



DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 – 30 de noviembre de 2012

INFORME DE LA CONFERENCIA SOBRE LA PARTE GENERAL

Nota.— Después de retirar esta hoja de presentación, la nota debe insertarse en el lugar apropiado de la carpeta del informe.

**INFORME DE LA
DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA**

CARTA DE ENVÍO

Al Presidente de la Comisión de Aeronavegación

Del presidente de la duodécima Conferencia de navegación aérea

Tengo el honor de transmitirle el informe de la 12ª Conferencia de navegación aérea, que se celebró en Montreal del 19 al 30 de noviembre de 2012.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large circular flourish followed by a series of horizontal strokes and a final upward tick.

Tte. Cnel. (R) Oscar Derby
Presidente

Montreal, 30 de noviembre de 2012

ÍNDICE

	Página
LISTA DE RECOMENDACIONES	iii-1
RESEÑA DE LA CONFERENCIA	
1. Duración	iv-1
2. Asistentes	iv-1
3. Mesa	iv-1
4. Secretaría	iv-1
5. Adopción del orden del día	iv-1
6. Disposición del trabajo	iv-2
7. Discursos de apertura	
7.1 Presidente del Consejo	iv-2
7.2 Presidente de la Comisión de Aeronavegación	iv-5
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: Asuntos estratégicos que giran en torno al reto de la integración, interoperabilidad y armonización de los sistemas en apoyo del concepto de “Cielo único” para la aviación civil internacional.....	1-1
Cuestión 2 del orden del día: Operaciones de aeródromo – Mejoramiento de la eficiencia de los aeropuertos	2-1
Cuestión 3 del orden del día: Interoperabilidad y datos mediante la gestión de la información de todo el sistema (SWIM) con interoperabilidad mundial.....	3-1
Cuestión 4 del orden del día: Optimización de la capacidad y la eficiencia mediante una ATM mundial colaborativa	4-1
Cuestión 5 del orden del día: Trayectorias de vuelo eficientes mediante operaciones basadas en la trayectoria	5-1
Cuestión 6 del orden del día: Dirección futura.....	6-1

LISTA DE RECOMENDACIONES

1/1	Proyecto de la cuarta edición del <i>Plan mundial de navegación aérea</i> (Doc 9750, GANP)	1-1
1/2	Implantación	1-2
1/3	Orientación sobre análisis de rentabilidad	1-2
1/4	Arquitectura	1-3
1/5	Exactitud de la referencia horaria	1-3
1/6	Cuestiones relativas a las comunicaciones de datos	1-4
1/7	Vigilancia dependiente automática — radiodifusión.....	1-4
1/8	Racionalización de los sistemas de radio.....	1-4
1/9	Vigilancia dependiente automática — radiodifusión con base espacial	1-4
1/10	Vigilancia dependiente automática — redes de datos inalámbricas autoorganizadas	1-4
1/11	Hoja de ruta de automatización	1-4
1/12	Desarrollo del recurso de espectro de frecuencias aeronáuticas	1-5
1/13	Posible uso de atribuciones de espectro para el servicio fijo por satélite a fin de apoyar la operación segura de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.....	1-7
1/14	Disponibilidad y protección a largo plazo del espectro para terminales de abertura muy pequeña	1-8
1/15	Control y medición de la eficiencia de los sistemas de navegación aérea	1-9
1/16	Consideraciones de acceso y equidad.....	1-9
2/1	Mejoras por bloques del sistema de aviación de la OACI relativas a la capacidad aeroportuaria.....	2-4
2/2	Elaboración de disposiciones de la OACI para servicios de tránsito aéreo operados a distancia	2-5
2/3	Seguridad de los sistemas de navegación aérea.....	2-5
2/4	Gestión optimizada de estela turbulenta	2-5
2/5	Implantación de la navegación basada en la performance para operaciones de terminal y de aproximación	2-6
2/6	Elaboración de disposiciones de la OACI sobre navegación basada en la performance para operaciones de terminal y de aproximación.....	2-6
3/1	Mejoras por bloques del sistema de aviación de la OACI relacionadas con el mejoramiento de la eficiencia mediante la aplicación de la gestión de la información de todo el sistema.....	3-4
3/2	Desarrollo del concepto de gestión mundial de la información de todo el sistema	3-4
3/3	Elaboración de disposiciones de la OACI relativas a la gestión de la información de todo el sistema.....	3-5
3/4	Apoyo estatal y de la industria para la gestión de la información de todo el sistema	3-5
3/5	Eficiencia operacional mediante la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo	3-6
3/6	Mejoras por bloques del sistema de aviación de la OACI relativas al mejoramiento de los servicios mediante la gestión de información aeronáutica e información digital para la gestión del tránsito aéreo	3-7

