



DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 9 al 19 de octubre de 2018

PROYECTO DE INFORME DEL COMITÉ B SOBRE LA CUESTIÓN 7 DEL ORDEN DEL DÍA

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 7 del orden del día se somete a la aprobación del Comité B, para su presentación a la Plenaria.

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*****Facilitación de la toma de decisiones basada en datos***

7.1 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/23, presentada por la Secretaría, en la que se ofrecían soluciones de análisis elaboradas o propuestas por la OACI para facilitar la toma de decisiones basada en datos y se ayudaba a las partes interesadas a identificar y gestionar los riesgos de seguridad operacional en apoyo del desarrollo y divulgación de información de seguridad operacional y la implementación de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS). El Comité reconoció que esas soluciones, con los datos, herramientas, metodologías e instrucción, facilitaban la toma de decisiones basada en datos y ayudaban a las partes interesadas a identificar y gestionar los riesgos de seguridad operacional. Esas herramientas y metodologías también contribuían a la elaboración de información sobre seguridad operacional, servían de apoyo en la implantación de medidas de gestión de riesgos de carácter predictivo sobre la base de los objetivos del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y permitían a la OACI supervisar el logro de las metas definidas en el Plan mundial de navegación aérea (GANP).

7.2 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/125, presentada por los Estados Unidos, en la que se trataba la facilitación del intercambio internacional de datos de seguridad operacional para la gestión eficaz de los riesgos. El Comité tomó nota de que muchos titulares del diseño de tipo contaban con procesos de gestión del riesgo eficaces en sus sistemas de mantenimiento de la aeronavegabilidad. No obstante, puede ser que la mayor parte de un tipo de flota determinado se explote fuera de los Estados de diseño (SoD), lo que podría resultar en que un volumen significativo de datos operacionales no se ponga a disposición del titular del diseño de tipo y el fabricante de aeronaves. Al no disponer de esos datos de seguridad operacional críticos, el titular del diseño de tipo no tendrá una visión global de los problemas de seguridad operacional que podrían afectar a sus productos. El Comité reconoció que era necesario seguir elaborando orientación sobre el intercambio de datos de seguridad operacional entre los usuarios del sistema de aviación. Específicamente, el intercambio de datos de seguridad operacional con las organizaciones responsables del diseño de tipo y fabricación de aeronaves, con el fin de facilitar la gestión eficaz de los riesgos.

7.3 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/126, presentada por los Estados Unidos, en la que se analizaba la falta de principios rectores para ayudar a los Estados de matrícula (SoR) en la validación de aprobaciones de diseño que permitirían un mejor reconocimiento de los sistemas de seguridad operacional y las capacidades y competencia técnicas de los SoD. El Comité subrayó la importancia y los amplios beneficios que aportan las políticas y mejores prácticas normalizadas para la toma de decisiones basada en los riesgos en la validación de productos extranjeros. El Comité tomó nota de la información presentada y estuvo de acuerdo con las recomendaciones propuestas. Más aún, el Comité convino en que la elaboración de disposiciones de la OACI, según se requiera, alentaría a los Estados miembros a adoptar un enfoque normalizado para la importación de productos que habían sido certificados por otro Estado. La industria de la aviación se beneficiaría al haber normas de seguridad operacional globalmente armonizadas para diseñar productos y costos reducidos y al hacer que autoridades encargadas de certificación compartan las mejores prácticas para atender a los requisitos de importación de los SoR.

7.4 El Comité examinó también la nota AN-Conf/13-WP/129, presentada por los Estados Unidos, en la que se analizaba la colaboración internacional en relación con los modelos integrados de evaluación de la seguridad operacional y la cooperación entre la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y EUROCONTROL para desarrollar una plataforma web compartida que permita proporcionar un modelo integrado de riesgos para la aviación, a los efectos de evaluación del rendimiento en materia de seguridad operacional. El Comité tomó nota de que los modelos armonizados, a saber, el Modelo integrado de evaluación de la seguridad operacional (ISAM) de la FAA y el Modelo de visualización de riesgo integrado (IRiS) de EUROCONTROL, reconocen la importancia que revisten los conceptos a escala mundial, la implantación de la evaluación de los riesgos de seguridad operacional a escalas regional y local y el desarrollo rentable de instrumentos eficaces de análisis de la seguridad operacional.

