

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE**

**PRIMERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL
DE LA REGIÓN DEL CARIBE (CAR/DCA/1)**

(Gran Caimán, Islas Caimanes, 8 al 11 de octubre del 2002)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Vigilancia de la Seguridad Operacional

- a) Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP)
- b) Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)
- c) Ampliación del USOAP
- d) Actividades Regionales de la OACI

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta los antecedentes del Plan Global para la Seguridad Aeronáutica, así como del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), y las conclusiones de la fase inicial de la Auditoría. Asimismo, incluye información sobre el futuro desarrollo del USOAP, su expansión a los Anexos 11, 13 y 14. Esta nota también describe, brevemente, las actividades regionales de la OACI.

1. Plan Global de la OACI para la Seguridad Aeronáutica (GASP)

1.1 Antecedentes

1.1.1 La Resolución de la Asamblea A32-15 reconoció que la percepción pública sobre la seguridad de la aviación está basada en el número de los accidentes de aeronaves y no en **la tasa de accidentes**; y observó que el incremento esperado en el volumen de la aviación civil internacional resultará en un aumento del número de accidentes de aeronaves, a menos que la tasa de accidentes sea reducida.

1.1.2 Por lo tanto, a pesar de que el promedio actual de accidentes es relativamente bajo, es probable que un aumento en el número de accidentes debido al incremento del volumen del tráfico, debilite la confianza pública en la aviación civil lo que, como consecuencia, afectaría el crecimiento en la industria. La Asamblea recalcó la necesidad de reducir el promedio fatal de accidentes en las operaciones de transporte aéreo, y reconoció que el aumento en el promedio de accidentes requerirá de nuevos acercamientos, en lo que respecta a los participantes en la industria de la aviación, incluyendo la OACI, los Estados, el explotador aéreo, y los fabricantes de aeronaves.

1.1.3. Debido a los factores críticos mencionados anteriormente, el Plan de Seguridad de Aviación Global de la OACI (GASP) se estableció en 1997 (**Apéndice A**). El GASP se creó formalmente por la Resolución de la Asamblea A32-15 y entre sus objetivos están:

- Supervisar la tasa de accidentes, no sólo a escala mundial, sino también regional.
- Identificar acciones correctivas locales; y
- Extraer las conclusiones de los informes del USOAP y de la experiencia acumulada por la industria.

1.1.4 El GASP reúne las entradas recibidas de todas las fuentes concernientes a la seguridad de la aviación. El objetivo adicional del GASP está dirigido a proveer el liderazgo necesario por la OACI, y a conseguir el compromiso de los Estados Contratantes y de la Industria de la Aviación, conjuntamente, como un esfuerzo para intensificar la seguridad, para:

- lograr una disminución importante en la tasa de los accidentes a escala mundial, haciendo énfasis en las regiones donde ésta permanece alta; y
- mejorar la cooperación entre los Estados contratantes o grupo de Estados con relación a la OACI, para mejorar la propia capacidad de la Organización a efectos de recopilar, evaluar y difundir la información sobre seguridad operacional.

1.1.5 Por lo tanto, el Plan Global de la OACI para la Seguridad Aeronáutica, identificará y dará prioridad a tareas y programas que puedan producir los mejores dividendos en materia de seguridad, para reducir las tasas de accidentes a escala mundial. La base de datos del GASP llevará a cabo revisiones anuales sobre los factores causales de accidentes/incidentes, incluyendo el Sistema de Notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI, y difundirá los resultados para aplicarlos en los programas de prevención de accidentes. A través de programas complementarios como el Plan Global de Seguridad de Aviación (GASP), han surgido iniciativas regionales como el Equipo de Seguridad de Aviación (PAAST), dirigido por IATA, OACI y por la "Flight Safety Foundation" (FSF).

2. Actividades GASP en las Regiones CAR/SAM

2.1. La Oficina Regional de la OACI llevó a cabo el Seminario/Taller OACI/Equipo Panamericano de Seguridad Aérea (PAAST) ALAR/CFIT para las Regiones NAM/CAR, del 16 al 20 de julio de 2001 en San José, Costa Rica. Asistieron al evento 55 participantes.