3/7	Disposiciones de la OACI relativas al mejoramiento de los servicios mediante la gestión de información aeronáutica e información digital para la gestión del tránsito aéreo.....	3-7
3/8	Medidas estatales relativas al mejoramiento de los servicios mediante la gestión de información aeronáutica e información digital para la gestión del tránsito aéreo.....	3-8
3/9	Examen del sistema NOTAM y desarrollo de opciones de reemplazo	3-8
4/1	Gestión eficiente del espacio aéreo y mayor eficiencia para manejar la afluencia mediante la toma de decisiones en colaboración	4-6
4/2	Mejoras por bloques del sistema de aviación relacionadas con la vigilancia en tierra utilizando vigilancia dependiente automática – radiodifusión/ multilateración, conciencia de la situación del tránsito aéreo, gestión de intervalos y separación de a bordo.....	4-7
4/3	Mejoras por bloques del sistema de aviación de la OACI relacionadas con los sistemas anticollisión de a bordo y las redes de seguridad basadas en tierra	4-8
4/4	Determinación de la posición y seguimiento en áreas oceánicas y remotas y transmisión autogenerada de datos de vuelo.....	4-9
4/5	Coordinación/cooperación cívico-militar y espacio aéreo compartido entre estos dos sectores	4-9
4/6	Mejoras por bloques del sistema de aviación de la OACI relacionadas con la integración en el espacio aéreo no segregado de las aeronaves pilotadas a distancia	4-10
4/7	Mejoras por bloques del sistema de aviación de la OACI relacionadas con la información meteorológica	4-11
4/8	Arreglos de coordinación en caso de crisis y planes de contingencia.....	4-12
5/1	Mejores operaciones mediante una mejor organización del espacio aéreo y mejores rutas .	5-3
5/2	Mejoras por bloques del sistema de aviación de la OACI relacionadas con las operaciones basadas en las trayectorias	5-4
5/3	Mayor flexibilidad y eficiencia en los perfiles de descenso y salida	5-5
6/1	Marco de actuación regional – metodologías y herramientas de planificación	6-2
6/2	Directrices sobre la prioridad de atención	6-4
6/3	Evaluación de las implicaciones económicas, financieras y sociales de la modernización de la gestión del tránsito aéreo y la aplicación de las mejoras por bloques del sistema de aviación	6-4
6/4	Actuación humana	6-6
6/5	Programa de trabajo de la OACI en respaldo de la evolución del sistema mundial de navegación por satélite	6-9
6/6	Uso de constelaciones múltiples	6-9
6/7	Asistencia de los Estados para mitigar las vulnerabilidades del sistema mundial de navegación por satélite	6-10
6/8	Planificación de la mitigación de las vulnerabilidades del sistema mundial de navegación por satélite	6-11
6/9	Información sobre la ionosfera y las condiciones meteorológicas espaciales para la implantación futura del sistema mundial de navegación por satélite	6-12
6/10	Racionalización de las ayudas terrestres para la navegación.....	6-13

