



AN-Conf/14-WP/206
28/8/24

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

PROYECTO DE INFORME DEL COMITÉ SOBRE LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 1 del orden del día se somete a la aprobación del comité, para su presentación a la plenaria.

Cuestión 1: Actualización sobre el Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI y planificación estratégica a largo plazo**1.1: Reordenamiento del Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI***Áreas de interés prioritario*

1.1 El comité examina el documento AN-Conf/14-WP/3, presentado por la Secretaría, en el que se esbozan el alcance general y las medidas tomadas para apoyar las áreas de interés prioritario. Estas áreas de interés prioritario son establecidas por el Consejo de la OACI para guiar el ejercicio de reordenamiento de las actividades dentro del actual Plan de Actividades de la OACI sobre la base de las resoluciones y decisiones del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. En el documento también se ofrece un panorama general de los esfuerzos relacionados con las fases iniciales de la planificación estratégica de la OACI. El documento recomienda además formas en que los Estados, las organizaciones internacionales y la industria pueden alinearse con estos esfuerzos y contribuir a ellos.

1.2 El comité expresa su firme apoyo a las áreas de interés prioritario y las recomendaciones que figuran en el documento AN-Conf/14-WP/3. Elogia a la OACI por el enfoque programático y la mayor transparencia en la presentación de informes mediante los indicadores clave de rendimiento (KPI) utilizando el enfoque de gestión basada en los resultados. Con respecto a las áreas de interés prioritario, reconoce el carácter general del apoyo a la implementación y señala que las áreas de interés prioritario complementan y no afectan a las prioridades y los marcos mundiales existentes. No obstante, el comité señala la necesidad de una mayor claridad sobre el modo en que las áreas de interés prioritario y la metodología de reordenamiento afectarán a los planes mundiales y a la hoja de ruta de normalización, así como sobre la relación entre las áreas de interés prioritario y los desafíos para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

1.3 El comité toma nota de los esfuerzos continuos en el cambio hacia una gestión basada en los resultados y acoge con satisfacción que la metodología de reordenamiento se presente durante la próxima Asamblea.

1.4 A la luz de las deliberaciones, el comité conviene en la siguiente recomendación:

Recomendación 1.1/1 — Apoyo al enfoque programático de planificación de actividades de la OACI iniciado con el Plan de Actividades 2023-2025, áreas de interés prioritario

Que los Estados:

- a) consideren las áreas de interés prioritario de la OACI aplicables, así como los futuros programas de trabajo reordenados de la OACI, al examinar sus estrategias y planes de implementación, incluido su marco regulatorio;
- b) junto con las organizaciones internacionales y con la asistencia la industria cuando corresponda, procuren proporcionar apoyo y contribuciones voluntarias (financieras o en especie) a las actividades previstas en las áreas de interés prioritario; y

que la OACI:

- c) sobre la base de la experiencia con las áreas de interés prioritario, amplíe la metodología del enfoque programático a las actividades de los próximos planes de actividades; y

- d) a través de los grupos regionales de planificación e implementación y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, de conformidad con el Plan Mundial de Navegación Aérea y el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y sus respectivos planes regionales, incorpore en sus programas de trabajo y proyectos iniciativas que fomenten la armonización con las áreas de interés prioritario de la OACI.

1.5 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/138 presentada por Brasil, en la que se sugiere la integración de la diversidad socioeconómica y la inclusión en el programa de sostenibilidad de la OACI y que las políticas públicas deben apoyar la financiación de la instrucción y calificación de personas de bajos ingresos en profesiones de la aviación. El comité apoya en general el documento, si bien señala que el comité se ocupa principalmente de los aspectos técnicos de la navegación aérea y la seguridad operacional y que, por lo tanto, otros órganos de la OACI estarán en mejores condiciones para examinar cuestiones económicas.

