



AN-Conf/14-WP/210
6/9/24

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

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 DECIMOCUARTA CONFERENCIA
DE NAVEGACIÓN AÉREA**

CARTA DE ENVÍO

Al Presidente de la Comisión de Navegación Aérea

De la Presidenta de la Decimocuarta Conferencia de Navegación
Aérea (AN-Conf/14) (2024)

Tengo el honor de transmitirle el informe de la Decimocuarta
Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14) que se celebró en
Montreal, Canadá, del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024.

Paule Assoumou Koki
Presidenta

Montreal, Canadá, 6 de septiembre de 2024

ÍNDICE

	Página
LISTA DE RECOMENDACIONES.....	ii-1
RESEÑA DE LA REUNIÓN.....	iii-1
1. Duración.....	iii-1
2. Participación.....	iii-1
3. Mesa.....	iii-1
4. Secretaría.....	iii-1
5. Adopción del orden del día.....	iii-1
6. Disposición del trabajo.....	iii-2
7. Discursos	
7.1 Presidente del Consejo de la OACI.....	iii-2
7.2 Presidente de la Comisión de Aeronavegación.....	iii-5
7.3 Viceministro de Transporte del Canadá.....	iii-7
7.4 Secretario General de la OACI.....	iii-9
8. Premio Walter Binaghi de la Comisión de Aeronavegación de la OACI.....	iii-13
9. Discurso de clausura	iii-13
9.1 Director de la Dirección de Navegación Aérea	iii-13
ORDEN DEL DÍA DE LA CONFERENCIA.....	iv-1
GLOSARIO	v-1
RESUMEN DE LAS SESIONES INFORMATIVAS.....	vi-1
INFORMES DE LA CONFERENCIA	
Cuestión 1: Actualización sobre el plan de actividades 2023-2025 de la OACI y planificación estratégica a largo plazo.....	1-1
Cuestión 2: Utilización oportuna y segura de nuevas tecnologías.....	2-1
Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del Sistema de navegación aérea.....	3-1
Cuestión 4: Hiperconectividad del Sistema de navegación aérea.....	4-1

LISTA DE RECOMENDACIONES

	<i>Página</i>
1.1/1 Apoyo al enfoque programático de planificación de actividades de la OACI iniciado con el Plan de Actividades 2023-2025, áreas de interés prioritario	1-x
1.1/2 Resiliencia del sistema de navegación aérea	1-x
1.2/1 Trabajos para mejorar la armonización del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)	1-x
1.3/1 Evolución de la Comisión Técnica de la Asamblea de la OACI	1-x
2.1/1 Tecnologías de aeronaves en evolución que contribuyen al objetivo ambicioso a largo plazo	2-x
2.2/1 Riesgos de seguridad operacional relacionados con tecnologías y conceptos de aviación nuevos y en evolución	2-x
2.2/2 Interferencias en el sistema mundial de navegación por satélite y planificación de contingencia	2-x
2.3/1 Proyecto de edición 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Doc 10004)	2-x
2.3/2 Episodios de turbulencia como riesgo de seguridad operacional mundial	2-x
3.1/1 Proyecto 30/10 - Aplicación optimizada de los mínimos de separación longitudinal	3-x
3.1/2 Estudio sobre la viabilidad de establecer un programa OACI de eficiencia de la navegación aérea	3-x
3.1/3 Facilitar el despliegue satisfactorio de operaciones basadas en la trayectoria	3-x
3.1/4 Espacio aéreo de rutas libres	3-x
3.1/5 Delegación de la responsabilidad de la prestación de servicios de tránsito aéreo	3-x
3.1/6 Integración segura de las operaciones de transporte espacial en el sistema de espacio aéreo	3-x
3.1/7 Operaciones en el espacio aéreo superior	3-x
3.2/1 Retiro gradual y/u optimización del uso de los sistemas tradicionales	3-x
3.2/2 Transición a los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo y cesación del Plan de Vuelo OACI 2012 para 2034	3-x
3.3/1 Actualización del nivel estratégico mundial de la séptima edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750)	3-x
3.3/2 Update to the global technical level of the seventh edition of the Global Air Navigation Plan and its regional and national levels	3-x
4.1/1 Validación, normalización e implantación del concepto de aeronaves conectadas y la estrategia de conectividad aire-tierra	4-x
4.2/2 Ciberseguridad de la aviación	4-x

— — — — —

INFORME DE LA DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA**Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024****RESEÑA DE LA REUNIÓN****1. DURACIÓN**

1.1 La Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14) es inaugurada por el Presidente del Consejo, Sr. Salvatore Sciacchitano, seguido de un discurso del presidente de la Comisión de Navegación Aérea, Sr. Junrong Liang, y del viceministro de Transporte de Canadá, Sr. Arun Thangaraj, a las 1000 horas del 27 de agosto de 2024, en la Sala de Asambleas de la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en Montreal, Canadá. La sesión plenaria de clausura se celebra el 6 de septiembre de 2024.

2. PARTICIPACIÓN

2.1 Asisten a la conferencia xx representantes y observadoras/es que designaron xx Estados miembros y xx organizaciones internacionales, así como asesoras/es y otras personas. La lista de participantes puede consultarse en el sitio web de la AN-Conf/14: <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/ListOfDelegates.aspx>.

3. MESA

3.1 En la primera sesión plenaria se elige a las siguientes personas para integrar la mesa:

Presidenta de la conferencia: Sra. P. Assoumou Koki (Camerún)

Vicepresidente de la conferencia: Sr. N. Bin Mahmud (Malasia)

Presidente del comité: Sr. P. Kelleher (Reino Unido)

Vicepresidente del comité: Sr. L. R. de Souza Nascimento (Brasil)

4. SECRETARÍA

4.1 La secretaria de la conferencia es la Sra. M. Merkle, directora de la Oficina de Navegación Aérea, a quien asisten el Sr. P. Luciani, director adjunto de Navegación Aérea y Seguridad Aérea, y el Sr. S. Da Silva, director adjunto en funciones de Seguimiento, Análisis y Coordinación. También cuentan con la asistencia del Sr. C. Dalton, jefe de la Sección de Gestión del Tránsito Aéreo, en su calidad de jefe técnico de la conferencia, así como personal de la Dirección de Navegación Aérea de la OACI y de otras oficinas de la Organización, según las necesidades. La Sra. G. Kim y la Sra. V. Wong se ocupan de la administración de la conferencia, mientras que el Sr. M. De León, la Sra. A. Guiang, la Sra. C. Colapelle y la Sra. Z. Naini coordinan la documentación y la redacción de informes.

5. ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

5.1 El orden del día presentado en la nota AN-Conf/14-WP/1 es aprobado en la sesión plenaria inaugural de conformidad con las disposiciones pertinentes de las *Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas* (Doc 8143-AN/873/3).

6. DISPOSICION DEL TRABAJO

6.1 El plan de organización presentado a los Estados antes de la conferencia es aprobado sin cambios en la sesión plenaria inaugural. El plan establece la creación de un comité, como se indica a continuación:

Comité

Presidente	Sr. P. Kelleher (Reino Unido)
Vicepresidente	Sr. L. R. de Souza Nascimento (Brasil)
Secretario	Mr. P. Luciani, subdirector de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Aviación, con la asistencia de los secretarios encargados de las cuestiones del orden del día, Sres. C. Dalton, jefe de la Sección de Gestión del Tránsito Aéreo; Y. Fattah, jefe de Prioridades Multidisciplinarias; I. Knowles, Jefe de la Sección de Seguridad Operacional; y S. Da Silva, director adjunto en funciones de Seguimiento, Análisis y Coordinación

6.2 La conferencia recuerda los Principios rectores para la preparación y la realización de la conferencia (véase la Comunicación ST 15/1-24/12, adjunto C, párrafo 1.3) y reitera que todas las notas de información se remitirán al grupo o a los grupos expertos apropiados para que las consideren según corresponda al avanzar con sus programas de trabajo respectivos.

6.3 Los debates de la reunión principal se llevan a cabo en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso. Las notas de estudio se presentan en todos los idiomas y las notas de información se distribuyen en el idioma o los idiomas en que se presentan originalmente. El informe se publica en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

7. DISCURSOS**7.1 Presidente del Consejo de la OACI, Sr. S. Sciacchitano**

En nombre del Consejo y del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, les doy la más cordial bienvenida a la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea, bajo el lema “Mejorar el rendimiento para impulsar la sostenibilidad”.

Esta conferencia será crucial para definir los próximos pasos con miras a mejorar los sistemas mundiales de navegación aérea.

El evento resulta de particular importancia, ya que este año celebramos el 80º aniversario de la adopción del Convenio de Chicago.

Hace ocho décadas, en medio de un conflicto mundial, las naciones se unieron para transformar la aviación en un catalizador de la paz y el desarrollo social y económico. Hoy en día, los retos que se levantan ante la aviación civil internacional siguen siendo grandes, pero podemos inspirarnos en nuestro pasado para afrontarlos y alcanzar nuevos logros.

Es por ello que la Organización está centrando la celebración de su 80º aniversario no solo en los logros de las últimas ocho décadas, sino, en mi opinión más importante, en cómo la OACI podrá seguir apoyando el desarrollo del transporte aéreo en los próximos decenios. Esta es la razón por la que el Consejo está revisando y pronto aprobará el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI.

En particular, sabemos que el tránsito aéreo mundial ha recuperado los niveles previos a la pandemia, y se prevé que se duplique con creces en las próximas dos décadas. Este crecimiento nos obliga a realizar ingentes esfuerzos para cumplir con nuestras responsabilidades ambientales y la meta de cero emisiones netas de carbono para 2050, el objetivo ambicioso a largo plazo.

Las operaciones de vuelo deberán contribuir sustancialmente a este objetivo. El Secretario General Salazar se explayará sobre nuestro enfoque estratégico para el crecimiento sostenible de la aviación en su discurso de hoy.

También debemos integrar con seguridad los rápidos avances tecnológicos en el diseño de las aeronaves, el vuelo autónomo y los sistemas de gestión del tránsito aéreo, al tiempo que reforzamos nuestra infraestructura de aviación contra las crecientes ciberamenazas. Aunque estos retos no son totalmente nuevos, exigen una atención renovada y soluciones innovadoras.

La 41ª Asamblea de la OACI hizo hincapié en áreas prioritarias críticas: la recuperación tras la pandemia y la sostenibilidad a largo plazo del transporte aéreo; la reducción de las emisiones de CO₂, como acabo de mencionar; y la mejora de la resistencia del sistema de aviación, manteniendo al mismo tiempo la seguridad operacional.

Su presencia aquí reafirma nuestro compromiso colectivo de trabajar en estas prioridades con intención estratégica y renovado vigor.

Esta conferencia reorientará nuestros esfuerzos relacionados con iniciativas técnicas nuevas y existentes que se ajusten a los tres objetivos a los que aspira la OACI, previstos en nuestro Plan Estratégico:

- cero víctimas mortales en la aviación internacional por accidentes y actos de interferencia ilícita;
- emisiones netas cero de carbono para 2050 en las operaciones de aviación internacional; y
- la aviación como parte integrante de un sistema de transporte pujante, conectado, accesible, inclusivo y asequible para la gente y las mercancías, una aviación que contribuya al desarrollo socioeconómico, logrando al mismo tiempo que ningún país se quede atrás.

Una vez más, el Secretario General ofrecerá más detalles sobre cómo estos objetivos conforman nuestra estrategia a largo plazo.

En esta conferencia tendrán la oportunidad de examinar los resultados de nuestro ejercicio de reordenación de prioridades en toda la Organización. Este ejercicio abarca todas las actividades de nuestro plan actual y las derivadas del 41º período de sesiones de la Asamblea. También se debatirán las áreas de interés prioritario establecidas por el Consejo, que se han diseñado para orientar la labor de nuestra Organización durante el trienio en curso.

De cara al futuro, estudiaremos formas de alinear eficazmente nuestros planes mundiales. Nuestro objetivo es velar por que estos planes se complementen entre sí para atender tanto los retos actuales como los emergentes, minimizando al mismo tiempo el solapamiento de iniciativas y maximizando las sinergias. Esta alineación es crucial para la evolución coherente de nuestro sistema mundial de aviación.

Por lo que respecta a la planificación estratégica a largo plazo, y en preparación del 42º período de sesiones de la Asamblea en 2025, esta conferencia brinda una valiosa oportunidad para debatir posibles ajustes del enfoque de la Comisión Técnica de la Asamblea de la OACI.