6/11	Marco de performance regional – armonización de los planes de navegación aérea y procedimientos suplementarios regionales.....	6-13
6/12	Fijación de prioridades y división en categorías respecto de los módulos de mejoras por bloques	6-15
6/13	Elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS), procedimientos y textos de orientación	6-18
6/14	Directrices relativas a la realización de estudios aeronáuticos para evaluar la penetración permisible en superficies limitadoras de obstáculos.....	6-19

INFORME DE LA DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA**Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012****RESEÑA DE LA CONFERENCIA****1. DURACIÓN**

1.1 El Presidente del Consejo, Sr. Roberto Kobeh González, inauguró la 12ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12) el 19 de noviembre de 2012 a las 0930 horas en la Sala de Asambleas de la Sede de la Organización en Montreal. En la sesión plenaria de apertura, también hizo uso de la palabra el Presidente de la Comisión de Aeronavegación, Sr. Christian Schleifer-Heingärtner. La sesión plenaria de clausura se celebró el 30 de noviembre de 2012.

2. ASISTENTES

2.1 A la 12ª Conferencia de navegación aérea asistieron 1 032 participantes de 120 Estados contratantes y 30 delegaciones de observadores. En el sitio web de la AN-Conf/12, www.icao.int/anconf12 figura una lista de los participantes, que se publicará íntegra en el informe final con cubierta azul.

3. MESA

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

Presidente de la Conferencia:	Tte. Cnel. (R) Oscar Derby
Vicepresidente de la Conferencia:	Sr. Zephania Baliddawa
Presidente del Comité:	Cmdt. John F. McCormick
Vicepresidente del Comité:	Sr. V. Somosondurum

4. SECRETARÍA

4.1 Actuó como secretaria de la Conferencia la Sra. Nancy Graham, Directora de navegación aérea, con la asistencia del Sr. Vince Galotti, Director adjunto de normalización e infraestructura de la seguridad operacional. También contó con la asistencia de funcionarios de la Dirección de navegación aérea de la OACI como se indica en el párrafo 6, 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 primera sesión plenaria.

6. DISPOSICIÓN DEL TRABAJO

6.1 El plan orgánico enviado a los Estados con anterioridad a la celebración de la Conferencia fue aprobado en la sesión plenaria inaugural. El plan preveía la creación de un comité como se indica a continuación:

Presidente	Cmdt. John F. McCormick
Vicepresidente	Sr. V. Somosondurum
Secretario	Sr. Vince Galotti, con la asistencia de los Sres. R. Macfarlane, C. Dalton, V. Maiolla, L. Jonasson, H. Sudarshan, J. Cheong, H. Matthiesen, E. Lassooijj, M. Holm, S. da Silva, N. Halsey, K. Theil, A. Capretti, M. Marín, G. de León; y las Sras. M. Millar, L. Cary y M. Utsunomiya

7. DISCURSOS DE APERTURA**7.1 Presidente del Consejo, Sr. Roberto Kobeh González**

En nombre del Consejo y del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, doy a todos la bienvenida a la 12ª Conferencia de navegación aérea de la OACI.

La meta que tienen fijada para estas próximas dos semanas es definir y alcanzar consenso sobre los próximos pasos a tomar para materializar nuestra visión colectiva de un sistema de gestión del tránsito aéreo de alcance mundial, interoperable y homogéneo para la aviación civil internacional del siglo XXI.

Como muchos de ustedes ya saben, el proceso se inició en la 10ª Conferencia de navegación aérea en 1991, oportunidad en la cual acordamos realizar la transición de un sistema de navegación aérea basado en tierra a otro con base en gran medida satelital. Luego, 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.

En la última década, todos unidos hicimos importantes avances en el desarrollo del programa: sentamos sus cimientos, hicimos madurar las tecnologías y procedimientos y elaboramos las normas necesarias.

El objetivo de esta 12ª Conferencia de navegación aérea es asegurar una implantación coherente y armonizada.

