



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

INICIATIVAS Y ACTIVIDADES CLAVE EN SEGURIDAD OPERACIONAL Y
NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se reseñan las iniciativas y actividades clave de seguridad operacional y navegación aérea para el próximo trienio 2026-2028 con arreglo al Plan Estratégico 2026-2050 y al Plan de Actividades 2026-2028 de la OACI. También se reflejan las tendencias en seguridad operacional y se destaca el trabajo actualmente en curso y futuro para dar respuesta a los riesgos conexos.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de las iniciativas y actividades clave de la OACI en seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea para el próximo trienio 2026-2028, con arreglo al Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI;
- instar a los Estados a que, junto con las organizaciones internacionales y con la asistencia de la industria cuando corresponda, ofrezcan apoyo y contribuciones voluntarias (financieras o en especie) para la ejecución de las iniciativas y actividades clave; y
- instar a los Estados a que tengan en cuenta las iniciativas y actividades de la OACI al planificar y ejecutar sus propias iniciativas y actividades para seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación y la eficiencia de la navegación aérea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos y La aviación ofrece una movilidad fluida, accesible y fiable para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con recursos del presupuesto regular para 2026-2027-2028 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 Plan de actividades de la OACI 2026-2028 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)</i> (Doc 10184) <i>Informe de la Comisión Técnica del 41º período de sesiones de la Asamblea</i> (Doc 10186) <i>Informe de la 14ª Conferencia de Navegación Aérea (Montreal, 26 de agosto a 6 de septiembre de 2024)</i> (Doc 10209) <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación</i> (GASP) (Doc 10004) <i>Plan Mundial de Navegación Aérea</i> (GANP) (Doc 9750)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil internacional es un motor clave del desarrollo social y económico en todo el mundo. A pesar del considerable impacto de la pandemia de COVID-19, el sector se ha recuperado

rápidamente. El tráfico aéreo mundial de personas pasajeras superó los 4 500 millones en 2024 y, según las previsiones, alcanzará los 12 400 millones en 2050.

1.2 El rápido crecimiento del tráfico aéreo supondrá nuevas dificultades y oportunidades a la aviación. Para liderar el desarrollo a largo plazo de la aviación civil internacional y hacer frente a los problemas actuales y emergentes, la OACI ha elaborado el Plan Estratégico 2026-2050, disponible en: <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/strategic-plan-2026-2050.aspx>, que fija seis objetivos estratégicos para sostener la visión y misión de la Organización. Los programas de trabajo de la OACI en los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea contribuyen a todos ellos, y en particular a: *Todos los vuelos son seguros y protegidos*, *La aviación ofrece una movilidad fluida, accesible y fiable para todo el mundo* y *La aviación es sostenible en términos medioambientales*. Con arreglo al Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI, el objetivo ambicioso en materia de seguridad operacional de la Organización es que haya cero víctimas mortales por accidentes y actos de interferencia ilícita en la aviación internacional.

1.3 La OACI convocó la 14ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14), celebrada del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024, con el tema “Mejorar el rendimiento para impulsar la sostenibilidad”. Veintidós recomendaciones de la AN-Conf/14 han servido de base al programa de trabajo de la Organización para el próximo trienio y los siguientes. Para más detalles sobre los resultados de la AN-Conf/14, véase A42-WP/30-TE/4.

1.4 La OACI, las organizaciones regionales, los Estados y la industria tienen que trabajar juntos para llevar a la práctica las iniciativas y actividades clave que permitan mejorar aún más la seguridad operacional de la aviación y la eficiencia de la navegación aérea, movidos por un compromiso compartido con vistas a la ejecución oportuna de las iniciativas y actividades clave.

1.5 Las iniciativas y actividades clave abarcan muchos de los elementos del Plan de Actividades 2026-2028 de la OACI y contribuyen a la aplicación del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP). Las iniciativas y actividades relacionadas con el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y con la cooperación regional y el apoyo a la implementación se tratan en A42-WP/4-EX/1 y A42-WP/32-TE/6, respectivamente.

2. TENDENCIAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y GESTIÓN DE LOS RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2.1 La aviación sigue siendo el modo de transporte más seguro. En términos de tendencias en materia de seguridad operacional, a pesar de las variaciones anuales, el índice mundial de accidentes ha disminuido en general en la última década. Sin embargo, no conviene caer en un exceso de confianza. Según la edición de 2025 del *Informe sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial*, en comparación con 2023, en 2024 aumentaron el índice de accidentes, el número de accidentes, los accidentes con víctimas mortales y el número de víctimas mortales en las operaciones comerciales regulares de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue (MTOM) superior a 5 700 kg. En ese año, el índice mundial de accidentes fue de 2,56 accidentes por millón de salidas, lo que supone un incremento del 36,8 % respecto a 2023; se produjeron 10 accidentes mortales con 296 víctimas mortales, mientras que en 2023 hubo un accidente mortal y 72 víctimas mortales. No obstante, si se compara con el año 2019 previo a la pandemia, el índice mundial de accidentes en 2024 fue inferior (2,94 accidentes por millón de salidas). Cabe señalar a este respecto que el número total de personas transportadas en 2024 superó el nivel de 2019 y el número de salidas se recuperó, alcanzando niveles cercanos a los registrados en 2019.

2.2 Los accidentes mortales ocurridos en los últimos años fueron resultado principalmente de las siguientes categorías de sucesos (enumeradas sin ningún orden en particular): pérdida de control en

vuelo, impacto contra el suelo sin pérdida de control, salida de pista, incursión en la pista, colisión en vuelo, contacto anormal con la pista y choque con aves.

2.3 La seguridad operacional en la pista sigue siendo problemática. La salida de pista y la incursión en pista se consideran dos de las cinco categorías mundiales de sucesos de alto riesgo en el marco del GASP de la OACI. La OACI ha creado la Asociación para el Programa de Seguridad Operacional en la Pista, en la que las actividades y los resultados de los asociados complementan las políticas establecidas por la OACI. La segunda edición del Plan de Acción Mundial sobre Seguridad Operacional en la Pista publicada en 2024, <https://www.icao.int/Aerodromes/RunwaySafety/Pages/default.aspx>, describe las medidas recomendadas para todas las partes interesadas en la seguridad operacional de las pistas. La OACI seguirá trabajando con los asociados en otras iniciativas para mejorar la seguridad operacional de las pistas.

2.4 La OACI sigue llevando a cabo distintas actividades vinculadas a las categorías mundiales de sucesos de alto riesgo, entre ellas: a) disposiciones para el buen funcionamiento de los sistemas de vigilancia y anticollisión, teniendo en cuenta la experiencia operacional y las tecnologías emergentes, tales como el nuevo sistema anticollisión de a bordo para mitigar el riesgo de colisión en vuelo; b) el peligro que entraña la dependencia en la automatización, tema que se trata como parte de la capacitación y las licencias del personal mediante la gestión de los sistemas automatizados, el vuelo manual y la supervisión de pilotos y pilotos para reducir los sucesos de pérdida de control en vuelo; y c) disposiciones relacionadas con los conjuntos de datos digitales para mejorar la seguridad mediante procesos automatizados de validación y verificación de los datos digitales de cartografía de terreno, obstáculos y aeródromos para mitigar el riesgo de impacto contra el suelo sin pérdida de control.

2.5 El encuentro con turbulencias empieza a reconocerse como un riesgo adicional para la seguridad operacional. Se está avanzando en el mejoramiento de los pronósticos de turbulencias que se elaboran como parte del sistema mundial de pronósticos de área y en el perfeccionamiento del servicio de información sobre condiciones meteorológicas peligrosas que, entre otras cosas, apunta a mejorar los pronósticos de turbulencias en aire despejado. Al disponer de información oportuna sobre las condiciones turbulentas, las pilotos y los pilotos tienen la posibilidad de modificar la trayectoria o ajustar la altitud para evitar turbulencias peligrosas. También se prevé seguir trabajando en las actuaciones de la tripulación conducentes a asegurar la aeronave en caso de un encuentro con turbulencias.