7.5 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/148, presentada por la República Dominicana, relativa a una metodología para recopilar y analizar datos de seguridad operacional. Específicamente, las primeras etapas de la recopilación y análisis de estos datos para la toma de decisiones y la evaluación de los riesgos de seguridad operacional en el contexto de programas y aplicaciones cada vez más complejos y automatizados, en apoyo de la implantación de los programas estatales de seguridad operacional (SSP). El Comité reconoció que los Estados debían tener más conciencia en relación con el cambio en la cultura organizativa, y que se necesitaba más orientación y procesos homogéneos pero sencillos en los Estados para promover el intercambio de datos de seguridad operacional para apoyar la implantación de SSP y SMS.

7.6 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/231, Revisión núm. 1, presentada por Singapur en nombre de China, Filipinas, Indonesia, Japón, Tailandia, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF), en la cual se destacaba el avance del Proyecto de demostración de la seguridad operacional de la aviación en Asia/Pacífico (AP-SHARE) para la recopilación de datos, el análisis y el intercambio de información en la Región Asia/Pacífico. El proyecto integraba y analizaba datos operacionales de diversas fuentes para crear más conciencia y mejorar la seguridad operacional y demostraba el valor del análisis basado en los datos para abordar un problema específico de seguridad operacional. El Comité tomó nota del avance del AP-SHARE como iniciativa pionera en la Región Asia/Pacífico para establecer un mecanismo de colaboración regional de intercambio de datos en apoyo de la gestión de riesgos de seguridad operacional. El Comité reconoció, asimismo, las modalidades de gobernanza, compartición de costos y análisis de seguridad operacional del AP-SHARE.

Otras iniciativas relativas a información de inteligencia sobre seguridad operacional

7.7 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/141, Revisión núm. 1, presentada por China, y tomó nota de los resultados positivos de la aplicación de sistemas de gestión de riesgos para los explotadores de servicios aéreos en China. Estos sistemas servían de recordatorio y asistencia para el personal de control operacional de primera línea, o bien, para proporcionar apoyo con datos y una base para la toma de decisiones en otros sectores. El Comité convino en que la experiencia de China en la creación de un sistema de gestión del riesgo operacional debía compartirse con otras regiones y tomó en cuenta la recomendación con respecto a este enfoque de trabajo para que se incorporara en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, que se remitiría al grupo de expertos pertinente.

7.8 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/185, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), en la que se describían las actividades e iniciativas del ACI con respecto a la seguridad operacional de los aeródromos, algunas de ellas en colaboración con la OACI. En la nota, en la que también se señalaba el apoyo para las actividades y objetivos estratégicos de la OACI en esta área, se analizaban además las cuestiones emergentes en relación con la seguridad operacional de los aeródromos, específicamente el uso de láser y drones en la proximidad de los aeródromos. El Comité tomó nota y respaldó la información que figuraba en la nota y reconoció la valiosa contribución de las actividades abordadas en relación con la seguridad operacional de los aeródromos.

7.9 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/280, presentada por Nicaragua en nombre de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala y Honduras, en la que se describía el avance de la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA) en la implantación del Programa de Análisis de Sucesos Operacionales Centroamericanos (PASOC). El Comité tomó nota del valor del PASOC para prestar asistencia a los Estados Centroamericanos en la implantación de SSP centrándose en el requisito de establecer un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), crear alianzas para mejorar la cantidad y la calidad de los datos recopilados, adquirir herramientas para apoyar el análisis de datos de seguridad operacional y la gestión de los riesgos de seguridad operacional, y trabajar para establecer un mecanismo de protección de los datos y las fuentes conexas. El Comité reconoció la valiosa función que podían desempeñar las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) con el apoyo que brindan a los Estados para abordar sus necesidades de capacidad en relación con la recopilación y análisis de datos de seguridad operacional con el fin de lograr la implantación efectiva de los SSP.