En años recientes, algunos Estados emprendieron la modernización de sus sistemas nacionales o regionales de navegación aérea, y sus iniciativas motivaron a otros Estados a estudiar la posibilidad de desarrollar sus propios programas de modernización. No llevó mucho tiempo notar que, para mantener el rumbo y alcanzar nuestra visión de un sistema de navegación aérea interoperable en todo el mundo, sería necesario dotarnos de una estrategia coordinada entre todos los países.

La 37ª Asamblea de la OACI en 2010 se encargó de subrayar este aspecto, instruyendo a la Organización a redoblar los esfuerzos para atender a las necesidades mundiales de interoperabilidad del espacio aéreo sin perder de vista el objetivo de la seguridad operacional.

La respuesta es lo que hemos denominado la estrategia de “mejora por bloques” del sistema de aviación.

El enfoque sistémico de las mejoras por bloques fija metas claras en lo que se refiere a las mejoras operacionales que la comunidad de la aviación nos ha dicho que se necesitan para construir ese espacio aéreo más eficiente e interoperable que nos permitirá atender a la futura demanda de capacidad sin comprometer la seguridad operacional.

Se perfila así ante nosotros un camino diferente en términos de planificación mundial de la navegación aérea, puesto que lo que estamos haciendo es definir en forma colectiva los resultados que necesitamos de las tecnologías actuales y futuras. El fijar estas metas operacionales a través del consenso nos brinda ahora la posibilidad de establecer un marco que pone la innovación al servicio de la aviación, dando a los Estados y a la industria la certeza, tanto en materia de planificación como de inversión, que necesitarán en las próximas décadas.

Quisiera destacar un aspecto de gran importancia para muchos de ustedes hoy aquí: el concepto de las mejoras por bloques no es un “traje de talla única”. Muy por el contrario, se trata de un concepto flexible y adaptable que cada Estado o región puede llevar a la práctica en función de sus propias densidades de tráfico y necesidades operacionales, lo que supone que no todos los espacios aéreos han de requerir todos los módulos y funcionalidades.

Es imperativo que todas las regiones alineen sus planes regionales de navegación aérea con la metodología de mejoras por bloques para 2014. Para asistir a los Estados en esta tarea, la OACI ha preparado la orientación sobre implantación necesaria, en particular en relación con los pasos mínimos que cada uno deberá dar.

Algunos de los aquí presentes ya estarán familiarizados con algunos aspectos del concepto de mejoras por bloques. Las especificaciones se distribuyeron entre los Estados para recabar comentarios, y también se examinaron en el Simposio mundial sobre la industria de la navegación aérea en 2011 y fueron objeto de análisis en distintos seminarios y presentaciones internacionales. A partir de los comentarios y opiniones recogidos, se les hicieron modificaciones y mejoras.

En pocas palabras, el concepto sistémico de mejoras por bloques ocupará el centro de nuestras deliberaciones en estas dos semanas que comienzan.

Antes de comenzar a trabajar, quisiera compartir con ustedes algunas de mis expectativas de este encuentro:

La primera y principal es, por supuesto, el respaldo a la metodología de mejoras por bloques del sistema de la aviación.

Le sigue en importancia la necesidad de acordar de qué forma se impulsarán y llevarán a la práctica las mejoras de eficiencia por bloques. En este punto, es necesario que consideremos cómo repartir las responsabilidades para la elaboración de las normas y métodos recomendados y las especificaciones técnicas.

También es preciso que consideremos el Plan mundial de navegación aérea, ya que es lo que dirigirá la planificación y ejecución de las mejoras por bloques. Como han de ver esta semana, el Plan

mundial ha sido objeto de profunda revisión y en este encuentro debemos consensuar un ciclo y metodología de revisión para presentar ante la próxima Asamblea para su aprobación.