2.6 La tendencia general observada en la seguridad operacional también demuestra que es necesario mejorar la evaluación de los riesgos relacionados con las zonas de conflicto, teniendo en cuenta la naturaleza dinámica de los límites dentro de los cuales se desarrollan actividades que son peligrosas para la aviación civil. Además, la tendencia al alza de los incidentes de interferencias de radiofrecuencias (RFI) del Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS) que se originan en zonas de conflicto plantea una amenaza directa y creciente para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil. En la nota A42-WP/34-TE/8 figura un análisis más detallado sobre las RFI del GNSS, incluidas las actividades y medidas de mitigación conexas.

2.7 Se están llevando a cabo actividades con vistas a una mejora integral en la recopilación, el procesamiento y el análisis de datos y en la puesta en común e intercambio de información e inteligencia de seguridad operacional para los procesos de decisión sustentada en datos y una gestión efectiva de la seguridad operacional en todos los niveles. La OACI seguirá tomando las medidas adecuadas para responder a las recomendaciones de seguridad operacional derivadas de las investigaciones de accidentes.

2.8 Respecto a la investigación de accidentes y los datos de accidentes, los estudios e investigaciones demuestran que solo el 41 % de los accidentes mortales en los que se han visto implicadas aeronaves civiles con una masa máxima superior a 5 700 kg entre 1990 y 2016 dieron lugar a un informe final puesto en conocimiento del público. Gracias a las iniciativas en curso de la comunidad de la aviación y la OACI, para 2022 el índice de publicación de informes finales mejoró hasta alcanzar el 76 % de las investigaciones concluidas. El informe final de una investigación de accidentes de aeronave es el fundamento para iniciar las medidas de seguridad operacional necesarias para impedir la repetición de tales

accidentes por causas análogas. La puntualidad de la publicación de los informes finales permite la difusión eficaz de la información sobre seguridad operacional, incluidas las recomendaciones al respecto y las enseñanzas extraídas de las investigaciones de accidentes. La falta de informes finales completos y las dificultades en el establecimiento de autoridades independientes de investigación de accidentes de aviación, que deben ser objetivas e imparciales con la realización u objetividad de una investigación, se consideran un problema a escala mundial. A este respecto, la OACI proseguirá en su afán por ocuparse de las cuestiones conexas, entre ellas la mejora de la publicación oportuna de los informes finales y los informes preliminares sobre accidentes que atraigan una significativa atención de la opinión pública.

2.9 Además, se está trabajando intensamente en otros aspectos operacionales relacionados con:

- a) la mitigación de los riesgos planteados por el embalamiento térmico de las baterías de litio transportadas en las aeronaves como carga o por las personas usuarias del transporte aéreo;
- b) la elaboración de nuevos modelos y herramientas de evaluación de riesgos en el ámbito de la medicina aeroespacial, lo que comprende la salud mental; la mitigación del riesgo sanitario en profesionales de más edad para aumentar el límite superior de edad de las pilotas y los pilotos comerciales que trabajan en la aviación internacional o, alternativamente, pasar a una norma flexible en función de la aptitud física individual; la gestión de las emergencias de salud pública a través del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) y otros temas prioritarios mediante la incorporación de los avances recientes de la ciencia y la tecnología de la salud; y
- c) la resolución de problemas críticos asociados a la identidad digital y a la seguridad de la información; y
- d) las influencias de los factores humanos en la seguridad operacional y la eficacia del complejo sistema de aviación y en la actuación de las personas en el sistema.

3. REFORZAR LA INFRAESTRUCTURA AÉREA MUNDIAL Y MEJORAR EL RENDIMIENTO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

3.1 En el ámbito de las operaciones de aeronave, se están llevando a cabo diversas actividades para mejorar la seguridad operacional del sistema en general. Los nuevos requisitos de recuperación de datos de accidentes permitirán un análisis más rápido y completo para seguir extrayendo enseñanzas y aplicando lo aprendido. El equipamiento adicional de aeronave contribuirá a mejorar el acceso a los aeródromos sin perjuicio de las condiciones meteorológicas imperantes (operaciones “todo tiempo”) y ayudar a las tripulaciones a identificar, evitar y mitigar riesgos como la salida de pista y el impacto contra el suelo sin pérdida de control. Según las circunstancias, estos requisitos se están haciendo extensivos a las operaciones de helicópteros comerciales para mantener un nivel de seguridad operacional equivalente al de las operaciones de aviones. El uso creciente de certificados digitales ofrece la oportunidad de fortalecer las condiciones de seguridad y certeza de la información, y se está trabajando intensamente para definir cómo gestionar este proceso de forma armonizada a escala mundial. Por último, se está trabajando en la elaboración de disposiciones de la OACI con vistas a la integración segura de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en el sistema de aviación, así como de textos de orientación sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y los sistemas de gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas (UTM).