A este último respecto, deseo subrayar que el Consejo se ha comprometido a mejorar la eficacia de las asambleas de la OACI y se propone hacer un mejor balance de las conclusiones de las conferencias de alto nivel, como esta decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea, consolidándolas en resoluciones de la Asamblea que reduzcan al mínimo los debates ulteriores en la medida de lo posible.

Estoy seguro de que tendrán en cuenta este aspecto durante sus deliberaciones en estas dos semanas y, lo que es más importante, en la preparación del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI dentro de poco más de un año.

Esta conferencia, en particular, se basa en las ideas recopiladas en los eventos de El Mundo de la Navegación Aérea celebrados el año pasado en Montreal y Singapur. En ellos se pusieron de relieve las expectativas y prioridades de la comunidad de la aviación, que servirán de base para nuestras deliberaciones.

Varias áreas de interés guiarán nuestras deliberaciones. Trataremos la introducción segura y oportuna de nuevas tecnologías de aeronaves, evaluando sus implicaciones para las operaciones y la infraestructura en las operaciones de aeródromos y la gestión del tránsito aéreo.

El reciente aumento de las interferencias del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) constituye una gran preocupación. Afecta la seguridad operacional y la continuidad de las operaciones de la aviación civil. Aunque no puedo dejar de condenar las interferencias del GNSS, ya que ponen en peligro la seguridad operacional de la aviación civil, debemos reconocer que necesitamos reevaluar la idoneidad de nuestras políticas, normas y textos de orientación actuales, y elaborar medidas de mitigación eficaces.

Es crucial mejorar la eficiencia de la navegación aérea para apoyar nuestros objetivos medioambientales esbozados en el objetivo ambicioso a largo plazo. Acogemos con satisfacción las nuevas iniciativas que prometen mejoras de rendimiento más amplias y coherentes.

Una cuestión clave de nuestro programa es la transición de los sistemas heredados a las nuevas tecnologías.

En particular, nos centraremos en la modernización de nuestros mecanismos de planificación de vuelos. Esto incluye pasar de nuestro sistema actual al nuevo enfoque de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo, o FF-ICE por su sigla. Esto constituye un paso crítico en la modernización de nuestro enfoque y en la mejora de la eficiencia de la navegación aérea mundial.

También exploraremos formas de mejorar la conectividad entre las aeronaves y los sistemas basados en tierra. Esto es esencial para facilitar el amplio intercambio de información necesario para aplicar conceptos avanzados de gestión de tránsito aéreo, como las operaciones basadas en la trayectoria.

Reconocemos las dificultades, que incluyen el uso óptimo de un espectro de radiofrecuencia limitado, asegurar una interoperabilidad transfronteriza fluida y la mitigación de las ciberamenazas.

Sus comentarios sobre las próximas ediciones del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) también son cruciales. Los objetivos y metas propuestos para el próximo GASP tienen por objeto servir de catalizadores para tratar las cuestiones de seguridad operacional mundiales.

La actualización del GANP refleja la alineación con las áreas prioritarias reconocidas en el 41º período de sesiones de la Asamblea e incluye mejoras en la hoja de ruta conceptual, el marco de rendimiento, y el marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).

Creo que esta conferencia es un puente importante entre el 41º período de sesiones y el 42º período de sesiones de la Asamblea. Marca un hito importante en nuestro camino hacia un sistema de navegación aérea mundial más sostenible, seguro y eficiente.

Emprendamos estas dos semanas de deliberaciones con un profundo sentido de responsabilidad y optimismo. Los resultados de nuestros debates conformarán el programa de trabajo de la OACI y sentarán las bases para la adopción de decisiones de gran impacto en el 42º período de sesiones de la Asamblea.

Quisiera terminar agradeciéndoles su compromiso y su activa participación. Igualmente, quisiera instarlos a que hagan valer estos debates para que juntos forjemos un camino hacia adelante con resolución y visión.

Tengo ahora el honor de declarar abierta la decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea e invito al presidente de la Comisión de Aeronavegación, Sr. Junrong Liang, a que se dirija a la conferencia y hable más sobre el orden del día. Les deseo mucho éxito en sus deliberaciones.

7.2 Presidente de la Comisión de Aeronavegación, Sr. J. Liang

Distinguidos jefes/as de delegación y delegados, viceministro de Transporte de Canadá, Presidente del Consejo, Secretario General de la OACI, colegas integrantes de la Comisión de Aeronavegación, señoras y señores, es para mí un honor y un placer darles la bienvenida a la decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea de la OACI.

2024 es un año de celebraciones. La comunidad de la aviación mundial celebra el 80º aniversario de la OACI, creada por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, conocido popularmente como el Convenio de Chicago, firmado el 7 de diciembre de 1944. Ustedes quizás sepan también que la Comisión de Aeronavegación (ANC) celebra este año su 75º aniversario, desde su inauguración el 7 de febrero de 1949.

A lo largo de estos años, la OACI, en colaboración con los Estados y la industria, ha alcanzado hitos notables. La seguridad operacional de la aviación ha mejorado continuamente, haciendo del transporte aéreo indudablemente el modo de transporte más seguro. Asimismo, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea han aumentado, permitiendo el manejo de miles de millones de personas pasajeras y millones de vuelos al año. Quisiera aprovechar esta oportunidad para agradecer a todos los Estados miembros y a las organizaciones internacionales su apoyo continuo a la labor de esta Organización y, en particular, al trabajo técnico de la ANC.

Aunque es mucho lo que se ha logrado, todavía queda mucho por hacer. El futuro de la industria del transporte aéreo se caracterizará por tecnologías de aeronaves y motores aún más sofisticadas, automatización, digitalización y ciberamenazas asociadas, nuevos participantes como los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) y la movilidad aérea avanzada (AAM), crecimiento del tráfico del público pasajero, sostenibilidad y preocupación medioambiental. Se trata de oportunidades que debemos aprovechar en beneficio de la industria y de sus usuarios, pero solo si somos capaces de gestionar adecuadamente las dificultades y mitigar los riesgos que conllevan.

Para cumplir continuamente este mandato en unas circunstancias en constante evolución y cada vez más difíciles, la OACI tendrá que hacer más con recursos limitados. Por ello, es fundamental dar prioridad al programa de trabajo de la Organización y, al mismo tiempo, mejorar la eficacia de sus métodos de trabajo para satisfacer las necesidades futuras.