También albergo expectativas respecto a la forma en que se elaboran las normas, procedimientos y textos de orientación. Gran parte de esta labor está hoy a cargo de grupos de expertos, quienes han realizado una tarea destacada a lo largo de los años. Sin embargo, ante la creciente complejidad de los sistemas de navegación aérea, la presión para lograr más con menos y el pedido de que aceleremos nuestros procesos, es mi parecer que necesitamos una modalidad más dinámica, interdisciplinaria y temática para encarar la elaboración de normas. Me complacería que la Conferencia propusiera opciones sobre la mejor forma de lograr ese objetivo.

En términos más generales, quisiera verlos partir convencidos de que la comunidad mundial de la navegación aérea se ha unido como nunca antes con los ojos puestos en metas y objetivos comunes. Creo que ha llegado la hora de que todos nosotros, incluida la industria y las autoridades de reglamentación, estrechemos filas para hacer frente a los inmensos desafíos que se alzan en el camino y que no son sólo tecnológicos, operacionales, ambientales y de sostenibilidad sino también políticos.

Conforme avancemos en las deliberaciones surgirán cuestiones de financiación, factores humanos, las necesidades de las distintas categorías de usuarios del espacio aéreo y las responsabilidades y funciones de los distintos interesados. Aun cuando es posible que no alcance el tiempo para atenderlas a todas, debemos en todo momento ser conscientes del efecto que puedan tener nuestras decisiones y recomendaciones en el sistema de transporte aéreo en su conjunto.

Como siempre, la seguridad operacional sigue ocupando el centro de todas estas consideraciones. Un sistema de gestión del tránsito aéreo altamente integrado debe fundarse en los más altos parámetros de seguridad operacional. Con ese objetivo, el Consejo de la OACI ha adoptado normas que requieren que los Estados apliquen programas sistemáticos adecuados de gestión de la seguridad operacional para tender al continuo fortalecimiento de la seguridad operacional en la prestación de los servicios de tránsito aéreo.

Como preparación para la Asamblea del año entrante, el Consejo examinará además una versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación, documento cuyos objetivos y metas se están integrando como nunca antes con nuestro Plan mundial de navegación aérea. Reconociendo la interdependencia entre ambas áreas, la OACI buscará establecer un enfoque más estratégico alineando sus respectivas políticas y actividades de implantación, seguimiento, análisis y notificación en los próximos años.

Para poder avanzar hacia un sistema de gestión del tránsito aéreo seguro, transparente y más eficiente es necesario adoptar una concepción sistémica que abarque al mundo entero. El efectivo intercambio de datos e información entre los Estados y entidades regionales constituye una piedra basal de muchos de los adelantos en materia de seguridad operacional y navegación aérea que hoy buscamos implantar.

Esto significa que las estructuras aeroespaciales no pueden seguir respondiendo únicamente a intereses nacionales e internos, ya que se pueden lograr más eficiencias con la integración mundial que con estructuras de fronteras rígidas. Los aliento con mi mayor convicción a concentrar la atención en las necesidades internacionales más que en las estrictamente nacionales, y pido la cooperación y la coordinación entre las autoridades civiles y militares para hacer un uso flexible del espacio aéreo nacional.

La OACI se ha fijado el compromiso de dar respuesta a todas las expectativas. Se presenta ante nosotros un desafío de formidables proporciones: garantizar la viabilidad del sistema de navegación aérea del futuro para que siga contribuyendo al desarrollo económico mundial de manera segura, protegida y eficiente.

En este sentido, me complace anunciar que el Consejo de la OACI ha aprobado la creación de una suboficina regional en Beijing, China, para atender a la región Asia/Pacífico (APAC). Con esta decisión se reconoce el fuerte crecimiento del tráfico aéreo que se prevé en la región de aquí al año 2030 y se da respuesta al pedido de distintos Estados miembros de contar con más apoyo de la OACI para hacer frente eficazmente a los retos técnicos y operacionales que tal crecimiento ha de plantear.

