



A39-WP/474
TE/204
29/9/16
Adendo núm. 1
30/9/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 33

ADENDO NÚM. 1

El texto adjunto sobre la cuestión 33 se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea — Control y análisis

33.25 La Comisión examinó la nota A39-WP/285, presentada por el Brasil, en la que se invitaba a los Estados que poseían índices de aplicación eficaz (EI) elevados y a la OACI a proporcionar asistencia técnica a los Estados que poseían valores de dicho índice inferiores. La Comisión señaló que la OACI efectuaba continuamente análisis de los resultados del USOAP y que los divulgaba a través del Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS) y los informes anuales sobre la seguridad operacional y la navegación aérea que contribuían a determinar necesidades específicas de asistencia. La Comisión observó el apoyo a la labor que se estaba realizando en el marco de las iniciativas iMPLEMENT de la OACI, así como la participación directa de las oficinas regionales de la Organización en iniciativas de implementación. La Comisión respaldó las propuestas al tiempo que saludaba las iniciativas ya puestas en marcha por la OACI, y señaló que los Estados se estaban prestando asimismo asistencia mutua con carácter bilateral.

33.26 La Comisión examinó las notas A39-WP/190 y A39-WP/192 presentadas por el Canadá. La nota A39-WP/190 se centraba en la utilidad de la información del OLF del CMA del USOAP y proponía que el OLF se mejorase a fin de permitir comparar las similitudes y diferencias entre los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados como base para que estos últimos alcanzaran acuerdos bilaterales. La Comisión señaló que la Secretaría seguiría realizando mejoras en el OLF y que esta función propuesta se consideraría y tendría prioridad sobre todas las demás mejoras en el diseño que estaban previstas. La Comisión señaló asimismo que la información sobre el OLF se complementaría mediante intercambios bilaterales entre Estados. En la nota A39-WP/192 se alentaba a los Estados a reconocer la utilidad de la autoevaluación basada en preguntas del protocolo (PQ) del OLF como parte del componente de aseguramiento de la seguridad operacional de su programa estatal de seguridad operacional (SSP). La Comisión convino en que la OACI debería seguir informando a los Estados sobre las ventajas de utilizar la autoevaluación PQ como parte de su SSP y promover la utilidad de la información que figura en la autoevaluación PQ.

33.27 La Comisión examinó la nota de estudio A39-WP/197, presentada por Sudáfrica, en la que se proponía que la OACI examinara los requisitos para desempeñar la función de inspector de operaciones de vuelo que figuran en el *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335). En la nota se pedía asimismo a la OACI que no aplicara el requisito mínimo de 5 000 horas de experiencia como criterio para determinar la idoneidad de un inspector de seguridad operacional de la aviación (ASI). La Comisión señaló que la OACI no aplicaba esos criterios en las auditorías del USOAP, sino que evaluaba las cualificaciones de los inspectores con arreglo a los requisitos nacionales de los Estados. La Comisión señaló asimismo que la experiencia de los inspectores de operaciones de vuelo indicada en el Doc 8335 debería armonizarse con lo establecido en el nuevo *Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors* [Manual de competencias de los inspectores de la seguridad operacional de la aviación civil] (Doc 10070). La Comisión acordó recomendar a la OACI que considerase enmendar el número mínimo de horas de vuelo requeridas como experiencia a los ASI de operaciones de vuelo que se indicaba en el Doc 8335.

33.28 La Comisión examinó la nota A39-WP/213, presentada por Australia, Bangladesh, Chile, Federación de Rusia, India, Japón, Malasia, Nepal, Nueva Zelanda, República de Corea, Singapur, Tonga y Vanuatu, en la que se reconocía que el CMA del USOAP había reportado ventajas sustanciales a la OACI y a los Estados, y que había sido determinante para proporcionar seguridad operacional de la aviación. Se reconocía que, a fin de que el programa siguiera siendo útil y eficiente, la OACI debería emprender un estudio del CMA del USOAP, incluidos sus procesos y metodología. La Comisión convino

en que la OACI debería, utilizando todos los recursos disponibles, realizar un examen para determinar ajustes en el CMA del USOAP con miras a que el programa siguiera evolucionando y fortaleciéndose, teniendo en cuenta la estrategia de seguridad operacional en desarrollo de la OACI y los avances de los Estados en cumplimiento del Anexo 19, en particular los requisitos del SSP. La Comisión acordó asimismo que, para garantizar suficiente independencia, el examen debería ser llevado a cabo por un grupo provisional integrado por expertos seleccionados de los Estados miembros y la Secretaría, cuyos resultados se comunicarían al Consejo de la OACI. Dicho examen debería completarse en tiempo oportuno con el fin de considerarse para el próximo presupuesto trienal.

