



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Decimotava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/18)**

Punta Cana, República Dominicana, 9 al 14 de abril de 2018

GREPECAS/18-NI/03

09/03/18

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Actividades de navegación aérea a nivel global, inter e intrarregionales**

**3.2 Seguimiento en la implantación de las actividades a nivel global, inter e intrarregionales**

**Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13)**

(Nota presentada por Secretaría)

**RESUMEN**

Esta nota informativa presenta información general sobre la Décimo Tercera Conferencia de Navegación Aérea a celebrarse en Montreal – Canadá, del 9 al 19 de octubre del 2018.

**Referencias:**

- Carta a los Estados ST 14/1-17/120 de la Secretaría General de la OACI, emitida el 15 de diciembre del 2017

**1. Introducción**

1.1 El 15 de diciembre del 2017, la Secretaría General de la OACI extendió una Carta a los Estados mediante la cual invita a los mismos de la Décimo - Tercera Conferencia de Navegación Aérea que tendrá lugar en Montreal (Canadá) del 9 al 19 de octubre de 2018.

1.2 En el orden del día de la Conferencia se incluirá una amplia gama de temas relacionados con la seguridad de vuelo y con la capacidad y eficiencia de la navegación aérea de interés para Directores Generales de Aviación Civil, así como para proveedores de servicios de navegación aérea y para todos los usuarios del espacio aéreo.

**2 Información General**

2.1 El tema de la décimo tercera conferencia de navegación aérea (AN- Conf /13) será “*De la elaboración a la implantación*” y de ella podrán participar todos los Estados miembros, y convendría que asistieran altos funcionarios con capacidad para tomar decisiones a fin de lograr los resultados enunciados de la Conferencia. Los representantes de Estados no miembros y de organizaciones internacionales podrán participar en la reunión, por invitación del Consejo, en calidad de observadores.

2.2 La Agenda tendrá ocho ítems, cinco relacionados a navegación aérea y tres relacionados a seguridad operacional. A fin de asegurarse que cada cuestión del orden del día se analice debidamente, se

consideró apropiada una estructura basada en dos comités. El Comité de navegación aérea (Comité A) examinará las cuestiones 1, 2, 3, 4 y 5 del orden día y el Comité de seguridad operacional de la aviación (Comité B), las cuestiones 6, 7 y 8.

2.3 La AN-Conf/13trabaja mediante deliberaciones técnicas detalladas que se prevé culminará en un acuerdo relativo a una serie de recomendaciones de alto nivel relativas a la seguridad operacional y la navegación aérea.

2.4 El objetivo de la Conferencia es generar información proactiva para:

- a) la elaboración de notas de estudio de la Asamblea sobre seguridad operacional y navegación aérea que habrá de presentar el Consejo de la OACI a la 40ª Asamblea;
- b) permitir al Consejo tener una mejor idea de los requisitos de la OACI en materia de recursos en el ámbito de la seguridad operacional y la navegación aérea para preparar el presupuesto que se someterá a la aprobación de 40 período de sesiones de la Asamblea; y
- c) permitir que la Asamblea se concentre en cuestiones estratégicas al contar con un sólido asesoramiento técnico.

2.5 La agenda tendrá ocho ítems, cinco relacionados a navegación aérea y tres relacionados a seguridad operacional. A fin de asegurarse que cada cuestión del orden del día se analice debidamente, se consideró apropiada una estructura basada en dos comités. El Comité de navegación aérea (Comité A) examinará las cuestiones 1, 2, 3, 4 y 5 del orden día y el Comité de seguridad operacional de la aviación (Comité B), las cuestiones 6, 7 y 8. La reunión se celebrará en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

2.6 En el **Apéndice A** se presentan los adjuntos a la Carta a los Estados mediante la cual se brinda información detallada sobre la Agenda, la información correspondiente a las credenciales, la estructura y la celebración de la reunión, los requisitos de visado, la inscripción y otros arreglos administrativos, y normas básicas relativas a la presentación de documentación pertinente.

2.7 Se invita al grupo a tomar nota de la información y analizar otros asuntos relacionados que la Reunión considere necesario.