3.2 El criterio de la OACI en lo relativo a la gestión del tránsito aéreo (ATM) seguirá rigiéndose por la visión y los principios esbozados en el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854). Este documento fundacional se está actualizando para armonizar su visión con el Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 y definir el futuro concepto operacional que dará forma a la

evolución de la ATM de aquí a 2050 y en adelante. Las principales áreas de interés son: a) el perfeccionamiento continuo de la gestión de afluencia de tránsito aéreo; b) la mejora de la gestión y optimización del espacio aéreo, haciendo hincapié en la optimización de la separación entre los límites de las regiones de información de vuelo, el fortalecimiento de la cooperación civil-militar y el avance tanto en el uso flexible del espacio aéreo como en la implementación del espacio aéreo de rutas libres; c) la mejora de los servicios de tránsito aéreo (ATS) mediante la transición a servicios de información de vuelo y flujo para el entorno colaborativo (FF-ICE), ampliando los servicios de enlace de datos aire-tierra y tierra-tierra de ATS y avanzando en el concepto de aeronave conectada. Estas iniciativas en el ámbito de la ATM contribuirán a la materialización de las operaciones basadas en la trayectoria. El crecimiento del tráfico aéreo, que coincide con el ingreso de nuevos usuarios del espacio aéreo, obligará a los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) a considerar la posibilidad de que se produzcan accidentes en lugares que pueden diferir de las previsiones actuales. La OACI seguirá fomentando la cooperación y elaborando orientaciones para optimizar los servicios de búsqueda y salvamento.

3.3 La información, la conectividad y la prestación de servicios son claves para el futuro del sistema de navegación aérea. La OACI se centra prioritariamente en armonizar la gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y garantizar el intercambio de información manteniendo las condiciones necesarias de confidencialidad, integridad y disponibilidad. Para que los sistemas interconectados sigan siendo seguros y resilientes a las ciberamenazas, se trabajará para consolidar la confianza en la autenticidad de la información y a la vez lograr la interoperabilidad entre los sistemas de gestión de las comunicaciones y la información. La OACI también da prioridad a la digitalización de la información aeronáutica y a la transición que dejará atrás el concepto de suministro de información en favor de una arquitectura orientada a los servicios.

3.4 En lo que respecta a los aeródromos, la OACI centrará la atención en la elaboración de disposiciones para mejorar la seguridad operacional en los aeródromos y sus inmediaciones, que abarca, entre otros, la seguridad operacional en la pista y la gestión de los riesgos de choque con fauna silvestre. Los aeródromos se enfrentan a la necesidad de adaptar y ampliar de manera efectiva sus infraestructuras existentes debido al rápido crecimiento del transporte aéreo, sumado al ingreso de nuevos participantes y a la incorporación de nuevas tecnologías. La OACI sigue impulsando la toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto mediante la gestión integral de los aeropuertos con vistas a mejorar la eficiencia del movimiento de personas y aeronaves. La labor que se viene realizando refuerza las actividades de los nuevos participantes, entre ellas la integración de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia en los aeródromos y el suministro de infraestructura de vertipuertos para la movilidad aérea avanzada (AAM). En el próximo trienio se iniciarán los trabajos para evaluar y facilitar la entrada en funcionamiento gradual y segura de aeronaves propulsadas por fuentes de energía alternativas (p. ej., la electricidad y el hidrógeno) en aeródromos para contribuir a lograr el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de la OACI.