2.1.1 Con la cooperación de la Universidad de Texas, la OACI presentó del 27 al 29 de noviembre de 2001, el Seminario de Auditoría de la Seguridad en las Operaciones de Línea (LOSA), auspiciado por la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá junto con el patrocinio de la línea aérea COPA. LOSA puede considerarse como una extensión de programas de seguridad de aviación regional que se están llevando a cabo como, el de Garantía de Calidad en las Operaciones de Vuelo (FOQA). El interés de LOSA es acceder información de factores humanos y, por medio de la información capturada, prevenir el error humano.

2.1.2 Como continuación del programa LOSA, la Dirección General de Transporte Aéreo de El Salvador, auspició el Entrenamiento para la Gestión de Amenaza y Error (TREM), abril 30-mayo 1º. 2002. Entre los objetivos de este evento está el de preparar y educar los futuros usuarios del TREM, así como ampliar la Gestión de los Recursos de la Cabina (CRM) como un ingreso al programa de LOSA en Latinoamérica.

2.1.3 La seguridad y eficiencia de las aeronaves en movimiento en la superficie del aeropuerto ha disminuido debido a la falta de estructura, estandarización, entrenamiento formal, incremento de tráfico, y a la complejidad de pistas y calles de rodaje. Debido a esto, la Oficina Regional de la OACI está preparando la Conferencia NAM/CAR/SAM sobre Seguridad e Incursiones en las Pistas. Este evento se llevará a cabo bajo los auspicios de la Dirección General de Aeronáutica Civil de México (DGAC), Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), y Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) en la Ciudad de México del 22 al 25 de octubre 2002.

3. Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)

3.1. Antecedentes

3.1.1 Con la introducción de tecnología moderna en los Estados, fue más evidente la necesidad de implementar un sistema que asegurara el cumplimiento de los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI, así como de las Normas y Métodos Recomendados. El 7 de junio de 1995, el Consejo de la OACI aprobó, de acuerdo a lo recomendado por la Comisión de Navegación Aérea, el Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de Seguridad Operacional (USOAP), así como un mecanismo respectivo para la implementación de dicho Programa. El Programa fue aprobado por la 31 Sesión de la Asamblea, y se puso en práctica en Marzo de 1996. Del 10 al 12 de noviembre de 1997 se llevó a cabo la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil, en la Sede de la OACI, Montreal, con el objeto de desarrollar una estrategia global sobre la vigilancia de la seguridad operacional, y para que el USOAP de la OACI fuera más firme y efectivo. La 32 Sesión de la Asamblea de la OACI, adoptó, *Inter alia*, la Resolución A32-11 de la Asamblea, ratificando el establecimiento de dicho Programa.

3.1.2 El Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) se estableció el 1º de enero de 1999, conforme a la Resolución de la Asamblea A32-11, y con base en las recomendaciones hechas por la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (DGAC), sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional llevada a cabo en noviembre de 1997. El Programa que es obligatorio, transparente y financiado por la OACI, sustituye al programa de evaluación de vigilancia de seguridad operacional establecido en 1995, el cual era voluntario, confidencial y financiado por las contribuciones de los Estados. El USOAP es administrado y dirigido por la Sección de Auditoría de Vigilancia de la Seguridad Operacional, en la Dirección de Navegación Aérea en Montreal, Canadá.

3.1.3 El objetivo del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional es promover la seguridad de la aviación mundial, a través de auditorías realizadas en los Estados Contratantes y, de manera continua, determinar el estado de implementación de los Estados de vigilancia de seguridad operacional, las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) de la OACI, los procedimientos asociados, el texto de orientación y las prácticas relacionadas con la seguridad. El ámbito actual del Programa se limita al Anexo 1 *Licencias al Personal*; Anexo 6 *Operación de Aeronaves*, y Anexo 8 *Aeronavegabilidad*. El propósito inicial del Programa fue auditar a todos los Estados Contratantes y reportar a la Asamblea en 2001.