-----



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 5872

Ref.: ST 14/1-17/120

15 de diciembre de 2017

**Asunto:** Invitación para asistir a la Decimotercera Conferencia de navegación aérea, Montreal (Canadá) del 9 al 19 de octubre de 2018

**Tramitación:** a) completar la inscripción en línea y proporcionar las cartas credenciales para el 29 de junio de 2018; y b) enviar documentación pertinente sobre cuestiones específicas del orden del día, a más tardar para el 14 de agosto de 2018

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de extender a su Gobierno/Organización, en nombre de la OACI, la invitación para participar en la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13), que se celebrará en Montreal (Canadá) del 9 al 19 de octubre de 2018. El tema de la Conferencia será *De la elaboración a la implantación*. En el orden del día de la Conferencia se incluirá una amplia gama de temas relacionados con la seguridad de vuelo y con la capacidad y eficiencia de la navegación aérea de interés para Directores Generales de Aviación Civil, así como para proveedores de servicios de navegación aérea y para todos los usuarios del espacio aéreo. Podrán asistir a la reunión todos los Estados miembros y convendría que asistieran altos funcionarios con capacidad para tomar decisiones a fin de lograr los resultados enunciados de la Conferencia (véase C-DEC 210/06). Los representantes de Estados no miembros y de organizaciones internacionales podrán participar en la reunión, por invitación del Consejo, en calidad de observadores.

2. A fin de asegurarse de que cada cuestión del orden del día se analice debidamente, se consideró apropiada una estructura basada en dos comités. El Comité de navegación aérea (Comité A) examinará las cuestiones 1, 2, 3, 4 y 5 del orden día y el Comité de seguridad operacional de la aviación (Comité B), las cuestiones 6, 7 y 8. El orden del día, acompañado de notas explicativas, y el plan organizativo de la reunión, según lo aprobado por la Comisión de Aeronavegación en su segunda sesión del 206º período de sesiones, el 26 de septiembre de 2017, figuran en detalle en los **Adjuntos A y B**, respectivamente. La reunión se celebrará en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso.

3. En la Conferencia, unos especialistas en la materia participarán en deliberaciones técnicas detalladas que se prevé culminarán en un acuerdo relativo a una serie de recomendaciones de alto nivel relativas a la seguridad operacional y la navegación aérea. Dichas recomendaciones se someterán a la aprobación del Consejo para que luego las respalde el 40º período de sesiones de la Asamblea en 2019.

S17-3481

4. Las deliberaciones técnicas de la Conferencia ayudarán a determinar el nivel y los temas centrales de las deliberaciones del 40° período de sesiones de la Asamblea de la OACI de 2019, lo que mejorará la eficiencia y eficacia de la Asamblea. Asimismo, a) proporcionarán información proactiva para la elaboración de notas de estudio de la Asamblea sobre seguridad operacional y navegación aérea que habrá de presentar el Consejo de la OACI; b) permitirán al Consejo tener una mejor idea de los requisitos de la OACI en materia de recursos en el ámbito de la seguridad operacional y la navegación aérea para preparar el presupuesto que se someterá a la aprobación del 40° período de sesiones de la Asamblea; y c) permitirán que la Asamblea se concentre en cuestiones estratégicas al contar con un sólido asesoramiento técnico.

5. De conformidad con las *Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas* (Doc 8143-AN/873/3), la información correspondiente a las credenciales, la estructura y la celebración de la reunión, los requisitos de visado, la inscripción y otros arreglos administrativos figura en el **Adjunto C**. En el **Adjunto D** figuran normas básicas relativas a la presentación de documentación pertinente. Dicha información, incluida la de conversaciones oficiosas y más, puede también consultarse en <https://www.icao.int/Meetings/anconf13>, sitio web de la AN-Conf/13.

6. Le ruego se asegure de que los representantes de su Estado se hayan inscrito en el sitio web de la Conferencia (<https://www.icao.int/Meetings/anconf13>) y que las cartas credenciales se envíen a [anconf13@icao.int](mailto:anconf13@icao.int) para el **29 de junio de 2018**. Sírvase remitir a [anconf13-papers@icao.int](mailto:anconf13-papers@icao.int) la documentación pertinente sobre cuestiones específicas del orden del día para el **14 de agosto de 2018** a más tardar.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Fang Liu  
Secretaria General

**Adjuntos:**

- A — Orden del día y notas explicativas de la AN-Conf/13
- B — Plan organizativo
- C — Credenciales y otros arreglos administrativos
- D — Disposiciones relativas a la documentación de las reuniones de tipo departamental

