimiento de información sobre seguridad operacional
SMI	Implantación de la gestión de la seguridad operacional
SMM	Manual de gestión de la seguridad operacional
SMS	Sistema de gestión de la seguridad operacional
SoD	Estado de diseño
SoR	Estado de matrícula

SPI	Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional
SSP	Programa estatal de seguridad operacional
SSR	Radar secundario de vigilancia
SST	Avión supersónico de transporte
SWIM	Gestión de la información de todo el sistema
TAC	Código alfanumérico tradicional
TAM	Gestión integral de los aeropuertos
TBO	Operación basada en las trayectorias
UA	Aeronave no tripulada
UAS	Sistema de aeronaves no tripuladas
UAV	Vehículo aéreo no tripulado
UE	Unión Europea
UIT	Unión Internacional de Telecomunicaciones
UIT-R	Sector de Radiocomunicaciones de la UIT
USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional
UTM	Gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas
VHF	Muy alta frecuencia
WAKE	Separación por estela turbulenta