Para finalizar, es para mí un honor declarar inaugurada la 12ª Conferencia de navegación aérea e invitar al presidente de la Comisión de Aeronavegación, Sr. Christian Schleifer-Heingärtner, a hacer uso de la palabra y brindar precisiones sobre el orden del día.

Les deseo unas muy provechosas deliberaciones.

7.2 Presidente de la Comisión de Aeronavegación, Sr. Christian Schleifer-Heingärtner

Buenos días señoras y señores.

En nombre de la Comisión de Aeronavegación de la OACI, yo también deseo ofrecerles a todos ustedes una cálida bienvenida a esta Conferencia, un hito importante.

El Presidente del Consejo ha resumido efectivamente los fundamentos para esta reunión y yo quiero decir que, en general, estoy de acuerdo con las expectativas que él ha expuesto por sí mismo y por la Comisión de Aeronavegación.

Todo esto es muy importante, y debemos ser muy claros en nuestras deliberaciones durante las dos semanas próximas. Ustedes están aquí para compartir las opiniones y posturas de sus respectivos Estados y decirnos qué es lo que ustedes quieren que hagamos.

Necesitamos que nos digan qué módulos del sistema tenemos que normalizar para lograr la interoperabilidad regional y mundial de modo que podamos realizar nuestro objetivo común — un sistema de aviación internacional seguro, eficaz y eficiente que refleje las necesidades y aspiraciones de todos los interesados y, sobre todo, del público viajero.

Es importante comprender que los Estados no necesitarán implantar todos los módulos ni un bloque completo. Cada región, subregión o país determinará los requisitos de implantación según sus necesidades operacionales. Pero si ustedes ven la necesidad de una solución operacional, si perciben tal necesidad, ustedes deberían seguir las mejoras por bloques e implantarlas usando los módulos normalizados para la armonización e interoperabilidad mundial.

La metodología de mejoras por bloques con su horizonte de planificación de 15 años, revisado y afinado cada tres años, preparará el camino para mayor eficiencia y seguridad operacional a largo plazo, como la PBN que conduce finalmente a la navegación en cuatro dimensiones.

Además de lo dicho, quiero destacar que esto está muy lejos de ser una tormenta de ideas. Nosotros proponemos examinar:

- Cuáles son las mejores prácticas actuales que pueden implantarse ahora.
- Qué creemos que debería abordarse durante los próximos cinco años.
- Por último, la posible dirección estratégica de nuestra industria y, por consiguiente, de la OACI durante los próximos 15 años.

De modo que, primero, necesitamos saber si hemos pasado por alto algunos asuntos importantes o si hemos identificado correctamente cada uno de estos elementos, o si deberían ser modificados. Esta es la cuestión del contenido.

Segundo, queremos tener algún sentido de prioridades. Todos estamos conscientes de que hay más trabajo por hacer. Además, las restricciones financieras actuales limitan la capacidad de muchos Estados para apoyar la labor de la OACI, sea mediante contribuciones financieras o proporcionando expertos, de los cuales estamos siempre extremadamente agradecidos. Es por esto que es fundamental para nosotros comprender claramente sus prioridades. Esta es la cuestión de los recursos.

Finalmente, necesitamos sus ideas sobre cómo podemos trabajar todos juntos de una forma más eficaz. ¿Cómo elaboraremos normas, cómo elaboraremos orientación y cómo incluiremos especificaciones técnicas? Durante toda su historia la OACI ha dependido de la labor de los órganos consultivos especializados, más conocidos como grupos de expertos. Queremos estar seguros de que ellos trabajen siempre de un modo eficiente, efectivo y transparente, y guiados por principios claros.