En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se hizo hincapié en la importancia de celebrar reuniones departamentales, como conferencias de navegación aérea y seguridad operacional de alto nivel, antes del período de sesiones de la Asamblea. Estas reuniones son vitales, ya que brindan a los Estados y a la industria la oportunidad de debatir cuestiones importantes, identificar áreas prioritarias y proponer el trabajo técnico necesario para su inclusión en el plan de actividades del próximo trienio.

La AN-Conf/14 sirve de puente importante entre el 41º período de sesiones y el 42º período de sesiones de la Asamblea, sirviendo de foro para recopilar opiniones sobre la labor en curso de la Organización y para configurar su dirección futura. Esta conferencia tiene por objeto crear consenso, asegurar compromisos y formular recomendaciones que permitan a la OACI y a sus Estados miembros avanzar en iniciativas clave de navegación aérea en un entorno de aviación en rápida evolución.

El tema de esta conferencia, "Mejorar el rendimiento para impulsar la sostenibilidad", aunque tradicional, representa una oportunidad de transformación que constituirá la base de la planificación estratégica a largo plazo y permitirá a la OACI gestionar y mitigar las dificultades futuras.

A lo largo de las décadas, la OACI ha elaborado más de 12 000 normas y métodos recomendados (SARPS) en 19 anexos y seis procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS). Estas normas y procedimientos evolucionan constantemente para adaptarse a los últimos avances e innovaciones, sentando las bases de un sistema de aviación civil mundial seguro, eficiente y sostenible.

Sin embargo, los rápidos avances tecnológicos y las crecientes demandas de la industria ponen de relieve la necesidad crítica de aprovechar estas normas para lograr las mejoras de rendimiento necesarias para un sistema de aviación resiliente y sostenible que satisfaga las expectativas de los Estados, la industria y otras partes interesadas.

La conferencia se centrará en temas relacionados con la mejora del rendimiento del sistema de navegación aérea y en las formas de tratar la rápida evolución de las operaciones y tecnologías de la aviación de manera segura y oportuna. Algunos subtemas del orden del día apoyan la contribución al objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional, especialmente mediante el uso seguro y oportuno de las nuevas tecnologías y la mejora de la eficiencia operacional.

Además de la mejora del rendimiento del sistema de navegación aérea, esta conferencia brindará la oportunidad de mantener debates técnicos en profundidad sobre el uso oportuno y seguro de las nuevas tecnologías y la hiperconectividad del sistema de navegación aérea. Los resultados de estos debates guiarán a la Organización a la hora de priorizar su programa de trabajo técnico en un contexto de recursos limitados.

Al considerar las oportunidades y dificultades que presentan las tecnologías emergentes, es fundamental adoptar una visión a largo plazo. Al tiempo que nos centramos en el próximo trienio, también debemos mirar más allá para anticipar las tendencias y la dirección futuras de la navegación aérea mundial. Este enfoque prospectivo permitirá un proceso de decisiones eficiente en la próxima Asamblea en relación con las estrategias técnicas y las políticas para la navegación aérea, lo que al final llevará a la puesta en marcha de manera segura y armonizada de las nuevas tecnologías e innovaciones.

En las próximas dos semanas, el personal profesional de la Secretaría de la OACI consolidará sus esfuerzos en un informe. Los resultados de las deliberaciones se presentarán en primer lugar a la Comisión de Aeronavegación. Esto nos permitirá priorizar las actividades clave, como hicimos tras la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 y el 41º período de sesiones de la Asamblea, en nuestro papel de asesores técnicos del Consejo de la OACI.

Durante el proceso de preparación de esta conferencia, se han dedicado esfuerzos a iniciativas para mejorar la eficacia y la eficiencia. Estas iniciativas se basan en las lecciones aprendidas en anteriores conferencias de alto nivel y en el 41º período de sesiones de la Asamblea. Prevemos que estas mejoras permitirán debates más constructivos y fructíferos. Tras la conferencia, la ANC tiene la intención de analizar estas iniciativas y las lecciones aprendidas contribuirán a los preparativos de futuras conferencias técnicas de alto nivel y asambleas.

Antes de concluir mis palabras, quiero aprovechar esta oportunidad para presentarles a mis colegas integrantes de la Comisión de Aeronavegación. Estas personas son designadas por determinados Estados miembros de la OACI y nombradas por el Consejo, trabajan de manera independiente, en equipo, y utilizan sus conocimientos especializados velando por los intereses de toda la comunidad de aviación civil internacional. Les ruego que se unan a mí para agradecerles profundamente sus esfuerzos continuos y el papel clave que han desempeñado en la preparación de la AN-Conf/14.

7.3 Viceministro de Transporte del Canadá, Sr. A. Thangaraj

Es para mí un honor darles la bienvenida a la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea de la OACI y a la ciudad de Montreal.

Montreal y la OACI tienen un vínculo único y duradero. Desde su creación, la OACI ha sido una piedra angular del ecosistema de la aviación del Canadá y de Montreal, y ha fomentado un entorno en el que prosperan la colaboración internacional y los conocimientos especializados en materia de aviación. Su presencia hoy aquí es prueba de esta fructífera y duradera colaboración.

Para el Canadá es un orgullo darles la bienvenida y acoger a esta organización aquí mismo, en el corazón de Montreal.

El año 2024 es un año histórico para la aviación civil internacional. Celebramos el 80º aniversario del Convenio de Chicago, y se cumplen 75 años de la creación tanto de la Comisión de Aeronavegación como del Anexo 9, sobre Facilitación. También se celebra el 50º aniversario del Anexo 17, sobre Seguridad de la aviación.

Gracias al Convenio de Chicago, tenemos la fortuna de habernos beneficiado de una visión, la cual, en 1944, inspiró a 54 naciones a reunirse y acordar los principios básicos para que la aviación civil cumpliera su promesa de “crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo”.

Mientras preparaba mis observaciones para hoy, me pareció importante referirme al espíritu de esos principios: los valores fundamentales que nos congregaron inicialmente y que continúan siendo la base de nuestro compromiso con el desarrollo seguro y sostenible de la aviación civil internacional.

Estos principios, simples pero poderosos, han sentado las bases que la OACI ha utilizado para apoyar el transporte aéreo internacional durante retos históricos.

La seguridad operacional y la seguridad de la aviación constituyen los cimientos de la confianza pública y son los pilares fundamentales de la OACI. Las normas y los procedimientos que protegen al público pasajero, a la tripulación y a las aeronaves reflejan nuestro compromiso de que la aviación siga siendo la forma más segura de viajar.