3.5 La OACI apuesta por seguir mejorando el servicio meteorológico aeronáutico para lograr la integración de la información meteorológica en los procesos de decisión operacional de los usuarios. El objetivo actual es promover la transición del suministro de información meteorológica al servicio de información SWIM y la introducción de un servicio de información meteorológica armonizado a escala mundial sobre las condiciones meteorológicas peligrosas en ruta (turbulencias, nubes convectivas, engelamiento, etc.). También se reforzará la implementación de los servicios de información meteorológica espacial, habida cuenta de que el ciclo solar actual entra en un período máximo de actividad solar. El futuro suministro de información meteorológica completa de calidad y alta resolución sin interrupciones, desde la superficie del aeródromo hasta altitudes superiores, favorecerá la optimización de la planificación previa al vuelo y durante el vuelo y contribuirá a la reducción del consumo de combustible fósil y, por tanto, a la consecución del LTAG.

3.6 En lo relativo a los sistemas CNS, las RFI pueden suponer una amenaza considerable para el funcionamiento de las aeronaves en todo el mundo, tal y como pone de manifiesto el recrudecimiento reciente de incidentes de interferencia deliberada y simulación de señales que afectan al GNSS.

El Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), que se actualiza cada cuatro años a través de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR) de la UIT, regula la gestión de las radiofrecuencias. Para la próxima CMR, que tendrá lugar en 2027, los estudios de la cuestión 1.7 del orden del día tratan una posible identificación o reasignación a las telecomunicaciones móviles internacionales de la banda de frecuencias inmediatamente superior a la banda de los radioaltímetros (4200-4400 MHz). Sin medidas de mitigación suficientes, esto podría dar lugar a una grave degradación de la función que cumple el radioaltímetro. Al ser el único medio que proporciona una medición directa de la altura real sobre el suelo, el radioaltímetro es un sistema altamente crítico para la seguridad operacional. Sin embargo, actualmente el personal experto en aviación está infrarrepresentado en los estudios preparatorios, con lo que se corre el riesgo de que las autoridades nacionales responsables de regular las radiocomunicaciones no sean conscientes de las implicaciones de seguridad operacional. A este respecto, se hace referencia a la resolución A41-7 de la Asamblea: Apoyo a la política de la OACI en asuntos sobre espectro de radiofrecuencia. En la nota A42-WP/33-TE/7 se proporcionan más detalles sobre el particular.

3.7 A largo plazo, es necesaria una evolución oportuna de los sistemas CNS para hacer frente a las crecientes presiones sobre los recursos del espectro. La OACI centrará sus esfuerzos en aprovechar la tecnología más avanzada en sistemas radioeléctricos y de ingeniería del espectro para transitar hacia tecnologías CNS más integradas en función del rendimiento y con orientación a los servicios.

4. INTEGRACIÓN SEGURA DE NUEVOS PARTICIPANTES Y TECNOLOGÍAS

4.1 Es esencial mantener o superar los elevados niveles actuales de seguridad operacional y eficiencia general de la aviación, al tiempo que se trabaja por la correcta integración de los nuevos tipos de aeronaves y vehículos aeroespaciales en el actual sistema de gestión del espacio aéreo. Esta integración requiere estrategias innovadoras del espacio aéreo para que las operaciones con distintas necesidades puedan incorporarse con seguridad dadas las exigencias actuales y futuras de otras operaciones en el espacio aéreo controlado. Aunque muchas cuestiones relacionadas con las operaciones en el espacio aéreo superior requieren un examen más exhaustivo, algunas necesidades deben atenderse en el corto plazo, según lo determinó la AN-Conf/14.

4.2 En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se reconoció que la rápida evolución del ecosistema de la movilidad aérea avanzada (AAM) exige que la OACI asuma el liderazgo en la armonización de un marco reglamentario a escala mundial para que las operaciones sean seguras. En consecuencia, la OACI, en colaboración con las partes interesadas pertinentes, está trabajando en una visión integral de la AAM para secundar un análisis de brechas existentes en las disposiciones de la OACI y presentar recomendaciones de trabajo futuro teniendo en cuenta la gobernanza multinivel y la intermodalidad, así como aspectos de aceptación social.