7.10 Se tomó nota de las notas de información presentadas por Brasil (AN-Conf/13-WP/130 y AN-Conf/13-WP/131).

7.11 Basándose en las deliberaciones, el Comité convino en las siguientes recomendaciones:

Recomendación 7.1/1 — Toma de decisiones basada en datos

Que los Estados:

- a) en sus actividades de seguridad operacional y de navegación aérea, implanten procesos de toma de decisiones basada en datos, teniendo en cuenta los indicadores de seguridad operacional y de navegación aérea de la OACI, y desarrollen su capacidad de análisis de datos;
- b) consideren la aplicación de soluciones de análisis de navegación aérea de la OACI, especialmente durante la fase inicial de desarrollo de sus programas estatales de seguridad operacional (SSP), y sumarse al proyecto del Sistema de vigilancia de la información sobre seguridad operacional (SIMS), de la OACI, a fin de que puedan utilizar mejor los datos que tengan almacenados;
- c) intercambien información sobre seguridad operacional y navegación aérea con otros Estados miembros mediante el SIMS para respaldar la gestión de riesgos de seguridad operacional;

- d) prosigan el desarrollo conjunto de modelos de evaluación de riesgos de seguridad operacional respalden y faciliten la determinación de riesgos con arreglo a niveles establecidos de referencia, la evaluación y el pronóstico de riesgos para la seguridad operacional en apoyo a la toma de decisiones basadas en los riesgos, la elaboración de modelos sobre accidentes e incidentes, la realización de análisis de dificultades y de sensibilidad, y la adopción de medidas previstas ante posibles escenarios con objeto de abordar aspectos clave relativos a la seguridad operacional en el marco de los modelos integrados para la evaluación del riesgo en materia de seguridad operacional;
- e) junto con las partes interesadas de la industria, apoyen los mecanismos y plataformas regionales para un mayor intercambio de datos y la armonización de las prioridades de seguridad operacional;

Que la OACI:

- f) siga desarrollando y promoviendo el iSTARS, el SIMS y demás soluciones de análisis, y celebre reuniones periódicas del grupo de usuarios del iSTARS, para seguir adaptándose a los cambios que se produzcan en el ámbito de la seguridad operacional;
- g) fomente actividades que faciliten la notificación global de sucesos y vulnerabilidades en materia de seguridad para garantizar la disponibilidad de los datos de seguridad necesarios;
- h) examine y desarrolle orientaciones para facilitar el intercambio de datos de seguridad operacional entre los explotadores y los responsables del diseño de tipo y la fabricación de aeronaves;
- i) sensibilice a los Estados sobre la importancia de iniciar la implantación de SSP y SMS con procesos sencillos que optimicen los recursos para demostrar los beneficios y crear el impulso necesario para lograr el cambio necesario en la cultura organizativa;
- j) tome medidas para fomentar la creación de procesos uniformes en los Estados que promuevan el intercambio de datos de seguridad operacional; y
- k) aliente a los Estados a utilizar el sitio web de la OACI sobre la implantación de la gestión de la seguridad operacional como plataforma de intercambio de información para facilitar el intercambio de experiencias en el intercambio de datos regionales entre grupos regionales.

Recomendación 7.1/2 — Políticas y mejores prácticas normalizadas de toma de decisiones basadas en riesgos para la validación de productos extranjeros

Que la OACI:

- a) continúe alentando a los Estados a reducir la duplicación de las actividades de certificación que realizan los Estados miembros sin un aumento proporcional de la seguridad operacional;
- b) examine y prepare textos para incluirlos en el *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760), el *Manual de gestión de la seguridad operacional* (SMM) (Doc 9859), el Anexo 8 – *Aeronavegabilidad*, y/o el Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*, para que los Estados de matrícula (SoR) determinen el nivel adecuado de participación en los principios de validación/reconocimiento para las aprobaciones de los Estados de diseño (SoD);

Que los Estados:

- c) apoyen al Grupo de expertos en aeronavegabilidad en su labor de determinar la necesidad de producir nuevos textos que contribuyan a reducir aún más la duplicación de las actividades de certificación, mediante la realización de un estudio de factibilidad sobre la elaboración de normas comunes y métodos recomendados para reconocer las capacidades de los sistemas de certificación de los SoD (incluidas las aprobaciones y organizaciones de diseño); y
- d) apoyen la elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, textos de orientación y manuales que los Estados miembros puedan utilizar al momento de emitir certificados para productos, que se complementarían con orientaciones sobre las mejores prácticas para las actividades de validación.