3.1.4 Para ayudar a otros Estados a tener una opinión sobre la situación de seguridad de los Estados auditados, la OACI tiene disponibles los informes resumidos para todos los Estados Contratantes, los cuales incluyen un resumen de los resultados de las auditorías, las acciones correctivas propuestas por los Estados, el estado de implementación de las provisiones del Anexo de la OACI, y los comentarios de la OACI sobre la total solidez del sistema de vigilancia de seguridad operacional en cada Estado auditado.

4. Estado del USOAP, OACI

4.1 Un informe exhaustivo fue presentado a la 33 Sesión de la Asamblea. Con la excepción de algunos Estados, los cuales pudieron no haber sido auditados debido a las restricciones de seguridad, o consideraciones operacionales, el mandato de la Asamblea en 1998 fue exitosamente alcanzado. 179 Estados fueron auditados. Todos los Estados Contratantes en la Región NACC fueron auditados. Los resultados se muestran en los **Apéndices B, C y D**.

4.1.1 La Secretaría ha iniciado la conducción de misiones de seguimiento de auditorías, con el objeto de validar la implementación de los planes de acción presentados por cada Estado auditado. Dichas misiones han demostrado ser útiles para la identificación de problemas encontrados por los Estados en la implementación de sus planes de acción, y para determinar la necesidad de una asistencia externa para resolver los problemas de seguridad identificados a través de las auditorías. La misión de seguimiento de auditoría del Estado se programa sólo cuando el plan de acción ha sido reportado con un 60% de cumplimiento. A partir de julio 2002, se han llevado a cabo 48 misiones de seguimiento, de las cuales 6 han sido en las Regiones NAM/CAR, como se indica a continuación.

• Estados Unidos	Septiembre 05-07, 2001
• Jamaica	Septiembre 14-17, 2001
• Cuba	Diciembre 07-11, 2001
• Costa Rica	Diciembre 13-14, 2001
• El Salvador	Febrero 4-6, 2002
• Guatemala	Febrero 8-12, 2002
• Honduras	Pendiente
• OECS	Pendiente
• Bahamas	Programada para septiembre-noviembre 2002
• República Dominicana	Programada para septiembre-noviembre 2002
• Trinidad y Tabago	Programada para septiembre-noviembre 2002

4.1.2 La correlación entre los resultados del USOAP y las tasas de accidentes se encuentran en el **Apéndice E**. El **Apéndice F** muestra los beneficios de mantener auditorías regulares, mandatorias y universales.

5. Expansión del USOAP para la inclusión de los Anexos 11, 13 y 14 de la OACI

5.1 La Asamblea reconoció la exitosa implementación del Programa, y adoptó las siguientes dos Resoluciones: Resolución de la Asamblea A33-8, *Continuación y ampliación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)* que proveerá, *Inter alia*, la continuación del Programa y su expansión al Anexo 11- *Servicios de Tránsito Aéreo*, y Anexo 14 *Aeródromos*, a partir del 2004. También solicita que se emprenda, lo antes posible, la ampliación del programa a otros elementos básicos del Anexo 13 *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. Y la Resolución de la Asamblea A33-9 *Resolución de las deficiencias identificadas por el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, y fomento de la garantía de calidad en los proyectos de cooperación técnica*, pide *Inter alia*, dar asistencia a los Estados para resolver las deficiencias identificadas por las auditorías, para el establecimiento de una función de garantía de calidad con respecto a los proyectos sobre vigilancia de la seguridad operacional, y para apoyar acuerdos tanto bilaterales como multilaterales (NE/06 y NE/09 sobre la Cuestión 4.1 y 4.3 del Orden del Día).