Cooperación internacional: En su esencia, el Convenio promueve el valor de la colaboración. Funda esta Organización como un foro en el que cada Estado miembro tiene voz y establece un Consejo elegido de iguales para garantizar la representación geográfica. Gracias a este espíritu de cooperación han surgido iniciativas cruciales tales como Ningún País se Queda Atrás, que le permite a la OACI cumplir su compromiso de desarrollar la aviación civil internacional “sobre una base de igualdad de oportunidades”.

Armonización y conocimientos especializados: La elaboración, la actualización y la implementación de normas en todo el mundo no solo protege la seguridad operacional y la seguridad de las operaciones de la aviación, sino que también garantiza que nuestro sistema de aviación mundial y nuestras normas sigan el ritmo cada vez mayor de la innovación.

Esta labor exige la participación activa y continua de todas las partes interesadas de la aviación, desde la industria y el personal experto técnico hasta los Estados. Con nuestras aportaciones al trabajo de la Comisión de Aeronavegación y de sus grupos expertos, invertimos en la seguridad operacional, la eficiencia y la sostenibilidad de nuestros propios sectores de la aviación.

Si bien el Convenio promueve normas a escala mundial, también reconoce la “soberanía plena y exclusiva” de cada Estado miembro sobre su espacio aéreo. Este equilibrio entre la soberanía y la armonización, que está encarnado en el valor del respeto mutuo, resulta fundamental para el espíritu de esta institución y para el éxito de la aviación a escala mundial.

El respeto de las normas establecidas de común acuerdo es vital para preservar la confianza y la rendición de cuentas en nuestro sistema y para salvaguardar la integridad de nuestras instituciones. Depende de todos los Estados miembros que la OACI pueda seguir liderando con éxito el sector durante las próximas generaciones.

La creciente demanda de viajes aéreos solo agudiza la apremiante necesidad de atenuar los impactos de la aviación en el medioambiente. La comunidad mundial tendrá que descarbonizar el sector mediante tecnologías nuevas y novedosas, operaciones más eficientes e infraestructuras mejoradas que permitan el uso de nuevos combustibles sostenibles. La OACI y sus Estados miembros dieron pasos importantes al acordar un objetivo ambicioso a largo plazo de cero emisiones netas para 2050.

El constante crecimiento de la aviación, el cual conlleva un aumento de los vuelos y del número de personas que viajan, exigirá también una mejora continua de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, así como de la experiencia del público pasajero. Para ello, la aviación debe tornarse más accesible para las personas con discapacidad y movilidad reducida.

Sin embargo, la inclusión no debe limitarse al asiento de la persona que viaja. Las mujeres siguen siendo minoría en los puestos clave de la industria aeronáutica, como pilotos o pilotas y mecánicos o mecánicas de mantenimiento de aeronaves. Una mayor participación de las mujeres es crucial para superar los desafíos críticos que se plantean a la industria de la aviación.

Durante más de 80 años, nuestros esfuerzos colectivos han contribuido a la tranquilidad de miles de millones de personas usuarias del transporte aéreo. Por desgracia, hay ejemplos trágicos en los que no ha sido así. Es nuestra responsabilidad colectiva prevenir accidentes y futuras tragedias aéreas.

En el marco de estos devastadores acontecimientos, la OACI ha demostrado ser un foro eficaz para la concertación mundial. Por ejemplo, la OACI afrontó con éxito retos de una magnitud sin precedentes, como la pandemia de COVID-19, y logró que la aviación se recuperara de forma segura y satisfactoria, y siguiera creciendo.

El tema principal y los distintos temas que se abordarán en las próximas semanas subrayan el papel central que desempeña la OACI. Al proporcionar un foro indispensable para debates técnicos detallados a escala mundial, la OACI puede allanar el camino para la segura integración de las nuevas tecnologías en las operaciones de aviación en todo el mundo.

Permítanme, una vez más, expresarles mi gratitud por su compromiso y entusiasmo.

Sus aportaciones aquí serán cruciales. Permitirán convertir nuestras ambiciones en medidas concretas y establecerán el orden del día en materia de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea para la Asamblea de la OACI del próximo año.

Una vez más, es para mí un gran placer, como representante del Gobierno del Canadá y del país anfitrión de la sede de la OACI, darles la bienvenida a este importante evento. Les deseo una feliz estancia en Montreal y que nuestra conferencia sea un éxito.

7.4 Secretario General de la OACI, Sr. J. C. Salazar

Doce mil millones de pasajeros y pasajeras a bordo de vuelos sin víctimas mortales, que no generan emisiones, que conectan a personas de todo el mundo y que hacen que la aviación haya conservado y ampliado considerablemente su papel como catalizador del desarrollo sostenible a escala mundial. Esa es nuestra ambición para 2050.

Como Secretario General de la OACI, es para mí un gran placer darles la bienvenida a esta Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea, en la que daremos forma a este futuro bajo el lema “Mejorar el rendimiento para impulsar la sostenibilidad”.

Durante las próximas dos semanas, trabajaremos de manera conjunta para alcanzar un consenso mundial con respecto a cuáles son las iniciativas de mejora del rendimiento que respaldan este objetivo. Estas iniciativas permitirán a la OACI, a los Estados miembros y a la industria hacer frente a los retos medioambientales mundiales que se le plantean al sector de la aviación y adaptarse a la rápida evolución de las operaciones y las tecnologías, todo ello trabajando con los recursos disponibles.

Todo esto tendrá lugar en un contexto en el que se presentan complejos desafíos para conectar el mundo de forma segura y sostenible. Junto con otras crisis, el cambio climático y la ciberseguridad exigen nuestra atención. Debemos integrar a los nuevos participantes en nuestro espacio aéreo, incluidos los explotadores de drones y del espacio comercial, y, en paralelo, debemos gestionar complejos sistemas de información y operaciones a gran altitud. Para hacer frente a estos complejos retos, ha sido necesaria la evolución del papel y de las responsabilidades de la OACI.

Desde 2007, la labor de la OACI se ha ampliado considerablemente, sobre todo en lo que hace al seguimiento y a la vigilancia de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad operacional y los sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación, y a la prestación de apoyo a la implementación para los Estados. Esta ampliación tuvo lugar en respuesta a varios accidentes importantes, que pusieron de relieve la necesidad crítica de mejorar la vigilancia y la asistencia para subsanar las deficiencias en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

Ahora, ante los cambios tecnológicos, medioambientales, económicos y sociales, veremos cómo nuestro papel se amplía una vez más.