1.6 El comité hace hincapié en la importancia de las medidas conexas para asegurar la futura fuerza laboral de la aviación y señala el papel del programa de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP). Además, reconoce la importancia de tener en cuenta otros temas relacionados con la diversidad y la inclusión, así como la necesidad de políticas públicas e iniciativas en materia de instrucción. El comité toma nota de que la labor está en curso en la OACI y acuerda que la información contenida en el documento AN-Conf/14-WP/138 se remita al grupo o grupos expertos pertinentes para su ulterior examen.

Datos, intercambio de datos e inteligencia

1.7 El comité examina el documento AN-Conf/14-WP/57, presentado por Hungría en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹, otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)², la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), Singapur y los Estados Unidos, sobre la necesidad de establecer un marco mundial para la gestión de los datos y la información sobre seguridad operacional de la aviación, y AN-Conf/14-WP/101, presentado por los Estados Unidos y copatrocinado por Australia, sobre un mecanismo mediante el cual la información sobre seguridad operacional reunida por los Estados pueda ser interoperable para garantizar que se comparta para la toma de decisiones basadas en datos. En sus deliberaciones, el comité expresa su firme apoyo a las notas AN-Conf/14-WP/57 y AN-Conf/14-WP/101 y señala los beneficios potenciales derivados de la capacidad de producir inteligencia de seguridad operacional de la aviación mundial basada en la agregación de datos e información coherentes y compatibles compartidos por múltiples partes. El comité también expresa la importancia de contar con salvaguardias para proteger la seguridad, la confidencialidad y la integridad de los datos y la información, así como de establecer un marco de gobernanza para el intercambio mundial de información sobre seguridad operacional. Estas propuestas también favorecerán iniciativas regionales de intercambio de datos e información que a su vez contribuirán al intercambio de datos e información a nivel mundial. El comité apoya la continuación de la elaboración de un marco mundial para el intercambio de datos e información sobre seguridad operacional, con el apoyo de los grupos expertos pertinentes de la OACI y sobre la base de las iniciativas existentes.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldavia, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

Auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional

1.8 En el documento AN-Conf/14-WP/121, presentado por Nueva Zelanda y copatrocinado por Australia, Canadá y Reino Unido, se aborda la necesidad de que las metodologías de auditoría del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) respondan a las tecnologías de aviación nuevas y emergentes y a los enfoques reglamentarios y sean capaces de reconocer medios alternativos para alcanzar los resultados previstos en las normas y métodos recomendados (SARPS). El comité toma nota del proceso que utiliza el Enfoque de Observación Continua (CMA) del USOAP para desarrollar sus instrumentos y metodologías, en el que se tienen en cuenta los SARPS basados en el rendimiento. El comité dispone que el documento se traslade a los grupos expertos técnicos pertinentes de la OACI para que lo estudien detenidamente a la hora de avanzar en el desarrollo y la mejora de los SARPS basados en el rendimiento, así como en la evolución del CMA del USOAP mediante un enfoque gradual, fomentando su estabilidad y fiabilidad, y teniendo en cuenta las lecciones aprendidas de las evaluaciones de la implementación del programa estatal de seguridad operacional (SSPIA).

Informes de investigación de accidentes

1.9 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/73, presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), sobre los desafíos que enfrentan algunas autoridades estatales de investigación de accidentes para completar rápidamente las investigaciones sobre accidentes e incidentes graves y emitir un informe final de conformidad con las disposiciones vigentes del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. El comité reconoce el riesgo que representa para el sistema mundial de aviación que no se extraigan enseñanzas de las lecciones de seguridad aprendidas de las investigaciones. En este contexto, el comité reconoce el trabajo en curso de la OACI y destaca la necesidad de seguir ayudando a los Estados a crear capacidad para la investigación de accidentes. Al tiempo que toma nota de los retos, el comité reitera que es urgente que las autoridades de investigación de accidentes de los Estados investiguen e informen sobre los accidentes de forma oportuna.