6. Actividades Regionales de la OACI

6.1 **Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA).** La Agencia es subsidiaria de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESA). Fue establecida y aprobada durante la 42 Reunión Extraordinaria de Directores de Aviación Civil de Centroamérica y Panamá, llevada a cabo el 15 de diciembre de 1999, en San Salvador, El Salvador. La Agencia fue creada con el objetivo de asistir y guiar los Estados Centroamericanos en cumplimiento con la obligación de establecer y mantener las normas prescritas en la Convención de Aviación Civil Internacional y sus Anexos 1, 6 y 8. Sin embargo, para la seguridad de la aviación, la responsabilidad final recae sobre el Estado respectivo. La oficina matriz de la Agencia se encuentra en San José, Costa Rica. ACSA es actualmente una agencia totalmente operacional.

6.1.1 **Asociación de Autoridad de Aviación Civil del Caribe (ACAAC).** Los acuerdos para el establecimiento y operación del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación para el Caribe se firmó durante la 17 Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil del Caribe del Este, llevada a cabo del 4 al 7 de diciembre, 2001 en Puerto España, Trinidad y Tabago. El acuerdo finalizó durante la 10 Reunión de Directores Técnicos de Aviación Civil, (CARICOM) realizada en Kingston, Jamaica, del 7 al 8 de febrero 2002. La oficina central del Sistema se estableció en Kingston, Jamaica.

6.1.2 **Proyecto Regional RLA/99/901.** Continuación de Aeronaves de Seguridad Operacional y Aeronavegabilidad en Latinoamérica. El Proyecto RLA/91/901 fue autorizado el 1º. de octubre de 2001. El Proyecto está siendo administrado por la Oficina Regional SAM de la OACI en Lima, Perú. Su objetivo es crear un mecanismo multinacional con el propósito de que los Estados participen durante el Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de Seguridad Operacional, y proponga personal calificado y disponible a la OACI, así como expertos para el equipo de auditoría de la OACI, y para:

- Recomendar medidas que mejoren el cumplimiento de los Estados con las deficiencias detectadas durante el USOAP;
- Optimizar el nivel de seguridad operacional de aeronaves en la Región, y
- Proveer coordinación cercana con la OACI durante la armonización y actualización de los reglamentos y procedimientos de seguridad operacional en los Estados participantes.

7. Conclusión

7.1 Es muy importante y obligatorio, por parte de los Estados, encontrar una solución para cumplir con la Seguridad de Aviación a través del cumplimiento e implementación de los Planes de Acción de Vigilancia de la Seguridad Operacional. Asimismo, esencial que los Estados cooperen con los programas de seguridad de la aviación incluidos en el GASP, así como en las auditorías subsiguientes respecto a los servicios de tránsito aéreo y aeródromos.

8. Acción requerida

8.1 Se invita a los Directores de Aviación Civil a:

- tomar nota de la información expuesta sobre el Programa universal de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, y de programas como GASP y de todas las actividades regionales de vigilancia de seguridad operacional;
- apoyar las actividades arriba mencionadas, incluyendo la consideración de participar en los programas relacionados con la seguridad de aviación; e
- iniciar una pronta preparación para la expansión del USOAP de la OACI a los Anexos 11 y 14 de la OACI, así como su posible expansión a las partes del Anexo 13 de la OACI.

- - -

APÉNDICE A

PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP)

1. OBJETIVOS

1.1 Los objetivos del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica son los siguientes:

- a) reducir el número de accidentes y muertes independientemente del volumen de tránsito aéreo; y
- b) lograr una disminución notable del índice de accidentes en todo el mundo, haciendo particularmente hincapié en las regiones donde el índice sigue siendo elevado.

1.2 Esto debería alcanzarse del siguiente modo:

- a) identificar las causas repetitivas que ocasionan accidentes en todo el mundo y a nivel regional recomendar las medidas específicas al respecto;
- b) identificar mejor todos los elementos que pueden aminorar la seguridad, por ejemplo las carencias y deficiencias del sistema de navegación aérea o el incumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y recomendar las medidas correctivas al respecto; y
- c) mejorar la cooperación entre los Estados contratantes y grupos de Estados con relación a la OACI para mejorar la propia capacidad de la Organización a efectos de recopilar, evaluar y difundir la información atinente a la seguridad operacional.