**ORDEN DEL DÍA Y NOTAS EXPLICATIVAS DE LA AN-CONF/13  
(Tema: De la elaboración a la implantación)**

**Introducción**

La navegación aérea ha mejorado mucho en los últimos decenios pero una parte considerable del sistema de navegación aérea mundial todavía se limita a enfoques conceptuales diseñados en el siglo veinte. Dicha capacidad existente de navegación aérea restringe la capacidad y el crecimiento del tránsito aéreo y contribuye a generar emisiones innecesarias de gases a la atmósfera. Una solución a estas preocupaciones sería un sistema mundial de navegación aérea totalmente armonizado construido con base en procedimientos y tecnologías modernos y basados en la actuación. Sin embargo, la tecnología está en constante evolución y ha sido difícil encontrar una trayectoria estratégica hacia un sistema mundialmente armonizado. No obstante, el sistema de navegación aérea siempre ha servido de apoyo para el crecimiento seguro de la industria del transporte aéreo en el mundo. A fin de garantizar que se consideren todos los aspectos pertinentes del sistema de navegación aérea, durante la primera semana de la 13ª Conferencia de navegación aérea se reunirán dos comités. El Comité de navegación aérea (Comité A) tratará los temas 1, 2, 3, 4 y 5 del orden del día. El Comité de seguridad operacional de la aviación (Comité B) tratará los temas 6, 7 y 8 del orden del día.

La seguridad y el medioambiente son temas que tienen una gran influencia en el sistema de navegación aérea y se tratarán en el marco de la Conferencia. Sin embargo, otros temas más amplios relacionados con la seguridad de la aviación y el medioambiente se tratan en otros foros particulares relacionados con dichas especialidades, como el Comité sobre la protección del medioambiente y la aviación (CAEP) y el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP).

Dada la variedad cada vez más amplia de tipos de aeronaves y usuarios del espacio aéreo asociados al incremento de la automatización en apoyo a la gestión de las operaciones aéreas, la función de los seres humanos en el sistema adquiere cada vez más importancia y es necesario que la Conferencia también la considere como parte de toda innovación que se introduzca para mejorar las áreas clave de rendimiento.

**Cuestión 1 del orden del día: Estrategia mundial de navegación aérea**

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

El Plan mundial de navegación aérea (GANP) es la estrategia que guía a los Estados y partes interesadas hacia la interoperabilidad de los sistemas y la armonización de los procedimientos. Como parte de la concepción de la sexta edición del GANP, el marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) delinea los elementos y medios que conducen al logro de mejoras operacionales, y también proporciona las orientaciones y las herramientas necesarias para determinar soluciones optimizadas de acuerdo con los requisitos locales y regionales. Los elementos constitutivos básicos (BBB) forman el marco que constituye la espina dorsal de todo sistema de navegación aérea robusto. Éstos definen los servicios básicos que deben prestarse a la aviación civil internacional de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS). Además, el marco de BBB identifica los usuarios finales de

estos servicios así como los activos necesarios para proporcionarlos (infraestructura de CNS). También es clave realizar la observación de la eficiencia mediante una estrategia de medición establecida. Esta estrategia debería proporcionar una serie de indicadores de actuación y de parámetros de medición de la actuación que permita a todas las partes interesadas verificar la actuación del sistema e identificar áreas donde sea necesario efectuar mejoras para satisfacer las expectativas de la comunidad de la aviación. Particularmente, con respecto a áreas de rendimiento en materia de seguridad operacional, es necesario establecer un vínculo con las metas establecidas en el GASP así como con los procesos que utilicen los PIRG para realizar la observación de las mejoras en la eficiencia que resulten de la aplicación de mejoras operacionales.

Se invitará a la Conferencia a presentar recomendaciones acerca de:

- a) la visión, ambiciones en cuanto a la actuación y panorama general propuestos para la sexta edición del GANP
- b) la reciente evolución del marco de las ASBU;
- c) marco de BBB; y
- d) hojas de ruta de navegación aérea y metodología para desarrollar análisis de rentabilidad.