Mi esperanza es que, en definitiva, recibamos de ustedes una orientación clara sobre el mejor camino a seguir para la OACI. Díganos claramente qué desean que tratemos de hacer. Nosotros sabemos que presentaremos a los Estados una gran cantidad de nueva información en el curso de las dos semanas próximas. Lo que deseamos de ustedes, distinguidos participantes, es tener una clara comprensión de sus prioridades, los plazos para lograrlas y qué normas y orientación necesitan de la OACI. Esto permitirá a la OACI determinar el contenido correcto y ayudar a que los recursos se usen eficazmente.

Todos los miembros de la Comisión de Aeronavegación estarán presentes durante la Conferencia y buscaremos las oportunidades para conversar con ustedes sobre qué debemos señalar a la atención del 38º Período de sesiones de la Asamblea de la OACI el año próximo.

Me permito pedir a los miembros de la Comisión de Aeronavegación, a los representantes de la industria en la Comisión, y a los todos los observadores de los Estados en la ANC que se pongan de pie y se identifiquen ante la Conferencia.

Una vez más, me uno al Presidente del Consejo de la OACI para desear el éxito de la Conferencia.

¡Muchas gracias!

LISTA DE PARTICIPANTES

CD – Delegado Jefe ADV – Asesor
ACD – Suplente del Delegado Jefe
D – Delegado OBS – Observador
ALT – Suplente

COBS – Jefe Observador

(La versión electrónica puede consultarse en el sitio web de la ANConf/12, www.icao.int/anconf12)

ORDEN DEL DÍA**Cuestión 1 del orden del día: Asuntos estratégicos que giran en torno al reto de la integración, interoperabilidad y armonización de los sistemas en apoyo del concepto de “Cielo único” para la aviación civil internacional****1.1: Plan mundial de navegación aérea (GANP) – Marco de planificación mundial**

- a) Metodología y contenido de las ASBU
- b) Hoja de ruta para las comunicaciones
- c) Hoja de ruta para la navegación
- d) Hoja de ruta para la vigilancia
- e) Hoja de ruta de aviónica
- f) Hoja de ruta para la gestión de la información aeronáutica (AIM)

Cuestión 2 del orden del día: Operaciones de aeródromo – Mejoramiento de la eficiencia de los aeropuertos**2.1: Capacidad aeroportuaria****2.2: Navegación basada en la performance (PBN) – un medio práctico de mejorar la eficiencia de los aeropuertos con seguridad operacional y eficacia****Cuestión 3 del orden del día: Interoperabilidad y datos mediante la gestión de la información de todo el sistema (SWIM) con interoperabilidad mundial****3.1: Mejoramiento de la eficiencia mediante la aplicación de la gestión de la información de todo el sistema (SWIM)****3.2: Mejoramiento de la eficiencia operacional mediante información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE)****3.3: Mejoramiento de los servicios mediante AIM digital****Cuestión 4 del orden del día: Optimización de la capacidad y la eficiencia mediante una ATM mundial colaborativa****4.1: Gestión eficiente del espacio aéreo y mayor eficiencia para manejar la afluencia mediante la toma de decisiones en colaboración (CDM)****4.2: Gestión dinámica del espacio aéreo de uso especial****4.3: Mayor capacidad de toma de decisiones operacionales mediante información meteorológica integrada****Cuestión 5 del orden del día: Trayectorias de vuelo eficientes mediante operaciones basadas en la trayectoria****5.1: Mejores operaciones mediante una mejor organización del espacio aéreo y mejores rutas****5.2: Mejor sincronización del tránsito aéreo mediante operaciones basadas en trayectorias (TBO) 4D****5.3: Mayor flexibilidad y eficiencia en los perfiles de descenso y salida**

**Cuestión 6 del
orden del día: Dirección futura**

6.1: Planes y metodologías de implantación

6.2: Normalización – Enfoque de elaboración de SARPS relativos al concepto de
Cielo único