1.3 El Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica identificará por lo tanto aquellas tareas y programas que probablemente producirán los mejores dividendos en materia de seguridad en términos de reducción del número e índice de accidentes a escala mundial y regional. Existe el propósito de que el ASP proporcione servicio a todas las partes involucradas en la seguridad operacional de la aviación, tanto a título de instrumento de planificación como de seguimiento, para que de ese modo puedan reseñar en un documento público las tareas y programas mencionados y verificar los progresos realizados en esas esferas de actividad de la OACI. Con miras a que el GASP sea fácilmente accesible, el documento se distribuirá con regularidad desde la OACI mediante una comunicación a los Estados y en el sitio web de la OACI.

2. ASPECTOS FUNDAMENTALES

2.1 Los tres aspectos fundamentales del GASP son los siguientes:

Primero: Examinar los factores que causan accidentes de aeronaves en todo el mundo para identificar los temas concretos de seguridad que deben abordarse a fin de reducir el número e índice de accidentes. Se otorga particular atención a las razones que explican la variación que existe a nivel regional del índice de accidentes.

Segundo: Mantenerse al día respecto a las actividades que llevan a cabo los grupos existentes de seguridad operacional con miras a identificar los temas de esa índole que tienen perspectiva mundial. Para ello, el GASP se centra en las actividades relativas a la seguridad que ofrecen los mejores resultados en lo que atañe a la reducción del número e índice de accidentes en todo el mundo; y

Tercero Fomentar la conciencia de la seguridad operacional en todo el mundo, facilitando el intercambio y el uso efectivos de datos e información sobre seguridad operacional de la aviación.

3. ELEMENTOS

3.1 **Efectuar un examen anual de los factores que causan accidentes e incidentes, empleando todas las fuentes disponibles de información, incluso el sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI. (Primer aspecto fundamental)**

Tareas conexas

- a) Determinar temas de seguridad operacional concretos;
- b) Determinar los temas de seguridad operacional que redundan en disparidades en los índices de accidentes a nivel regional;
- c) Desarrollar indicadores de seguridad operacional con miras a determinar fácilmente las tendencias del rendimiento en materia de seguridad operacional; y
- d) Difundir los resultados de esas actividades para que los Estados y el sector de la aviación los apliquen en los programas de prevención de accidentes.

3.2 **Medidas de seguridad operacional recomendadas como resultado de las conclusiones alcanzadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). (Primero y Segundo aspectos fundamentales)**

Tareas conexas

- a) Examinar los elementos cruciales relativos a la seguridad operacional identificados por el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);
- b) Proporcionar asistencia a los Estados a efectos de desarrollar estructuras apropiadas de vigilancia de la seguridad operacional;
- c) Proporcionar asistencia a los Estados a efectos de elaborar textos sobre reglamentación que sean de fácil comprensión;
- d) Promover y asignar prioridades para la ampliación del USOAP a otras esferas relacionadas con la seguridad operacional; y

- e) De ser necesario, actualizar los SARPS vigentes o elaborar otros nuevos.

3.3 Identificar mejor y abordar las carencias y deficiencias que en la esfera de la navegación aérea notifiquen las distintas fuentes disponibles, incluso los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI y los grupos regionales sobre seguridad operacional. (Segundo aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Examinar y proporcionar la orientación y asistencia necesaria a los Estados con miras a la puesta en ejecución de las medidas apropiadas en materia de seguridad operacional.

3.4 Examinar y mejorar los sistemas de bases de datos sobre seguridad operacional existentes para facilitar la difusión de la información a ese respecto. (Tercer aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Participar en el Equipo de apoyo gubernamental (GST) de la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) para examinar el modo de reducir los obstáculos, jurídicos o de otra índole, que impiden la comunicación de la información relacionada con la seguridad operacional;
- b) Elaborar disposiciones y textos de orientación en los Anexos con miras al establecimiento de sistemas de notificación voluntaria de incidentes;
- c) Elaborar los medios apropiados para cerciorarse de que los sistemas de notificación voluntaria de incidentes no tienen carácter punitivo;
- d) Elaborar medios apropiados para cerciorarse de que no se divulga información confidencial en materia de seguridad operacional;
- e) Participar en las actividades de la industria, por ejemplo en el Grupo de trabajo sobre taxonomía CAST/OACI, a fin de elaborar taxonomías comunes que faciliten la codificación, almacenamiento y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional a escala mundial;
- f) Actualizar las disposiciones de los Anexos a efectos de facilitar la recopilación y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional;
- g) Proporcionar información pertinente sobre seguridad operacional en un sitio web de la OACI; y