Resiliencia del sistema de navegación aérea

1.10 Al examinar el documento AN-Conf/14-WP/75, Revisión núm. 1, presentado por la IATA y la IBAC, con el apoyo de la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), el comité observa que las perturbaciones del espacio aéreo han aumentado en los últimos años y que las compañías aéreas siguen enfrentándose a retos que repercuten en la eficacia de las operaciones en torno a espacios aéreos que ya no están disponibles para la aviación civil, a veces durante períodos prolongados. El comité elogia las medidas adoptadas por los Estados y las partes interesadas en respuesta a las perturbaciones del espacio aéreo, así como los esfuerzos de los equipos de coordinación de contingencia (CCT) para gestionar y mitigar las perturbaciones. El comité también reconoce la necesidad de contar con orientación mundial adicional sobre la gestión de las perturbaciones y el retorno a las operaciones normales. El comité insta a los Estados a que compartan información anticipada relacionada con las perturbaciones y a que apliquen iniciativas de optimización del espacio aéreo, como la gestión de afluencia del tránsito aéreo, el uso flexible del espacio aéreo y la cooperación cívico-militar.

1.11 Se toma nota de las notas de información presentadas por Brasil (AN-Conf/14 WP/166), Canadá (AN-Conf/14-WP/198), Canadá y copatrocinada por Australia (AN-Conf/14 WP/108), China (AN-Conf/14-WP/186), Malasia (AN-Conf/14 WP/160), Estados Unidos y copatrocinada por Australia (AN-Conf/14 WP/105), Uruguay en nombre de los 20 Estados³ de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) (AN-Conf/14 WP/154), y la Sociedad Internacional de Investigadores de Seguridad Aeronáutica (ISASI) (AN-Conf/14-WP/31).

1.12 A la luz de las deliberaciones, el comité conviene en la siguiente recomendación:

Recomendación 1.1/2 — Resiliencia del sistema de navegación aérea

Que los Estados:

- a) pongan en práctica iniciativas de optimización del espacio aéreo amparadas por las disposiciones de la OACI, como la gestión de afluencia del tránsito aéreo, el uso flexible del espacio aéreo y la cooperación cívico-militar;
- b) intercambien información por adelantado sobre las perturbaciones conocidas y previstas; y

que la OACI:

- c) elabore, en colaboración con los Estados y el sector, orientaciones mundiales sobre el tratamiento de las contingencias de la gestión del tránsito aéreo, incluida la fase de recuperación, así como marcos regionales, con el fin de favorecer la aplicación de las disposiciones del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*.

³ Argentina, Aruba, Belice, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, y Venezuela (República Bolivariana de).

Cuestión 1: Actualización sobre el Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI y planificación estratégica a largo plazo**1.2: Armonización estratégica de los planes mundiales para mejorar el rendimiento**

1.13 En esta subcuestión del orden del día se presenta la labor emprendida para la armonización estratégica de los planes mundiales, con especial atención en el *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) y el *Plan Mundial de Navegación Aérea* (GANP, Doc 9750), para mejorar el rendimiento. Las deliberaciones sobre las propuestas para la revisión de contenido específico del GASP y el GANP se tratan en las subcuestiones 2.3 y 3.3, respectivamente.

Armonización de los planes mundiales

1.14 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/4, presentada por la Secretaría, que contiene propuestas de recomendaciones basadas en la labor del Equipo Especial sobre los Planes Mundiales, así como las medidas adoptadas posteriormente por los grupos expertos pertinentes, como parte de la revisión de ambos planes mundiales, que se presentará a la Asamblea de la OACI en su 42º período de sesiones.

1.15 El comité examina las siguientes notas de estudio: la AN-Conf/14-WP/55, presentada por Hungría en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros⁴, los demás Estados miembros de la CEAC⁵, EUROCONTROL y el Canadá, y copatrocinada por los Emiratos Árabes Unidos, Egipto y Libia; y la AN-Conf/14-WP/147, presentada por la República de Corea.