En mi opinión, el camino que tenemos por delante es prometedor, sobre todo porque ya hemos dado pasos significativos en áreas clave. Nuestro objetivo de transformación, respaldado por el Consejo y la Asamblea, es modernizar los procesos y los sistemas de la OACI para servir mejor a nuestras partes interesadas. El Consejo ha establecido áreas de interés prioritario claras a fin de orientar nuestros esfuerzos en la gestión de la aviación mundial. Y mientras celebramos el 80º aniversario de la OACI, hemos recabado apoyo para nuestro nuevo y exhaustivo Plan Estratégico a largo plazo 2026-2050, y hemos actualizado los planes mundiales para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la navegación aérea, y el nuevo Marco Mundial para los SAF, LCAF y otras energías limpias para la aviación.

El nuevo Plan Estratégico a largo plazo de la OACI guiará nuestra misión de 2026 a 2050.

Este plan sintetiza la información clave de los últimos cinco años, incluido el examen de las necesidades y las expectativas de los Estados; la armonización con los planes mundiales de la OACI y las tendencias de la industria; las aportaciones de conferencias de alto nivel como esta; las instrucciones de la última Asamblea de la OACI.

Se centra en objetivos estratégicos orientados a resultados que seguirán siendo relevantes hasta 2050 y más allá.

También hemos elaborado una visión renovada para la OACI, la de “Un sistema de aviación civil internacional seguro y sostenible que conecte el mundo en beneficio de todas las naciones y los pueblos”.

Para alcanzar esta visión, nos hemos fijado tres objetivos ambiciosos e interconectados: cero víctimas mortales en la aviación internacional por accidentes y actos de interferencia ilícita; cero emisiones netas de carbono para 2050 provenientes de las operaciones de la aviación internacional; la aviación como parte integral de un sistema de transporte pujante, conectado, accesible, inclusivo y asequible.

Nuestra misión es liderar la aviación civil internacional para lograr una conectividad responsable. Este liderazgo es fundamental para promover el desarrollo social y económico, garantizar la sostenibilidad medioambiental y alcanzar nuestra visión de un mundo conectado. Esta misión se alcanza a través de varias actividades clave: la elaboración de políticas y normas, las tareas de vigilancia y auditoría, el apoyo a los Estados miembros en la creación de sus capacidades de aviación, y la promoción del derecho aeronáutico internacional.

Los seis nuevos objetivos estratégicos de la OACI constituyen la columna vertebral de nuestra nueva estrategia a largo plazo.

El éxito de la aviación en los últimos 80 años se ha concentrado siempre en darle prioridad a la seguridad operacional. Por lo tanto, no es de extrañar que nuestro primer objetivo sea que todos los vuelos sean seguros, y que el objetivo principal sea que haya cero víctimas mortales por accidentes o incidentes de aviación. Este objetivo es crucial para preservar la confianza pública y permitir el crecimiento continuo de los viajes aéreos mundiales.

Nuestro segundo objetivo se centra en el crecimiento ambientalmente sostenible de la aviación. A medida que conectamos el mundo, debemos hacerlo de forma responsable, reduciendo al mínimo las emisiones y el ruido. Afirmamos explícitamente que debemos promover la ampliación de la capacidad del transporte aéreo a fin de satisfacer la creciente demanda mundial. Este enfoque respetuoso con el medioambiente impulsa la innovación, crea nuevas oportunidades y asegura la viabilidad a largo plazo de la industria y del planeta.

Nuestro tercer objetivo se refiere a la movilidad, la fiabilidad, la accesibilidad y la ausencia de discontinuidades. Buscamos crear un sistema de aviación mundial que preste un servicio eficaz a todo el público usuario, independientemente de su ubicación o de sus circunstancias. Para ello, se debe garantizar el transporte oportuno incluso durante las interrupciones, conectar áreas remotas con centros aeroportuarios más grandes y ofrecer experiencias de viaje transfronterizas sin tensiones.

Los objetivos a continuación describen cómo la OACI facilitará y encabezará la iniciativa de armonización internacional. Así fomentamos la consecución de los resultados de los tres primeros objetivos.

El cuarto objetivo es ayudar a los Estados a que prioricen y planifiquen de forma eficaz la creación de capacidades y la labor de apoyo a la implementación. Este objetivo es vital para asegurarse de que todas las naciones puedan participar de forma plena en la red mundial de aviación. Tenemos en cuenta las necesidades específicas de cada Estado y, al mismo tiempo, aprovechamos las soluciones comunes y el respaldo prestado por los asociados cuando procede, adoptando el enfoque integrado de la OACI para apoyar a los Estados miembros en la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS).

El quinto objetivo es hacer avanzar y adaptar el derecho aeronáutico internacional a fin de satisfacer las necesidades de un sector de la aviación en constante evolución. Nuestro marco jurídico debe continuar siendo pertinente y hacer frente a los retos actuales y emergentes. En paralelo, debe agilizar el crecimiento, el desarrollo y las operaciones de la aviación civil. Este objetivo se asegura de que el sistema basado en reglas sobre el que se funda la OACI evolucione a la par de los avances tecnológicos y de las cambiantes necesidades mundiales.

Nuestro sexto objetivo, quizás el más novedoso, es que el transporte aéreo genere prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo. Este objetivo tiene el propósito último de conectar el mundo de forma responsable, de crear beneficios tangibles para las personas y las comunidades de todo el mundo. Reconocemos que el valor de la aviación civil internacional puede medirse para cada Estado miembro en términos de mayor prosperidad y bienestar.

Cada objetivo se definirá mediante parámetros que permitan hacer un seguimiento de nuestros avances en la colaboración internacional. En el caso de la seguridad operacional, se podrían utilizar los índices de mortalidad por millón de vuelos por todas las causas. Para medir la sostenibilidad medioambiental, se podría hacer un seguimiento de las emisiones mundiales de CO₂ por pasajeros-kilómetros de pago o por tonelada volada. La labor de esta conferencia contribuirá a definir estos parámetros.

Hemos identificado cuatro elementos habilitantes de alta prioridad que impulsarán nuestro progreso.