**Cuestión 7 del
orden del día:**

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

7.12 El Comité examinó la nota AN-Conf/WP/127, presentada por Estados Unidos, sobre la importancia del mantenimiento del marco de seguridad operacional de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para respaldar el GASP. El Comité destacó la necesidad de proceder con cautela al examinar la reestructuración de los RASG y de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la importancia de que ello se consulte con los Estados para asegurarse de que los RASG sigan centrándose en la mejora de la seguridad operacional en sus respectivas regiones sobre la base de su exitosa labor.

7.13 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/158, presentada por el Comité Interestatal de Aviación (IAC)¹, sobre la importancia de reforzar y reconocer la función de las RSOO. El Comité reconoció que las RSOO desempeñaban un papel importante a nivel regional y mundial para ayudar a los Estados a hacer frente a los desafíos que se les presentan para cumplir sus responsabilidades en materia de seguridad operacional, siempre y cuando cuenten con los recursos y las capacidades adecuados. El Comité convino en que los Estados y las RSOO deberían proseguir activamente sus esfuerzos destinados al fortalecimiento de las RSOO y su reconocimiento dentro del sistema de seguridad operacional de la OACI.

7.14 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/63 Revisión núm. 2, presentada por Estados Unidos, en nombre del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), Organización europea para la seguridad de la navegación aérea (EUROCONTROL), Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA), Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC), Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito aéreo (IFATCA), en la que se expresaba preocupación por los sucesos de seguridad operacional en la pista, en particular las salidas de pista y las incursiones en la misma, que seguían constituyendo una de las principales categorías de riesgo para la seguridad operacional de la aviación civil. Desde 2011, la OACI y sus asociados en el Programa de seguridad operacional en la pista (RSP) habían estado trabajando en conjunto para minimizar y mitigar los riesgos de incursiones en la pista, salidas de pista y otros sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista. El Comité respaldó las actividades del RSP dirigido por la OACI y el lanzamiento del Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista (GRSAP).

7.15 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/179 presentada por Colombia, apoyada por los Estados de la Región SAM², sobre la importancia de abordar el problema de los choques con aves y sus repercusiones en la seguridad operacional. El Comité convino en que era necesario incluir en el proyecto de edición de 2020-2022 del GASP las iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional destinadas a prevenir los choques con aves, que figura en la Recomendación 6.1/1 relativa al *Proyecto de edición 2020-2022 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004)*. El Comité también convino en que era necesario integrar las estadísticas relacionadas con el peligro aviario en iSTARS y explorar posibles herramientas para apoyar los análisis que realizan los Estados de la información sobre seguridad operacional, como parte del proceso de revisión del GASP.

¹ En nombre de: Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civil (AAMAC), Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA), Agence Communautaire de Supervision de la Sécurité et de la Sureté de l'Aviation Civile (ACSAC), Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC), Organización de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO), Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil de la Comunidad del África Oriental (CASSOA), Sistema de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación del Caribe (CASSOS), La Unión Europea (EU), Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA), Comité aeronáutico interestatal de aviación (IAC), Organización provisional de la Seguridad Operacional de la Aviación de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (iSASO), Oficina de seguridad operacional del Pacífico (PASO), Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)].

² Apoyada por 13 Estados contratantes [Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)].

7.16 Se tomó nota de las notas de información presentadas por el Comité Interestatal de Aviación (AN-Conf/13-WP/81 y AN-Conf/13-WP/159).