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

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

El sistema mundial de navegación aérea debe evolucionar para manejar las exigencias, expectativas y situaciones que enfrenta la comunidad de la aviación en áreas clave de rendimiento. A este respecto, el marco de las ASBU contiene hojas de ruta técnicas y conceptuales para actualizaciones de infraestructura y servicios. Todas las partes interesadas necesitan estas hojas de ruta para operar en forma efectiva en sus entornos. Asimismo, en relación con las mejoras operacionales descritas en el marco de las ASBU, se deben establecer varios elementos habilitantes para permitir la evolución del sistema en general. En la Conferencia se deliberará sobre estrategias para establecer la infraestructura técnica necesaria y los servicios operacionales de manera rentable a fin de posibilitar las mejoras en todas las áreas clave de rendimiento.

Se invitará a la Conferencia a presentar recomendaciones acerca de:

- a) cómo mejorar las operaciones de aeródromos y reforzar su relación con el entorno ATM, así como la estrategia futura para incrementar la capacidad de los aeródromos a fin de mejorar la capacidad total del sistema mediante la optimización de la planificación y el diseño, y la gestión total de los aeropuertos;
- b) una estrategia integrada sobre las CNS y el espectro — evolución y racionalización de la infraestructura mundial de CNS, teniendo en cuenta su impacto en la evolución de todo el sistema de navegación aérea y el aumento de las presiones sobre el espectro de frecuencias aeronáuticas; y
- c) los medios de prestación de los servicios MET en el futuro.

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

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

El sistema mundial de navegación aérea debe evolucionar para adaptarse a la variedad de necesidades de las distintas partes interesadas. Esto puede lograrse mejorando la gestión de los datos y la información disponibles para dar apoyo a la gestión del tránsito aéreo con base en la trayectoria, en lugar de autorizaciones *ad hoc*. El sistema de gestión de navegación aérea, antes que una revolución, necesita una evolución gradual hacia nuevos procedimientos y conceptos de operaciones que reconozcan las distintas necesidades regionales y nacionales. En este contexto, se irán introduciendo gradualmente mejoras en el sistema de navegación aérea, teniendo debidamente en cuenta las necesidades y escenarios operacionales particulares. A este respecto, la Conferencia deliberará acerca del proceso para mejorar la actuación del sistema de navegación aérea para responder a las expectativas actuales y futuras de los Estados y de las demás partes interesadas.

Se invitará a la Conferencia a formular recomendaciones acerca de:

- a) un sistema mundial para el intercambio de datos e información a escala mundial que sirva de apoyo para la evolución del sistema de navegación aérea hacia las operaciones basadas en las trayectorias;
- b) la forma de mejorar la ATFM y hacer que evolucione hacia operaciones futuras basadas en las trayectorias;
- c) la forma de mejorar la cooperación y la colaboración entre los sectores civil y militar para beneficio de los usuarios del espacio aéreo de ambos sectores y para atender requisitos específicos de misión; y
- d) otras cuestiones relacionadas con la ATM que son necesarias para mejorar la actuación de todo el sistema de navegación aérea.

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

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

Los miembros de la comunidad de la aviación tienen distintos requisitos de actuación con respecto al sistema de navegación aérea, con expectativas explícitas o implícitas sobre la oportunidad económica, la eficiencia y la previsibilidad, así como con respecto a otras áreas clave de rendimiento. Para que la actuación del sistema sea óptima, será necesario equilibrar cada una de estas expectativas que a veces compiten entre sí. En la planificación e implantación de la navegación aérea, las regiones y los Estados están aplicando un enfoque basado en la eficiencia para el manejo de la evolución de los sistemas de navegación aérea, teniendo en cuenta sus propios escenarios y requisitos operacionales. Los PIRG son los órganos regionales que posibilitan la convergencia de los desarrollos regionales; brindan orientación

sobre los planes nacionales, contribuyendo al mismo tiempo a la realización de las ambiciones mundiales en materia de actuación.

Se invitará a la Conferencia a formular recomendaciones acerca de:

- a) la manera en que la aviación puede contribuir mejor al desarrollo económico de los Estados;
- b) la manera en que los PIRG pueden mejorar su contribución al desarrollo regional;
- c) cómo facilitar los servicios de los BBB y de los elementos de las ASBU; y
- d) cómo mejorar la aplicación de los procesos y procedimientos SAR.