En primer lugar, la mejora organizativa constante de la OACI se funda en nuestro objetivo de transformación, el cual ha estado produciendo cambios positivos significativos en la OACI durante los últimos 18 meses. Esta labor debe continuar en el próximo trienio y más allá. Queremos optimizar nuestra eficiencia operacional, mejorar nuestra capacidad de respuesta a los nuevos retos de la aviación y reforzar nuestra capacidad para apoyar a los Estados miembros de forma eficaz.

Como complemento, nuestra Estrategia de Innovación, encomendada en el 41º período de sesiones de la Asamblea, ayudará a priorizar la labor de los grupos expertos técnicos y los grupos de estudio, de forma tal que nos mantengamos a la vanguardia de los avances de la aviación.

Igualmente importante es nuestro compromiso con el desarrollo de la fuerza laboral. Nuestro objetivo es atraer a una nueva generación de profesionales diversos y capaces que impulsen la aviación en las próximas décadas. Nuestro Programa de Igualdad de Género desempeñará un papel crucial en este esfuerzo, con el fomento de la inclusión y el aprovechamiento de una reserva de talento más amplia.

Por último, nuestra labor de forjamiento de alianzas y mejora del suministro de recursos es vital para un progreso sostenible. El polo de inversiones FINVEST para proyectos de descarbonización representa un nuevo esfuerzo de coordinación y cooperación financiera, y la OACI tiene una posición privilegiada para dirigirlo. Esta iniciativa, sumada a otras medidas para establecer alianzas y movilizar recursos, es clave para garantizar nuestra sostenibilidad presupuestaria y nuestro éxito general.

Actualmente estamos elaborando el Plan de Actividades para 2026-2028, con el que se pondrá en práctica el Plan Estratégico, y estará basado en resultados. Este plan proporcionará un desglose de varios elementos clave. En él se describirá el contexto global en el que se basan nuestros resultados, incluidos marcos como el GANP y el GASP. El plan también se ocupará de nuestros retos y oportunidades, así como de nuestras prioridades y logros que deseamos alcanzar para el final del trienio. Y es importante señalar que todos estos elementos irán acompañados de metas completas y bien definidas.

Para velar por una ejecución eficaz del plan, hemos creado un marco integral de seguimiento del rendimiento que complementa el Plan de Actividades. Este marco incluye indicadores clave de rendimiento alineados con nuestras metas. Llevamos a cabo revisiones periódicas, conscientes de que un seguimiento diligente de nuestro rendimiento a corto plazo es crucial para lograr los avances en aviación a largo plazo descritos en nuestro Plan Estratégico. Este enfoque nos permite hacer un seguimiento del progreso, realizar ajustes de manera oportuna y mantener el impulso hacia la consecución de nuestros ambiciosos objetivos.

A medida que avanzamos en este nuevo Plan Estratégico a largo plazo, recordemos que nuestro trabajo para conectar el mundo no solo afecta nuestra industria, sino también a la comunidad mundial. El futuro de la conectividad de la aviación es auspicioso y exige nuestro esfuerzo y compromiso colectivos.

Antes de concluir, me gustaría dedicar un momento a reconocer las inestimables contribuciones de la Comisión de Aeronavegación, sobre todo ahora que celebramos su 75 aniversario. Sus conocimientos técnicos, su dedicación y sus incansables esfuerzos para formular y perfeccionar las políticas de navegación aérea y las normas y métodos recomendados han sido fundamentales para dar forma al futuro de la aviación mundial. Su labor constituye la espina dorsal de muchas de las iniciativas que debatiremos durante esta conferencia, y les expreso mi más sincero agradecimiento por su constante compromiso con la excelencia.

También quiero expresar mi sincero agradecimiento al equipo de la Secretaría. Su diligencia, pericia e innumerables horas de preparación han sido fundamentales para sentar las bases de una conferencia exitosa. Su compromiso con la misión de la OACI y sus infatigables esfuerzos tras bastidores son la fuerza motriz que nos permite enfrentar los complejos retos que se erigen ante la aviación mundial. Gracias por su dedicación y su arduo trabajo.

Quisiera también expresar de antemano mi agradecimiento a todos ustedes por su participación activa en esta conferencia, lo que es sumamente importante.

8. PREMIO WALTER BINAGHI DE LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN DE LA OACI

8.1 El 18 de junio de 1998, la Comisión de Aeronavegación (ANC) creó el Premio Laurel de la Comisión de Aeronavegación de la OACI, que posteriormente pasó a denominarse Premio Walter Binaghi de la ANC de la OACI, en reconocimiento a la contribución del Sr. Binaghi durante los ocho años que ejerció como primer presidente de la ANC. El premio, que se concede cada dos años, ha sido otorgado a diez personas en reconocimiento a su contribución al mandato de la comisión de fomentar la seguridad operacional, la eficiencia y la capacidad de la aviación civil.

8.2 El presidente de la Comisión de Aeronavegación, Sr. J. Liang, otorgó el décimo Premio Walter Binaghi de la Comisión de Aeronavegación de la OACI al Sr. J. Mettrop, postulado por el Reino Unido, por su contribución a la labor de la Comisión de Aeronavegación en pro de la seguridad operacional, la regularidad y la eficacia de la aviación civil internacional, en particular con su participación en los trabajos del Grupo Experto en Gestión del Espectro de Frecuencias (FSMP) de la Comisión de Aeronavegación. También reconoció su destacada contribución a la aviación civil a través de la promoción y defensa activas del limitado recurso del espectro de frecuencias aeronáuticas, fundamental para la prestación de servicios seguros y eficaces de comunicaciones, navegación y vigilancia/Gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

8.3 El galardonado con el Premio Laurel recibió un certificado y una estatuilla réplica de la escultura de bronce *Vuelo*, diseñada por Leonardo Nierman y donada por México, que se encuentra en el centro de la Sala de la Comisión de Aeronavegación en la Sede de la OACI.

9. DISCURSO DE CLAUSURA

(El discurso de clausura del director de la Dirección de Navegación Aérea se incluirá tras la finalización de la conferencia).