7.17 Basándose en las deliberaciones, el Comité convino en la siguiente recomendación:

Recomendación 7.2/1 – Fortalecimiento de las RSOO

Que los Estados:

- a) sigan respaldando el fortalecimiento de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) mediante la participación activa en el establecimiento de sus RSOO, el establecimiento de mecanismos adecuados y sostenibles de financiamiento de las RSOO y la mayor delegación de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional a las RSOO;

Que la OACI:

- b) reconozca que las RSOO juegan un papel importante en el desempeño de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional en nombre de sus Estados miembros y, dentro del marco de Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), para resolver los problemas de seguridad operacional a nivel regional;
- c) continúe respaldando el fortalecimiento de las RSOO y su reconocimiento dentro del sistema de seguridad operacional de la OACI al facilitar el acceso al apoyo técnico, facilitar el intercambio de experiencias y conocimientos entre las RSOO a través de la Plataforma Cooperativa RSOO, establecer el sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS) y reforzar la cooperación directa entre la OACI y las RSOO en el marco del GASP; y

Que las RSOO:

- d) sigan participando en la plataforma cooperativa RSOO y participen activamente en el establecimiento del GASOS mediante el apoyo a su implantación y tomando medidas, cuando sea aplicable, para su propio reconocimiento como una organización competente de vigilancia de la seguridad operacional.

Recomendación 7.2/2 — Programa de la OACI sobre seguridad operacional en la pista — Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista

Que los Estados:

- e) reconozcan que las categorías de accidentes relacionados con la seguridad operacional en la pista, en particular las salidas de pista y las incursiones en la misma, siguen constituyendo una prioridad de seguridad operacional mundial para las partes interesadas de la aviación;

- f) insten a las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista, incluyendo los explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores de aeródromos, industria aeroespacial y grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, a que apliquen las medidas indicadas en el GRSAP para reducir la proporción mundial de salidas de pista e incursiones en la misma;
- g) continúen estableciendo requisitos y actividades dirigidos a mejorar la seguridad operacional en la pista mediante programas estatales de seguridad operacional en la pista;
- h) aliente a los explotadores de aeródromos a que establezcan grupos de seguridad operacional en la pista eficaces y que todos los interesados en la seguridad operacional en la pista participen activamente en el establecimiento de grupos de seguridad operacional en la pista; y

Que la OACI:

- i) continúe dirigiendo y coordinando el programa de seguridad operacional en la pista con sus organizaciones asociadas para trabajar en conjunto a efectos de mitigar los riesgos relacionados con la seguridad operacional en la pista.

Cuestión 7 del

orden del día: Riesgos de seguridad operacional

7.3: Otras cuestiones relativas a la implementación

Iniciativa mundial y regional

7.18 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/30 presentada por la Secretaría, donde se destacaban las estrategias mundiales y regionales para lograr una mayor aplicación de las disposiciones de la OACI sobre navegación aérea y seguridad operacional y alinear los marcos de planificación nacional de los Estados con los planes regionales y mundiales [el Plan mundial de navegación aérea (GANP) y el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)]. En la nota se aludía a los sistemas mundiales de navegación aérea, que por su complejidad exigen que se empleen procesos dinámicos y multidisciplinarios de gestión de proyectos para elaborar y aplicar oportunamente las disposiciones de la OACI. El Comité respaldó la nota y reconoció el valor de las estrategias mundiales y regionales para alcanzar las metas y objetivos estatales y regionales de aplicación y los objetivos de actuación. Coincidió asimismo en que la vinculación no debería limitarse al GANP y al GASP sino que también debería abarcar el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP). En este sentido, agregó que también las RSOO deberían participar en el proceso de elaboración de las disposiciones cuando dichas organizaciones estén más desarrolladas.

7.19 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/76 (Revisión núm. 1 en inglés únicamente), presentada por Australia y analizó las dificultades que enfrenta la oficina regional de la OACI para la región Asia/Pacífico (APAC) para cumplir su misión de prestar asistencia a los 39 Estados miembros ante los que está acreditada³. El Comité reconoció esas dificultades, en particular las derivadas de la dispersión geográfica de los Estados de la región que limita la conectividad y accesibilidad, y el hecho de que gran número de ellos estén en vías de desarrollo, y que algunos también sean pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). Esa dispersión coloca a los Estados de la región APAC en desventaja a la hora de recibir asistencia oportuna de la oficina regional. Para fortalecer la comunicación y la interacción dentro de la región, el Comité convino en que, debido al impacto en el presupuesto regular, la OACI debería considerar cuidadosamente el pedido de reforzar el presupuesto y los recursos de la Oficina regional APAC, a la luz de las necesidades de las demás regiones, para someterlo a la consideración de la próxima Asamblea.