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

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

En un entorno operacional que está en proceso de diversificación con nuevos tipos de aeronaves como los drones, operaciones y usuarios del espacio aéreo, el sistema mundial de navegación aérea se ve afectado y podría verse enfrentado a nuevos desafíos de seguridad operacional y eficiencia y, en vista del incremento del uso de sistemas conectados para apoyar las operaciones aéreas, deberían tenerse en cuenta los ciber peligros que puedan afectar su resiliencia. El desarrollo de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), el aumento de nuevos tipos de operaciones por encima del FL 600 y usuarios del espacio aéreo que vuelan cerca del suelo, a veces por debajo de los 1000 pies, exige una evolución del sistema de navegación aérea para seguir satisfaciendo las necesidades y expectativas de todas las partes interesadas, apoyando a la vez el acceso y la equidad en el uso del espacio aéreo y de la infraestructura y los servicios disponibles a pesar de la actual delineación y gestión del espacio aéreo controlado.

Se invitará a la Conferencia a presentar recomendaciones acerca de:

- a) los procesos y los procedimientos para mejorar la gestión de las operaciones por encima del FL 600 y por debajo de los 1000 pies;
- b) el marco normativo para permitir la integración de los RPAS en el espacio aéreo no segregado;
- c) ciber estrategias para reducir las vulnerabilidades del sistema; y
- d) cualquier otra cuestión emergente que pueda producir un impacto en la seguridad operacional y la regularidad del sistema de navegación aérea.

### **Cuestión 6 del orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización**

#### **6.1 Plan estratégico**

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

6.1.3 Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS)

## **6.2 Aplicación de la gestión de la seguridad operacional**

6.2.1: Programas estatales de seguridad operacional (SSP)

6.2.2: Sistemas de gestión de la seguridad operacional

6.2.3: Desarrollo de información de inteligencia en seguridad operacional

## **6.3 Seguimiento y vigilancia**

6.3.1: Evolución del enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

6.3.2: Apoyo y marco en línea (OLF) del CMA del USOAP

Esta cuestión del orden del día se centra en la estrategia de seguridad operacional de la OACI en evolución que incluye: planificación global; fomento de un enfoque proactivo mediante la implementación de la gestión de la seguridad operacional; actividades de observación continua de la OACI en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP); y adaptación del sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional a la evolución rápida de la industria de la aviación. Esta adaptación requiere un enfoque diferente con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional que permita a los Estados acceder a opciones prácticas, fiables y financieramente asequibles mediante el establecimiento de un Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional (GASOS). Existen cuestiones sistémicas de seguridad operacional relacionadas con la cultura, las políticas y procedimientos corporativos que pueden producir un impacto en la eficacia de los controles de riesgos para la seguridad operacional. El Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) establece una estrategia para orientar a los Estados y a otras partes interesadas acerca de la priorización y el mejoramiento continuo de la seguridad operacional de la aviación. Además, proporciona un marco para el desarrollo e implementación de los planes regionales, sub-regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación. El USOAP ha hecho una transición hacia el Programa de observación continua (CMA) que seguirá evolucionando para satisfacer las necesidades de los Estados y de la OACI de conformidad con el GASP.

Se invitará a la Conferencia a formular recomendaciones sobre:

- a) la edición 2020-2022 del GASP;
- b) planes para la evolución del CMA del USOAP;
- c) estrategias para apoyar el desarrollo de información de inteligencia en seguridad operacional; y
- d) el GASOS propuesto.

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

7.1: Facilitación de la toma de decisiones basada en datos para apoyar la información de inteligencia sobre seguridad operacional como respaldo a la gestión de riesgos de seguridad operacional

7.2: Riesgos de seguridad operacional a escala mundial, regional y nacional y la función de las RSOO y los RASG en el logro de los objetivos del GASP

7.3: Otras cuestiones relativas a la implementación

Bajo esta cuestión del día se examinarán estrategias de implementación, identificando las cuestiones que deben tratarse a fin de cumplir los objetivos y metas del GASP. La seguridad operacional de la aviación es un elemento primordial de los Objetivos estratégicos de la OACI. El GASP plantea una estrategia de mejoramiento continuo que incluye objetivos y metas que deben cumplir los Estados, las regiones y la industria mediante la aplicación de iniciativas de seguridad operacional para abordar las cuestiones de organización y funcionamiento relacionadas con la seguridad operacional. La OACI, en estrecha colaboración con toda la comunidad del transporte aéreo, constantemente busca seguir mejorando la actuación exitosa de la aviación en materia de seguridad operacional manteniendo a la vez un elevado nivel de capacidad y eficiencia.