— — — — —

ORDEN DEL DÍA DE LA CONFERENCIA**Cuestión 1: Actualización sobre el Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI y planificación estratégica a largo plazo**

- 1.1: Reordenamiento del plan de actividades 2023-2025 de la OACI
- 1.2: Armonización estratégica de los planes mundiales para mejorar el rendimiento
- 1.3: Evolución de la Comisión Técnica de la Asamblea de la OACI

Cuestión 2: Utilización oportuna y segura de nuevas tecnologías

- 2.1: Tecnologías de aeronaves en evolución que contribuyen al LTAG
- 2.2: Riesgos de seguridad operacional relacionados con las tecnologías de aviación en evolución
- 2.3: Edición 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea

- 3.1: Propuestas para mejorar la eficiencia de los servicios de navegación aérea que contribuyen al LTAG
- 3.2: Retiro gradual de los sistemas tradicionales
- 3.3: Octava edición del Plan Global de Navegación Aérea (GANP)

Cuestión 4: Hiperconectividad del sistema de navegación aérea

- 4.1: Concepto de aeronaves conectadas y las dificultades que plantean
- 4.2: Ciberseguridad y resiliencia de los sistemas de información

— — — — —

GLOSARIO

AAM	Movilidad aérea avanzada
ACI	Consejo Internacional de Aeropuertos
AIS	Servicio de información aeronáutica
ANP	Plan de navegación aérea
ANS	Servicios de navegación aérea
ANSP	Proveedor de servicios de navegación aérea
AOC	Control de las operaciones aeronáuticas
ASBU	Mejoras por bloques del sistema de aviación
ASECNA	Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar
ATAG	Grupo de Acción del Transporte Aéreo
ATCO	Controlador de tránsito aéreo
ATFM	Gestión de afluencia del tránsito aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
ATS	Servicios de tránsito aéreo
CAEP	Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación
CAFAC	Comisión Africana de Aviación Civil
CANSO	Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil
CCT	Equipo de Coordinación de Contingencia
CEAC	Conferencia Europea de Aviación Civil
CLAC	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
CMA	Enfoque de Observación Continua
CNS	Comunicaciones, navegación y vigilancia
COCESNA	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
CSIRT	Equipo de respuesta a incidentes de ciberseguridad
CST	Transporte espacial comercial
DATS	Servicios digitales de tránsito aéreo
DME	Equipo radiotelemétrico
ESA	Agencia Espacial Europea
EUROCONTROL	Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea
eVTOL	Aeronave eléctrica de despegue y aterrizaje vertical
FF-ICE	Información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo

FRA	Espacio aéreo de rutas libres
FUA	Uso flexible del espacio aéreo
GANP	Plan Mundial de Navegación Aérea
GAPPRE	Plan de Acción Mundial para la Prevención de Salidas de Pista
GAPPRI	Plan de Acción Mundial para la Prevención de Incursiones en la Pista
GASeP	Plan Global para la Seguridad de la Aviación
GASP	Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación
GBAS	Sistema de aumentación basado en tierra
GNSS	Sistema mundial de navegación por satélite
GRSAP	Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista
HAO	Operaciones en el espacio aéreo superior
IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IBAC	Consejo Internacional de Aviación de Negocios
ICCAIA	Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales
IFALPA	Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea
IFATCA	Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo
IFATSEA	Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo
ILS	Sistema de aterrizaje por instrumentos
iPack	Paquete de asistencia para la implementación
ISASI	Asociación Internacional de Investigadores de Seguridad Aeronáutica
ITF	Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
KPI	Indicador clave de rendimiento
LTAG	Objetivo ambicioso a largo plazo
NACC	Norteamérica, Centroamérica y el Caribe
NGAP	Nueva Generación de Profesionales de la Aviación
ONU	Naciones Unidas
PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
PBN	Navegación basada en la performance
PFA	Área de interés prioritario
PIRG	Grupo regional de planificación y ejecución
PQ	Pregunta del protocolo
PSIM	Plataforma de Intercambio de Información sobre Programas Maliciosos
RFI	Interferencia de radiofrecuencias

SAM	Sudamérica
SARPS	Normas y métodos recomendados
SBAS	Sistema de aumentación basado en satélites
SMS	Sistema de gestión de la seguridad operacional
SSPIA	Evaluación de la implementación del programa estatal de seguridad operacional
SWIM	Gestión de la información de todo el sistema
TBO	Operación basada en la trayectoria
UAS	Sistema de aeronaves no tripuladas
UIT	Unión Internacional de Telecomunicaciones
UNOOSA	Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas
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
VOR	Radiofaro omnidireccional VHF

— — — — —

RESUMEN DE LAS SESIONES INFORMATIVAS

Las sesiones informativas, celebradas el 26 de agosto de 2024, tenían por objeto contribuir a que las deliberaciones fueran más eficientes y eficaces y atender las peticiones de los Estados miembros y las organizaciones internacionales recibidas durante la consulta sobre la necesidad de que la conferencia (SL ST 15/1-23/12 de fecha 10 de julio de 2023) proporcionara información actualizada sobre diversos temas. Las sesiones informativas tenían por objetivo proporcionar:

- a) información pertinente para la realización de la conferencia;
- b) información adicional que sirva de base para la consideración de los temas que se presentarán y contribuya a los debates durante la conferencia; y
- c) información actualizada sobre el avance de los trabajos en los ámbitos prioritarios que no han alcanzado la madurez necesaria para ser examinados en la conferencia.

Sesiones informativas

- PPT 01: Expectativas y objetivos de la AN-Conf/14
- PPT 02: Introducción a las actividades de reordenación de prioridades y ámbitos de interés prioritario de la OACI, así como el Plan Estratégico de la OACI de largo plazo
- PPT 03: Descripción del programa de trabajo de seguridad operacional y navegación aérea de la OACI
- PPT 04: Trabajo en curso sobre la decisión del 41º período de sesiones de la Asamblea relativa al proceso de elaboración de normas
- PPT 05: Evolución del Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP CMA)
- PPT 06: Trabajo en curso sobre el cambio del norte magnético al norte verdadero
- PPT 07: Trabajo en curso de actualización del Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854)
- PPT 08: Trabajo en curso sobre las operaciones en el espacio aéreo superior (HAO)
- PPT 09: Trabajo en curso relacionado con la movilidad aérea avanzada (AAM), los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y la gestión del tránsito de UAS (UTM)
- PPT 10: Trabajo en curso del Equipo Especial para las Comunicaciones, Navegación y Vigilancia y Espectro Integrados (ICNSS TF)
- PPT 11: Trabajo en curso sobre la actuación humana en los distintos ámbitos de la aviación

Las sesiones informativas y las presentaciones correspondientes están disponibles en la página web de la AN-Conf/14: <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/presentations.aspx>.