7.20 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/213, Revisión núm. 1, presentada por el Reino Unido en nombre de Canadá, China, Corea (República de), Federación de Rusia, Francia, Japón, Malasia, Singapur, Togo, Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Banco Mundial, Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), y Unión Europea (UE)⁴, en donde se destacaba el trabajo de la Alianza para la Asistencia en la Implantación de la Seguridad Operacional de la Aviación (ASIAP) para facilitar la coordinación y la cooperación en las actividades de asistencia técnica con el objetivo de reforzar la capacidad de asistencia de la comunidad de la aviación para la implementación de la seguridad operacional. El Comité respaldó la nota y manifestó su franco apoyo a que más Estados participen activamente en la citada alianza. Tras tomar nota de la intensa labor de los integrantes de la ASIAP en aras de una mayor coordinación y colaboración en las actividades de asistencia, una mayor transparencia y la reducción de duplicaciones de esfuerzos y recursos, el Comité coincidió en destacar la importancia de la coordinación y la cooperación en las actividades de asistencia técnica y alentó a los Estados, las organizaciones internacionales, la industria, las instituciones financieras y la OACI a seguir compartiendo activamente la información y los recursos de modo de fomentar una mayor eficiencia en la prestación de la asistencia técnica. También instó a los integrantes a esforzarse por lograr un mayor compromiso y participación en el programa de la ASIAP, y a invitar a sumarse a la alianza a otros Estados y organizaciones internacionales que puedan prestar asistencia técnica a los Estados.

7.21 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/221 presentada por 54 Estados contratantes miembros de la CAFAC⁵, en la que se manifestaba apoyo a la continuación del Plan para la Región África/Océano Índico (Plan AFI). En vista del éxito en la ejecución de dicho Plan, que desde su inicio permitió lograr sensibles adelantos en la seguridad operacional de la región, el Comité convino en

³ Afganistán, Australia, Bangladesh, Bhután, Brunei Darussalam, Camboya, China, Fiji, Filipinas, India, Indonesia, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Japón, Kiribati, Malasia, Maldivas, Micronesia (Estados Federados de), Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Nueva Zelandia, Pakistán, Palau, Papúa Nueva Guinea, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, República Popular Democrática Lao, Samoa, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Timor-Leste, Tonga, Tuvalu, Vanuatu, Viet Nam.

⁴ El organismo de la UE que interviene en la ASIAP es la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

⁵ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Eswatini, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, República de Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Mauricio, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

principio en que se continuara con miras a mantener el impulso de mejora en los próximos años, pero sujeto a la aprobación del Consejo en atención a sus repercusiones económicas.

7.22 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/225 presentada por 54 Estados contratantes miembros de la CAFAC, en la cual se describía el enfoque revisado y estrategias de control y medición del logro de las metas de seguridad operacional de Abuja (AST) y los indicadores de la eficiencia de los servicios de navegación aérea (ANS). El Comité tomó nota del mecanismo de control y medición desarrollado por la CAFAC para verificar el logro de las AST en los Estados miembros, que consiste en un sistema de recopilación e intercambio de información y retroalimentación para alentar a los Estados a cumplir las metas, con asistencia técnica para paliar las limitaciones de capacidad. El Comité coincidió en que las iniciativas de este tipo deberían fomentarse, y que entre los interesados deberían compartirse otros métodos de recopilación, compilación y análisis de datos.

Otras cuestiones relativas a la implementación

7.23 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/45 (Revisión núm. 1 en inglés únicamente) presentada por Austria en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros⁶, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil⁷ y por EUROCONTROL, con el apoyo de Australia y Malasia, en la que se reconocía y apoyaba el programa de trabajo de la OACI relativo a las zonas de conflicto. La nota, que recibió un amplio apoyo del Comité, ponía de relieve la necesidad de redoblar los esfuerzos para desarrollar más la capacidad de gestión del riesgo en los Estados miembros, los explotadores, los ANSP y la industria, con mecanismos multilaterales de intercambio de información sobre riesgos y la elaboración y puesta en práctica de planes (regionales) para contingencias vinculadas a las operaciones de aeronaves civiles sobre o cerca de zonas de conflicto. El Comité coincidió en que, en lo relativo al intercambio de información, debería sacarse máximo provecho de las disposiciones en proceso sobre gestión de la información de todo el sistema (SWIM), información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE), gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y cooperación cívico-militar. El Comité observó que la definición de “zona de conflicto” que figura en el Doc 10084, *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas*, engloba las zonas de conflicto armado y probablemente deba elevarse a un Anexo o documento PANS. Acordó además que las iniciativas y asuntos relativos a las zonas de conflicto que interesen a múltiples disciplinas se incluyan en el GASP, el GANP y el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) según corresponda.