Se invitará a la Conferencia a formular recomendaciones acerca de:

- a) el intercambio de fuentes de datos para desarrollar la información de inteligencia en seguridad operacional en apoyo a la gestión de los riesgos de seguridad operacional;
- b) iniciativas, globales, regionales y nacionales para tratar las categorías de accidentes de alto riesgo (HRC); y
- c) otras cuestiones de seguridad operacional reconocidas.

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

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

Bajo esta cuestión del orden del día se examinarán medios para la identificación temprana de cuestiones emergentes de seguridad operacional y las prioridades emergentes a escala mundial. En la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015) se señaló que la OACI, en colaboración con los Estados, los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), los socios en materia de seguridad operacional de la aviación y la industria, debería desarrollar métodos para identificar metas y prioridades futuras con respecto a la seguridad operacional. El progreso sobre seguimiento y notificación permite a los Estados y las regiones modificar sus actividades basándose en su actuación y tratar las cuestiones emergentes de seguridad operacional. Esto incluye cuestiones que pueden tener un impacto en la seguridad operacional en las que posiblemente no se centre la comunidad de la aviación, pero en las que sí debería centrarse; o que podrían ser cuestiones ya conocidas, pero que están cambiando. La OACI publica informes anuales de seguridad operacional que dan una indicación del progreso alcanzado. A fin de identificar y tratar proactivamente cuestiones emergentes, la comunidad de la aviación necesita encontrar formas eficaces de compartir oportunamente la información.

Se invitará a la Conferencia a formular recomendaciones acerca de:

- a) iniciativas para tratar proactivamente las cuestiones emergentes de seguridad operacional;
- b) iniciativas mundiales, regionales y nacionales para tratar cuestiones emergentes de seguridad operacional.

-----

**ADJUNTO B** a la comunicación ST 14/1-17/120

**PLAN ORGANIZATIVO**

ÓRGANO	CUESTIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	M		M		J		V		S		D	L		M		M		J		V		
		9		10		11		12		13		14	15		16		17		18		19		
		am	pm	am	pm	am	pm	am	pm	am	pm		am	pm	am	pm	am	pm	am	pm	am	pm	
<i>Plenaria</i>		O/P	O/P																		J	P	
<i>Comité A</i>	1.1 to 1.4																						
	2.1 to 2.4																						
	3.1 to 3.5										R1												
	4.1 to 4.4													R2									
	5.1 to 5.4																						
<i>Comité B</i>	6.1 to 6.3																	R3					
	7.1 to 7.3																			R4	R5		
	8.1 to 8.2									R6	R7	R8										R	R

**CONVENCIÓN:**

O – Sesión de apertura

P – Sesión plenaria

R – Examen del proyecto de informe

J – Reunión conjunta de los Comités A y B

-----

## CREENCIALES Y OTROS ARREGLOS ADMINISTRATIVOS

### *Antecedentes*

1. En respuesta a la comunicación a los Estados ST 14/1-17/54, de fecha 28 de abril de 2017, en la que se solicitaban sus comentarios sobre una lista provisional de asuntos propuestos para el orden del día de la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13), se han propuesto cuestiones del orden del día e incluido subcuestiones a cada una de las cuestiones para ampliar los asuntos según las propuestas recibidas de Estados y organizaciones internacionales.

### *Credenciales*

2. La presentación de credenciales es un requisito para participar en la reunión. Dichas credenciales deben estar firmadas en nombre del Estado o de la organización internacional correspondiente, por una persona debidamente autorizada para ello, y en las mismas se hará constar el nombre y el cargo de cada miembro de la delegación y se indicará la calidad en la que ha de actuar en la reunión (Estados miembros: delegado, suplente, asesor; Estados no miembros y organizaciones internacionales: observador). Las credenciales pueden enviarse a [anconf13@icao.int](mailto:anconf13@icao.int).