4.3 El desarrollo de aeronaves eléctricas e híbridas, así como de aeronaves propulsadas por otras fuentes de energía como el hidrógeno, también está evolucionando a un ritmo acelerado. En la actualidad existen también varios tipos de aeronaves eléctricas e híbridas que se encuentran en proceso de certificación de tipo. Para hacer frente a los riesgos de seguridad operacional en la aviación y facilitar el crecimiento de esta industria, es crucial contar con una metodología de certificación coordinada entre los Estados para el intercambio transfronterizo y las operaciones internacionales de dichas aeronaves. Entretanto, se deberán individualizar y gestionar adecuadamente los problemas de compatibilidad entre aeródromos y aeronaves.

4.4 La OACI revisará las disposiciones relativas a la gestión de los riesgos de seguridad operacional para ayudar a quienes se desenvuelven en ese ámbito a aplicar adecuadamente las metodologías y herramientas disponibles. También estudiará métodos adicionales de detección de peligros y de gestión

de los riesgos de seguridad operacional que se adecuen a los sistemas sociotécnicos complejos como la aviación.

5. MEJORAR LA RESILIENCIA GENERAL DE LA AVIACIÓN Y LA PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE SITUACIONES DE CRISIS

5.1 Los Estados, los proveedores de servicios de navegación aérea, los explotadores y demás partes interesadas pueden enfrentarse a una serie de crisis que tendrían la capacidad de trastornar el sistema de aviación, tales como perturbaciones reales o potenciales en las operaciones de aeródromo, en la gestión del tránsito aéreo y en sus servicios auxiliares, sucesos de salud pública (p.ej., brotes epidémicos) y crisis humanitarias (p.ej. catástrofes naturales). En la OACI se está elaborando un marco integral con los principios, políticas y directrices para una preparación y respuesta eficaces ante situaciones de crisis con el fin de ayudar a los Estados en la aplicación de los planes de contingencia y emergencia pertinentes. También se trabajará en la gestión integrada de los riesgos, teniendo en cuenta la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la facilitación, el medioambiente y la economía con vistas a aumentar la resiliencia del sistema de aviación.

5.2 Se están formulando propuestas para respaldar la gestión de riesgos para la seguridad operacional en las operaciones de aeronave ante grandes erupciones volcánicas y zonas con presencia de cenizas volcánicas en la atmósfera mediante la integración de la información cuantitativa sobre concentración de cenizas volcánicas que genera la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW).

5.3 Es esencial generar una mayor confianza entre las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, tanto en las investigaciones puntuales como en el proceso global de investigación. Con este fin se está elaborando orientación de la OACI sobre la forma de proporcionar información actualizada oportuna, regular y pertinente sobre el avance de las investigaciones. Además, se sigue trabajando en la incorporación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias en los planes de emergencia.

6. CONCLUSIÓN

6.1 La seguridad operacional de la aviación y la eficiencia de la navegación aérea desempeñan un papel fundamental para sostener el rápido crecimiento de la aviación civil internacional. De conformidad con lo establecido en el Plan Estratégico 2026-2050 y en el Plan de Actividades 2026-2028, la OACI seguirá adelante con sus iniciativas y actividades clave en los ámbitos de la seguridad operacional y de la navegación aérea durante el próximo trienio. La ejecución de todas estas iniciativas y actividades clave requiere más recursos de los que dispone actualmente la OACI, toda vez que abarcan nuevos proyectos derivados de las recomendaciones de eventos recientes como la AN-Conf/14. En el último decenio se ha producido una disminución constante de los recursos de la OACI para la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea, incluidos los conocimientos especializados disponibles que se necesitan en determinadas esferas. La falta de los recursos necesarios podría dar lugar a retrasos de consideración o incluso a la no consecución de los productos esperados y, en este contexto, la OACI se ve en la necesidad de seguir redefiniendo las prioridades de su programa de trabajo para adaptarlo a su capacidad y poder obtener los productos previstos. Es esencial que la OACI, los Estados, las organizaciones internacionales y la industria colaboren aportando los recursos necesarios para concretar estas iniciativas y actividades en aras de la seguridad operacional de la aviación y de la eficiencia de la navegación aérea.