7.24 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/72 presentada por la República Popular Democrática de Corea (RPDC), donde se describían las repercusiones operacionales y de seguridad operacional provocadas por la suspensión de los servicios para la aviación comercial (SADIS, SITA, Jeppesen y Collins). Se hizo saber al Comité del diálogo entablado entre la Secretaría de la OACI, la RPDC y otras partes en aras de la operación segura de la aviación civil internacional y que las novedades respecto a avances en ese sentido se habían informado al Consejo de la OACI. También se informó al Comité de que la OACI se mantiene en coordinación con las Naciones Unidas (NU) para asegurarse de que la asistencia que pueda prestar a la RPDC no viole las resoluciones del Consejo de Seguridad de las NU.

⁶ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

⁷ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Ex República Yugoslava de Macedonia, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

7.25 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/94, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, sobre las proyecciones de escasez de controladores de tránsito aéreo y la necesidad de formular estrategias para generar programas más productivos de contratación, formación y retención. Se hizo saber al Comité que el 29 de agosto de 2018 se envió a los Estados contratantes y organizaciones internacionales una comunicación (AN 12/59.1-18/77) con una propuesta de modificación de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea* — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868), solicitando sus comentarios. La propuesta incluye nuevas disposiciones sobre instrucción del personal de servicios de navegación aérea y su fecha prevista de entrada en vigor es el 5 de noviembre de 2010. Se alentó a los participantes a analizar la propuesta de enmienda y formular sus comentarios para el 29 de noviembre de 2018. El Comité tomó nota además de otra comunicación enviada en septiembre del corriente año (SL 2018/95) informando de la ampliación del Programa NGAP (Nueva generación de profesionales de la aviación) de la OACI y alentó a los Estados y a todos los socios a participar en él.

7.26 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/120 presentada por Australia y Canadá describiendo los importantes avances realizados por la comunidad mundial de la aviación civil en la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) y reiterando la necesidad de seguir mejorando su proceso de elaboración. El Comité tomó nota de las dificultades que enfrentan los Estados para llevar los SARPS a la práctica, incluyendo el número creciente de SARPS que se sancionan, los plazos exigüos que se otorgan a los Estados miembros para aplicarlos y los obstáculos que encuentran los Estados, la industria y otros interesados para acceder a los SARPS y los textos de orientación de la OACI. El Comité estuvo de acuerdo con las medidas propuestas en la nota de estudio, coincidió en la necesidad de seguir mejorando el proceso de elaboración y aplicación de los SARPS y volvió a reiterar la importancia de que los textos de orientación estén disponibles oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI. Con relación a la propuesta indicada en la recomendación 3.2d) de ofrecer acceso electrónico gratuito en línea a los documentos de la OACI, se informó al Comité de que por decisión de la Asamblea la propuesta se encuentra a consideración del Consejo. Se acordó entonces que la decisión que tome el Consejo se informaría al 40º período de sesiones de la Asamblea.

7.27 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/133 presentada por el Brasil, en la que se proponía un modelo de alternativa al Artículo 83 bis del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300) para permitir que líneas aéreas de diferentes Estados efectúen operaciones de intercambio de aeronaves donde las administraciones de aviación civil de ambos Estados, el del explotador primario y el secundario, tengan responsabilidades similares. Se observó que, según el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, la responsabilidad de garantizar que la aeronave y toda modificación de la misma se ajusten al diseño aprobado incumbe al Estado de matrícula, salvo cuando se la hubiera transferido con arreglo al Artículo 83 bis. Además, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves* establece que el Estado del explotador debe asegurarse de que sus actos se ajusten a las aprobaciones y aceptaciones del Estado de matrícula. Como resultado de las deliberaciones, el Comité recomendó que la propuesta contenida en esta nota de estudio se trasladara al grupo de expertos correspondiente para un examen en más detenimiento.