SIGLAS

A-CDM	toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto
A-RNP	RNP avanzada
ACAS	sistema anticolidión de a bordo
ACAS X	nueva generación de sistema anticolidión de a bordo
ADS-B	vigilancia dependiente automática — radiodifusión
AIS	servicios de información aeronáutica
AIM	gestión de la información aeronáutica
AIXM	modelo de intercambio de información aeronáutica
ANP	plan de navegación aérea
ANRF	formulario de notificación de navegación aérea
ANSP	proveedor de servicios de navegación aérea
ALLPIRG	Todos los Grupos regionales de planificación y ejecución
APEX	excelencia en seguridad operacional de aeropuertos
APNT	sistema alternativo de posición, navegación y temporización
ASBU	mejoras por bloques del sistema de aviación
ATC	control del tránsito aéreo
ATFM	gestión de la afluencia del tránsito aéreo
ATM	gestión del tránsito aéreo
ATS	servicios de tránsito aéreo
C2	enlace de mando y control
CCO	operaciones de ascenso continuo
CDM	toma de decisiones en colaboración
CDO	operaciones de descenso continuo
CMR	Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones
CNS	comunicaciones, navegación y vigilancia
CTA	hora de llegada controlada
CTO	hora de paso controlada
DME	equipo radiotelemétrico
eANP	plan de navegación aérea electrónico
EGNOS	Servicio europeo de complemento geoestacionario de navegación

ETA	hora prevista de llegada
FF-ICE	información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo
FIR	regiones de información de vuelo
FIXM	modelo de intercambio de información sobre vuelos
FOSA	evaluación de la seguridad operacional de los vuelos
GAGAN	navegación aumentada con GPS y órbita geoestacionaria
GANP	plan mundial de navegación aérea
GASP	Plan global para la seguridad operacional de la aviación
GATMOC	concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial
GBAS	sistema de aumentación basado en tierra
GLONASS	sistema mundial de navegación por satélite
GNSS	sistema mundial de navegación por satélite
GPS	sistema mundial de determinación de la posición
GEPNA	Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea
HLCAS	Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación
IFSET	instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible
IM	gestión de intervalos
IMT	telecomunicaciones móviles internacionales
INS	sistema de navegación inercial
ITP	procedimientos en cola
MAGVAR	declinación magnética
MET	meteorológico
MLAT	multilateración
NAT	Región Atlántico septentrional
NAT SPG	Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional
OLS	superficies limitadoras de obstáculos
OPD	descenso con perfil optimizado
OPMET	información meteorológica relativa a operaciones
PANS	procedimientos para los servicios de navegación aérea
PBN	navegación basada en la performance
PIRG	Grupos regionales de planificación y ejecución
RA	aviso de resolución
RNAV	navegación de área

RNP	performance de navegación requerida
RNP AR	performance de navegación requerida – autorización requerida
RNP 2	performance de navegación requerida 2
RPA	aeronave pilotada a distancia
RPAS	sistema de aeronave pilotada a distancia
RTA	hora de llegada requerida
RVSM	separación vertical mínima reducida
SARPS	normas y métodos recomendados
SBAS	sistema de aumentación basado en satélites
SID	salidas normalizadas por instrumentos
SMS	sistema de gestión de la seguridad operacional
SSP	Programa estatal de seguridad operacional
STAR	ruta de llegada normalizada en terminal
STCA	alerta de conflicto a corto plazo
SUPPS	Procedimientos suplementarios regionales
SWIM	gestión de la información de todo el sistema
TBO	operaciones basadas en trayectorias
TMA	área de control terminal
UAS	sistemas de aeronave no tripulada
VDL	enlace digital en VHF
VHF	muy alta frecuencia [30 a 300 MHz]
UIT-R	Sector de Radiocomunicaciones de la UIT
VSAT	terminal de apertura muy pequeña
WVSS	sistema de seguridad de vuelo para estela turbulenta
WXXM	modelo de intercambio de información meteorológica
4D TRAD	operaciones basadas en trayectorias 4D

— — — — —