### *Organización*

3. La reunión se desarrollará con arreglo a las *Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas* (Doc 8143-AN/873/3, Parte I, párrafo 6). La Conferencia celebrará una reunión plenaria en la mañana del primer día y nuevamente el último día para aprobar el informe de la Conferencia. A fin de asegurar que cada cuestión del orden del día se analice debidamente, se consideró apropiada una estructura basada en dos comités. El Comité de navegación aérea (Comité A) examinará las cuestiones 1, 2, 3, 4 y 5 del orden día y el Comité de seguridad operacional de la aviación (Comité B) examinará las cuestiones 6, 7 y 8. Véanse más amplios detalles en el plan organizativo.

4. Debido a limitaciones de espacio en la sala de conferencias principal de la OACI, es posible que algunos de los delegados deban ocupar una sala de conferencias adyacente. Dicha sala adyacente contará con transmisión vídeo en vivo de las deliberaciones de la Conferencia. Además, se proporcionarán instalaciones y servicios de modo que los delegados ubicados en la sala adyacente podrán comunicarse electrónicamente con su delegado jefe en la sala de conferencias principal, para fines de coordinación.

### *Visados*

5. En virtud del *Reglamento sobre inmigración y protección de refugiados* establecido en el marco de la *Ley sobre inmigración y protección de refugiados*, y de conformidad con el párrafo 3.19 del Anexo 9 — *Facilitación del Convenio de Chicago*, el Canadá ya no exige visado de entrada a los visitantes temporales procedentes de un número considerable de Estados. Sin embargo, debe tomarse nota de que, a partir del 15 de marzo de 2016, muchos visitantes exentos de visado que viajan al Canadá por vía aérea tendrán que obtener una Autorización electrónica de viaje (eTA). Se invita a los delegados que todavía necesitan visado de entrada al Canadá a que tomen las disposiciones necesarias para obtenerlo con tiempo suficiente (como mínimo cuatro semanas antes del viaje), dirigiéndose a la representación canadiense más cercana. No es posible obtener visado de entrada a la llegada al Canadá.

### *Inscripción y otros arreglos*

6. La inscripción en línea para esta reunión y otros arreglos logísticos figuran en el sitio de la AN-Conf/13: <https://www.icao.int/Meetings/anconf13>. Puede consultarse información general sobre alojamiento y otras facilidades en Montreal en: <https://www.icao.int/Meetings/Pages/List-Of-Hotels.aspx>.

**DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACIÓN  
DE LAS REUNIONES DE TIPO DEPARTAMENTAL**

**Generalidades**

1. La Secretaría preparará una nota de estudio básica sobre cada una de las cuestiones del orden del día, en la que se expondrá el problema correspondiente y un resumen de sus antecedentes. En cada una de estas notas se indicará también, en su caso, la posible orientación a seguir, así como conclusiones provisionales y las medidas concretas que podrían adoptarse. Las notas de estudio de la Secretaría se difundirán tan pronto como sea posible antes del inicio de la reunión. Las primeras notas se publicarán en el sitio web de la AN-Conf/13 a partir del 30 de mayo de 2018.
2. Se recurrirá, en la medida de lo posible, a procedimientos preliminares, tales como correspondencia con los Estados y organizaciones internacionales, grupos de expertos y de estudio, para la formulación de propuestas concretas sobre cada una de las cuestiones del orden del día. Las notas de estudio son documentos presentados para su consideración dentro de cuestiones específicas del orden del día. Los Estados y organizaciones internacionales deberían preparar sus notas de estudio, como “notas de decisión” o como “notas de información”. Las primeras son las que contienen propuestas concretas acerca de las medidas que podrían adoptarse. Todas las demás notas de estudio se considerarán como “notas de información”.

*Presentación de notas de estudio*

3. A fin de que la documentación pueda reproducirse oportunamente y utilizarse en la reunión, se ruega observar las normas que rigen el formato, el contenido y la extensión de las notas de estudio, tal como se describen en este adjunto. Es importante tomar nota de que se aplicará estrictamente la fecha límite para la presentación de documentación y que no se aceptará documentación adicional para su distribución en el lugar de la reunión.
4. Todos los documentos deben enviarse electrónicamente a [anconf13-papers@icao.int](mailto:anconf13-papers@icao.int) en formato Microsoft Word. En la tabla de la página siguiente figuran las normas que rigen las fechas límite para la presentación y traducción de documentación de Estados y organizaciones internacionales.
5. Las notas de estudio deberían ser breves, concisas y orientadas a la toma de decisiones, y respetar el límite de cuatro páginas de texto nuevo, incluidos los apéndices. Las notas de estudio en las que no se propongan medidas sustantivas se reclasificarán como notas de información y no se traducirán. Se informará en consecuencia a los Estados interesados. La OACI efectuará correcciones menores de los textos presentados para asegurar que se hayan utilizado correctamente las plantillas, examinará someramente los textos para corregir los errores de formato más obvios, efectuar cambios menores de redacción para aclarar las referencias a títulos y documentos relacionados con la OACI y corregir las faltas ortográficas.
6. Aunque podrían efectuarse modificaciones menores, no puede garantizarse la tramitación de cambios sustanciales, y no se aceptará ningún cambio después del **14 de septiembre de 2018**.