1.16 El comité está de acuerdo con los cambios propuestos para la armonización estratégica de los planes mundiales, mencionados en la nota de estudio de la Secretaría. El comité expresa su apoyo a la AN-Conf/14-WP/147, señalando la importancia de los sistemas de recopilación, procesamiento, almacenamiento, notificación y protección de datos. Está de acuerdo, en principio, en la necesidad de trabajar hacia un marco de rendimiento común; revisar las funciones y responsabilidades de las principales partes interesadas de la aviación y de la OACI; revisar el proceso de elaboración de los planes mundiales; y definir el alcance y los horizontes temporales respectivos de cada plan mundial. Esto debería considerarse para su incorporación en las partes pertinentes de la edición 2026-2028 del GASP y de la octava edición del GANP.

1.17 El comité acuerda remitir las propuestas que figuran en la nota AN-Conf/14-WP/55 a un grupo experto existente, y garantizar su alcance y composición adecuados.

1.18 El comité toma nota de los progresos realizados hasta la fecha y conviene en la necesidad de seguir centrando los esfuerzos en la armonización de los planes mundiales, según proceda, incluido el *Plan global para la seguridad de la aviación* (Doc 10118, GAsEP). Esto incluye, principalmente: la inclusión oportuna de la innovación en los planes mundiales, lo que fomentaría un enfoque proactivo para la gestión de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y de la navegación aérea; la mejora de la adaptabilidad de los planes en un entorno que cambia rápidamente; la necesidad de nuevos programas de creación de capacidad y asistencia para abordar mejor la evolución integrada y basada en el rendimiento del transporte aéreo; la necesidad de garantizar la coherencia en la planificación de la aviación mundial y regional; y la importancia de la recopilación y el análisis de datos pertinentes para supervisar el rendimiento a nivel mundial. El comité conviene en que la OACI debería promover un enfoque más integrado y colaborativo en cuanto a la gestión de los distintos tipos de riesgos de la aviación para la edición 2029-2031 del GASP y la novena edición del GANP, cuando corresponda.

⁴ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chequia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

⁵ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

Armonización regulatoria

1.19 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/114, presentada por Costa Rica, relativa a la creación de una verdadera armonización regulatoria que refleje los cambios y avances en los modelos de negocio recientes de las administraciones de aviación civil. El comité toma nota de la labor que está realizando la OACI en las esferas abarcadas por la nota AN-Conf/14-WP/114 y debate extensamente sobre quién puede expedir certificados de conformidad con el Convenio de Chicago. Conviene en remitir las propuestas a los grupos expertos competentes para que las examinen más a fondo.

1.20 Se toma nota de las notas de información proporcionadas por Colombia (AN-Conf/14-WP/141, AN-Conf/14-WP/144 y AN-Conf/14-WP/145) y el Uruguay, y apoyadas por los otros 19 Estados miembros de la CLAC⁶ (AN-Conf/14-WP/153), y la EUROCAE y la RTCA (AN-Conf/14-WP/197).

1.21 A la luz de las deliberaciones, el comité conviene en la siguiente recomendación:

Recomendación 1.2/1 — Trabajos para mejorar la armonización del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

Que los Estados:

- a) expresen su acuerdo, en principio, con la incorporación de las siguientes actualizaciones en las partes pertinentes de la edición 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y de la octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea:
 - 1) eliminen los indicadores duplicados de los respectivos planes, como parte de la labor a largo plazo encaminada a crear un marco de rendimiento común para todos los planes mundiales, y que contenga un conjunto completo de indicadores;
 - 2) revisen las funciones y responsabilidades de las principales partes interesadas de la aviación y de la OACI, para armonizar su contenido y fomentar la colaboración con respecto a los planes mundiales y entre sus respectivos grupos expertos;
 - 3) revisen el proceso de elaboración de los planes mundiales, en particular la forma en que los planes contribuyen al programa de trabajo de la OACI;
 - 4) definan el alcance (es decir, los tipos de operaciones abordadas) y el horizonte temporal (es decir, la fecha límite) de cada plan mundial; y
- b) acuerden que la continuación de un enfoque más integrado y colaborativo en cuanto a la gestión de los distintos tipos de riesgos de la aviación se tenga en cuenta para la edición 2029-2031 del GASP y la novena edición del GANP, cuando corresponda; y

que la OACI:

- c) tome en consideración las aportaciones de la conferencia relativas a las propuestas para una mayor armonización de los planes mundiales con vistas a su posterior inclusión en el GASP y el GANP.

⁶ Argentina, Aruba, Belice, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, y Venezuela (República Bolivariana de).

Cuestión 1: Actualización sobre el Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI y planificación estratégica a largo plazo**1.3: Evolución de la Comisión Técnica de la Asamblea de la OACI**

1.22 El comité examina la nota AN-Conf/14-WP/5, presentada por la Secretaría, sobre la necesidad de continuar la transición iniciada por el Consejo de la OACI, a petición de la Asamblea de la OACI durante sus períodos de sesiones previos, para seguir acrecentando la eficiencia y eficacia de la Asamblea.

1.23 El comité apoya ampliamente y hace suya la recomendación, al tiempo que reitera la soberanía de la Asamblea y hace hincapié en la necesidad de garantizar la igualdad de oportunidades para que los Estados contribuyan al debate sobre la labor técnica de la Organización. Reconoce que no todos los Estados tienen la oportunidad de participar en la labor de los grupos expertos y señala que esa labor no debería excluirse de los debates de la Comisión Técnica de la Asamblea. Apoya la necesidad de que la Comisión Técnica tenga un orden del día específico y un proceso simplificado, y conviene en que ello debería hacerse teniendo presente el contexto más amplio de la Asamblea. Conviene en que debería mejorarse la comunicación con los Estados y las organizaciones internacionales en aras de una mejor preparación. Toma nota de las enseñanzas extraídas de la conferencia en curso, en particular por lo que respecta al tiempo dedicado a la presentación de los documentos y a la designación apropiada de las notas de estudio. Cabría esperar que la Comisión Técnica no reexamine los asuntos que se han debatido en una reunión de tipo departamental y los asuntos que forman parte de las atribuciones de los grupos regionales.

1.24 A la luz de las deliberaciones, el Comité conviene en la siguiente recomendación:

Recomendación 1.3/1 — Evolución de la Comisión Técnica de la Asamblea de la OACI

Que los Estados:

- a) preparen su participación, incluida la presentación de notas de estudio para la Comisión Técnica del 42º período de sesiones de la Asamblea, centrada en los asuntos comprendidos dentro del alcance recomendado, definidos como cuestiones relacionadas con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación, el Plan Mundial de Navegación Aérea, las nuevas resoluciones de la Asamblea y las enmiendas de las resoluciones existentes; y

que la OACI:

- b) prepare el proyecto de orden del día de la Comisión Técnica para el 42º período de sesiones de la Asamblea con miras a incrementar la eficiencia de la Asamblea, enfocándose en los asuntos comprendidos en el alcance recomendado y teniendo en cuenta las enseñanzas extraídas de la Comisión Técnica del 41º período de sesiones de la Asamblea;
- c) estudie las opciones para la evolución de sus futuras comisiones técnicas, teniendo en cuenta la soberanía de la Asamblea y la necesidad de garantizar la igualdad de oportunidades para que los Estados contribuyan a la labor técnica de la OACI;
- d) elabore opciones para la evolución de la Comisión Técnica en el contexto más amplio de la eficiencia y eficacia de la Asamblea; y
- e) considere la posibilidad de presentar una nota de estudio a la Asamblea de la OACI en su 42º período de sesiones sobre las opciones para la evolución de las futuras comisiones técnicas.