- h) Considerar la posibilidad de establecer una red completa de análisis de datos y difusión de información.

3.5 Colaborar con los Estados y con la industria aeronáutica para identificar otras medidas en materia de seguridad operacional. (Segundo aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Establecer enlace con el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) de los Estados Unidos, la Iniciativa de seguridad operacional estratégica conjuntas (JSSI) de Europa y la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) en los Estados Unidos, así como con otras posibles iniciativas que existan en materia de seguridad;
- b) Participar en las iniciativas industriales o gubernamentales dedicadas a aspectos concretos de la seguridad operacional;
- c) Determinar las tareas altamente prioritarias en materia de seguridad operacional basándose en su repercusión en el mejoramiento de la seguridad para determinar si las iniciativas que se están desarrollando en ese campo tienen una perspectiva mundial y se justifica que se incluyan en el Programa técnico (TWP) de la Organización en la esfera de la navegación aérea;
- d) Consultar periódicamente a los dirigentes de la industria aeronáutica. El propósito de dichas consultas, en las cuales participan representantes de la industria y de organizaciones internacionales con la ANC y tienen el respaldo de miembros de la Secretaría de la OACI, es el siguiente:
 - i) poner al día a todos los participantes sobre los progresos alcanzados respecto de los temas de seguridad en el contexto del GASP;
 - ii) intercambiar información y, teniendo en cuenta la experiencia adquirida por la industria, revisar todos los datos y propuestas que podrían justificar nuevas iniciativas del GASP; y
 - iii) dar a la industria y a las organizaciones internacionales una oportunidad de actualizar el GASP.

3.6 Desarrollar soluciones con respecto a los temas de seguridad operacional identificados.

Tareas conexas

- a) Elaborar disposiciones en los Anexos relacionadas con el equipo de nueva tecnología que debe instalarse a bordo de las aeronaves;

- A5 -

- b) Incorporar las conclusiones alcanzadas en los equipos de trabajo de la industria (por ejemplo CFIT y ALAR) en las disposiciones de la OACI;
- c) Elaborar textos de orientación sobre programas de análisis de datos de vuelo que necesitan los explotadores de aeronaves comerciales de gran tamaño;
- d) Actualizar las disposiciones de los Anexos atinentes a la forma de representar el terreno en las cartas de aproximación y datos electrónicos sobre el terreno para su presentación en pantalla en el puesto de pilotaje;
- e) Cerciorarse de que las medidas relativas al mejoramiento de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo son seguras;
- f) Desarrollar disposiciones sobre mejoramiento de los procedimientos de comunicaciones aire-tierra, incluso los requisitos mínimos sobre nivel de conocimientos en el uso corriente del idioma inglés en las comunicaciones ATC;
- g) Proporcionar orientación y supervisar la introducción de sistemas de gestión de la seguridad para aeródromos y servicios de tránsito aéreo;
- h) Ampliar el programa USOAP para incluir los Anexos 11 y 14;
- i) Crear y fomentar grupos regionales de seguridad;
- j) Elaborar SARPS encaminados a aumentar la fiabilidad técnica de las aeronaves;
- k) Seguir incorporando aspectos relacionados con los factores humanos en las disposiciones y textos de orientación normativos de la OACI;
- l) Elaborar SARPS o textos de orientación para resolver los problemas de entradas indebidas en la pista; y
- m) Elaborar disposiciones relativas al mejoramiento del equipo ATM, los procedimientos y la actuación humana.

- - -