		Presentaciones antes del 14 de agosto de 2018	Presentaciones entre el 14 de agosto y el 14 de septiembre de 2018	Presentaciones después del 14 de septiembre de 2018
<b>Estados</b>	Notas de estudio (WP)	Traducidas por la OACI y publicadas en seis idiomas.	Publicadas en los idiomas* en que se proporcionaron.	<b>No se tramitarán</b>
	Notas de información (IP)	Publicadas en los idiomas* en que se proporcionaron.		
<b>Organizaciones internacionales (OI)</b>	Notas de estudio (WP)	Publicadas en los idiomas* en que se proporcionaron.		
	Notas de información (IP)	Publicadas en los idiomas* en que se proporcionaron.		

\* Debe incluirse la versión en inglés por lo menos.

- Las notas más largas se presentarán como notas de información y se publicarán las versiones proporcionadas en los idiomas de la OACI. Si el tema de dichas notas más largas se considera esencial para el trabajo de la reunión, debería proporcionarse para traducción una versión resumida de no más de cuatro páginas.

#### *Disponibilidad de notas de estudio*

- La documentación para la reunión se colocará, en forma regular, en el sitio web de la OACI <https://www.icao.int/meetings/anconf13/pages/documentation.aspx>. En el sitio web también se podrá tener acceso a una plantilla para las notas de estudio y las notas de información, que puede ser utilizada para preparar documentación. Debido a que el tiempo disponible para las deliberaciones relativas a las notas de estudio es muy limitado, en vista del número previsto de notas de estudio, se solicita a los participantes que verifiquen frecuentemente el sitio web para obtener las actualizaciones de la documentación y familiarizarse con las notas antes de llegar a la Conferencia. Se aplicará estrictamente un tiempo de presentación de dos minutos por nota de estudio; se ruega preparar sus aportes debidamente a fin de presentar los puntos más importantes en el marco de ese período.
- Para reducir al mínimo las demoras en la disponibilidad de los documentos que se presentarán a la Conferencia, las notas no se publicarán simultáneamente. Se publicarán primero las notas originales y las versiones en inglés y posteriormente las versiones en los otros idiomas tan pronto como estén disponibles.
- Las notas de estudio se tramitarán de conformidad con las siguientes prioridades:

Primera prioridad — “Notas de decisión”

Segunda prioridad — “Notas de información”

**“Notas de decisión”**

11. Las “notas de decisión” deberían presentarse de la siguiente forma:

- a) toda nota debería limitarse a una cuestión del orden del día;
- b) toda nota debería ser breve y no exceder de cuatro páginas impresas, comprendido el texto de la propuesta de enmienda, cuando corresponda;
- c) inmediatamente después del encabezamiento con la cuestión del orden del día y el título que identifica el asunto objeto de la nota, debería incluirse un texto en recuadro, en el cual ha de especificarse el carácter de la propuesta y la decisión recomendada, como en el ejemplo siguiente:

<b>RESUMEN</b>
En esta nota se presentan las novedades más recientes relativas al marco de las ASBU.
Decisión: Se invita a la Conferencia a:
a) ... ; y
b) ...

- d) en la primera parte de cada nota debería explicarse en forma concisa la finalidad de la propuesta y los fundamentos en que se basa, e incluirse las referencias indispensables relativas a los antecedentes del asunto.

**“Notas de información”**

12. Las notas de información contienen información útil sobre antecedentes (tales como amplios estudios técnicos), pero ninguna propuesta de decisión. Además, se producen en el idioma en que se presentan y deberían ser tan breves como sea posible.