7.28 Se tomó nota de las notas de información presentadas por la Secretaría (AN-Conf/13-WP/33) y los Emiratos Árabes Unidos (AN-Conf/13-WP/264).

7.29 Como resultado de las deliberaciones, el Comité acordó formular las siguientes recomendaciones:

Recomendación 7.3/1 — Estrategias de implementación de la OACI

Que la OACI:

- a) refuerce el vínculo entre el Plan mundial de navegación aérea (GANP), el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) para lograr un enfoque de implementación integrado;
- b) tenga en cuenta las necesidades de apoyo a la implementación cuando elabore las disposiciones;
- c) perfeccione los mecanismos de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para una mejor coordinación y alineación de la implementación entre regiones;
- d) considere el desarrollo de un mecanismo de colaboración mundial para facilitar la alineación, armonización e intercambio de mejores prácticas y experiencia entre regiones;
- e) apoye la formulación de una estrategia flexible, progresiva y basada en el riesgo para favorecer la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS);
- f) solicite a un grupo de expertos que estudie en más profundidad un proceso que facilite las operaciones de intercambio de aeronaves por períodos cortos (sucesivas);
- g) desarrolle más la capacidad de gestión del riesgo y facilite el funcionamiento de arreglos multilaterales para el intercambio de información sobre riesgos y la planificación (regional) para contingencias relacionadas con operaciones de aeronaves civiles sobre o cerca de zonas de conflicto; y

Recomendación 7.3/2 — Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP)

Que la OACI:

- a) avance en la definición de los Estados prioritarios y los criterios sobre áreas de asistencia técnica a fin de establecer un orden de prioridades adecuado y transparente;

Que los integrantes de la ASIAP:

- b) se esfuercen por lograr un mayor compromiso y participación en el programa de la ASIAP, e inviten a sumarse a la alianza a otros Estados y organizaciones internacionales que puedan prestar asistencia técnica a Estados;

- c) y otros proveedores de asistencia técnica [Estados, organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), organizaciones internacionales, industria e instituciones financieras] coordinen sus actividades de asistencia técnica y utilicen la base de datos de proyectos en línea (<https://www.icao.int/safety/ASIAP/Pages/Tools.aspx>) para reducir las duplicaciones de actividades y esfuerzos;
- d) apliquen a sus proyectos los indicadores de resultados de proyectos (POI) y examinen los resultados mensurables en coordinación unos con otros;
- e) junto con la OACI, Estados, organizaciones internacionales, industria e instituciones financieras, ofrezcan fondos para financiar las actividades de asistencia técnica; y

Recomendación 7.3/3 — Marco de planificación nacional de los Estados

Que los Estados:

- a) reafirmen su apoyo a las funciones y responsabilidades fundamentales de los Estados contratantes y la Comisión de Aeronavegación conforme surgen del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* en aras de elaborar normas y métodos recomendados (SARPS) oportunos y de calidad;
- b) redoblen su participación en todas las etapas del proceso de elaboración de disposiciones y alienten a las RSOO y demás interesados de la aviación a hacer lo propio;
- c) apoyen el Programa NGAP (Nueva generación de profesionales de la aviación) de la OACI ante la necesidad internacional de dar respuesta a la escasez de personal de la aviación y disponer de profesionales competentes que estén a la altura de las necesidades y desafíos que enfrentará la comunidad de la aviación mundial en el futuro; y
- d) compartan las mejores prácticas para las estrategias desplegadas a fin de generar programas más productivos de contratación, instrucción y educación, desarrollo y retención.

Recomendación 7.3/4 — Reforzar los recursos destinados a la Región Asia/Pacífico

Que la OACI:

- a) apoye a la Región Asia/Pacífico (APAC) en el cumplimiento de la Declaración de Beijing y el avance hacia la consecución de las metas mundiales de la OACI; y
- b) considere la posibilidad de aumentar el presupuesto y los recursos de la Oficina regional para reforzar el apoyo a los Estados miembros.