33.29 Proporcionaron notas de información la República de Corea (A39-WP/432 y A39-WP/433), España (A39-WP/418), Tailandia (A39-WP/399) y la IATA (A39-WP/126).

Armonización

33.30 La Comisión examinó la nota A39-WP/115, presentada por Chile apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Suriname y Venezuela (República Bolivariana de), y la nota A39-WP/142 Revisión núm. 1, presentada por la India, en las que se describían los avances realizados para reducir la duplicidad de actividades referentes a la certificación y vigilancia de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO) y organizaciones de instrucción reconocidas (ATO). La Comisión tomó nota del marco de la OACI de vigilancia de los ATO existente y apoyó la labor en curso de elaboración de procesos de reconocimiento para la aprobación por otro Estado de ATO, aprovechando las aprobaciones existentes. Recomendó que se instara a los Estados a utilizar estos procesos o a concluir acuerdos de reconocimiento con otros Estados. Además, la Comisión tomó nota de la labor en curso de la OACI para facilitar un enfoque armonizado a nivel mundial con miras a la aprobación y el reconocimiento de AMO, y la apoyó, y recomendó además que se instara a los Estados a armonizar sus reglamentaciones sobre AMO y ATO.

33.31 La Comisión examinó la nota A39-WP/162, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, que se centraba en la necesidad de reducir la carga normativa y supervisora para la aprobación de organizaciones de mantenimiento. La Comisión tomó nota de la información, y reconoció las ventajas de utilizar el Plan relativo a los certificados de revisión de los organismos de mantenimiento (MORC).

Otras cuestiones

33.32 La Comisión examinó la nota A39-WP/220, presentada por Indonesia, que incluía un estudio de caso sobre la aplicación de las especificaciones de navegación basada en la performance (PBN). La Comisión tomó nota de la información y recomendó que se pidiera a la OACI que siguiera trabajando en el desarrollo de aproximaciones con guía visual (VGA) que podrían aplicarse para facilitar el acceso a aeropuertos.

33.33 La Comisión examinó la nota A39-WP/113, presentada por Chile apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), que incluía un informe sobre la marcha de los trabajos realizados para la consecución de los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea establecidos para 2016 en la Declaración de Bogotá. La Comisión reconoció los temores expresados en la nota al tiempo que señalaba que no sería práctico para la OACI (ni conforme con otras estadísticas mundiales) elaborar estadísticas en función de la atribución de las causas o de los factores contribuyentes

para los Estados involucrados en un accidente o un incidente grave. Teniendo presentes las necesidades de los Estados de Sudamérica, la Comisión recomendó que el Consejo considerase el desarrollo de un sistema de validación de los datos y de clasificación de accidentes e incidentes a nivel estatal o regional. Dicho sistema debería permitir la clasificación de los sucesos en función de las causas y los factores contribuyentes teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas con cargo al presupuesto para 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

33.34 La Comisión examinó la nota A39-WP/260 Revisión núm. 1, presentada por Trinidad y Tabago con apoyo de Antigua y Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, Curazao, Estados Unidos, El Salvador, Francia (Antillas francesas), Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos (Bonaire, Saba y Sint Eustatius), República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, Sint Maarten, San Vicente y las Granadinas y Reino Unido (Anguilla, Bermuda, Islas Cayman, Islas Turcos y Caicos, Islas Vírgenes Británicas y Montserrat), que incluía un informe sobre la marcha de los trabajos realizados para medir el rendimiento de los Estados de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NAM/CAR) con respecto a sus distintos objetivos estratégicos, y tomó nota de la información.

33.35 Se tomó nota de la nota de información proporcionada por Cuba (A39-WP/453).
