



A39-WP/512

P/42

4/10/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA SECCIÓN GENERALIDADES DE SU INFORME Y SOBRE LAS CUESTIONES 32 Y 33

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El texto adjunto sobre la sección Generalidades y las cuestiones 32 y 33, ha sido aprobado por la Comisión Técnica.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. La Comisión Técnica celebró seis sesiones entre el 29 de septiembre y el 4 de octubre de 2016.

2. El Sr. G. Harris (Nueva Zelanda) fue elegido presidente de la Comisión en la segunda sesión plenaria de la Asamblea. En su primera sesión, la Comisión eligió al Sr. P. Henttu (Finlandia) como primer vicepresidente, por propuesta de Brasil y con apoyo de Singapur. También por propuesta de Brasil, con apoyo de Singapur, la Comisión eligió como segunda vicepresidenta a la Sra. P. Assoumou Koki (Camerún).

3. Representantes de 180 Estados contratantes y 50 delegaciones de observadores asistieron a una o más sesiones de la Comisión.

4. El Sr. S.P. Creamer, Director de navegación aérea actuó como secretario de la Comisión. Los señores H. Gourджи, Director adjunto de gestión y observación de la seguridad operacional, R. MacFarlane, Director adjunto de capacidad y eficiencia de la navegación aérea, C. Radu, Director adjunto de seguridad operacional de la aviación actuaron como secretarios adjuntos. La Comisión contó con la colaboración de la Sra. D. Cooper y de los siguientes funcionarios:

Sr. M. Costa, Jefe de la Sección de investigación y prevención de accidentes (AIG)
Sr. C. Dalton, Jefe de la Sección de gestión y optimización del espacio aéreo (AMO)
Sr. Y. Wang, Jefe de la Sección de operaciones aeroportuarias e interoperabilidad (AOI)
Sr. M. Fox, Administrador del Programa de situaciones de crisis y respuesta rápida (CRR)
Sra. K. Rooney, Jefa de la Sección de seguridad de la carga (CSS)
Sr. M. Merens, Jefe de la Sección de Análisis Aeronáutico Integrado (IAA)
Sr. S. Da Silva, Jefe de la Sección de planificación y Apoyo a la implantación de la navegación aérea (IMP/AN)
Sr. M. Vreedenburgh, Jefe de la Sección de planificación y apoyo a la implantación — seguridad operacional (IMP/SAF)
Sra. J. Jordaan, Jefa de la Sección de medicina aeronáutica (MED)
Sr. Y. Fattah, Administrador del Programa de prioridades multidisciplinarias (MP)
Sr. N. Rallo, Jefe de la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y la navegación aérea (OAS)
Sr. M. Marin, Jefe interino de la Sección de operaciones (OPS)
Sr. T. Mistos, Jefe del Grupo de apoyo a la vigilancia (OSU)
Sr. E. Lassooij, Administrador del Programa de navegación basada en la performance (PBN)
Sra. L. Cary, Administradora del Programa de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)
Sra. E. Gnehm, Coordinadora del Programa de gestión de la seguridad operacional (SM)

y otros miembros de la Secretaría.

Orden del día y organización del trabajo

5. La Asamblea había convenido en suspender las actas de la Comisión Técnica del 39º período de sesiones de la Asamblea.

6. La Comisión examinó las siguientes cuestiones:

Cuestión 32: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015

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

Cuestión 34: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas

Cuestión 35: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación

Cuestión 37: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

7. Los documentos y notas de estudio relacionados con la labor de la Comisión están enumerados por cuestiones del orden del día en el apéndice del presente informe.

8. Las medidas adoptadas por la Comisión con respecto a cada cuestión se indican por separado en los párrafos siguientes. Los textos siguen el orden numérico de las cuestiones examinadas por la Comisión.

Cuestión 32: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015

32.1 La Comisión Técnica examinó las partes de los informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015 y el informe suplementario que abarca el primer semestre de 2016 comprendidas dentro de su esfera de competencia. (Los informes anuales se presentan ahora en formato electrónico en <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>).

32.2 La Comisión tomó nota, sin formular comentarios, de la labor realizada en el ámbito de la navegación aérea durante el último trienio de acuerdo con lo indicado en los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea y expresó su agradecimiento.

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

33.1 La Comisión examinó la nota A39-WP/30, presentada por el Consejo, y tomó nota de la situación actual respecto de los objetivos y elementos habilitantes de la edición de 2014-2016 del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2014-2016* (GASP, Doc 10004), las prioridades del *Plan mundial de navegación aérea 2013-2028* (GANP, Doc 9750) y la situación y los resultados del Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). La Comisión alentó a los Estados a tomar medidas para lograr los objetivos del GASP y ajustarse a las prioridades del GANP, así como también a dar apoyo a los grupos regionales de seguridad de la aviación (RASG) y grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) en la aplicación de las prioridades regionales. La Comisión alentó además a los Estados a proporcionar datos sobre el avance y la situación de la aplicación, y los instó a informar oportunamente acerca del progreso que logren en la ejecución de los planes de medidas correctivas (CAP) del USOAP y la realización de autoevaluaciones en el marco en línea (OLF).

33.2 La Comisión examinó la nota A39-WP/31, presentada por el Consejo, en la que se informa sobre el avance con respecto a los resultados de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015) y se actualiza la información sobre otros asuntos emergentes. La Comisión reconoció la conveniencia de celebrar reuniones departamentales como medio oficial para recomendar la incorporación de tareas técnicas adicionales para la OACI de modo que los resultados de la reunión puedan considerarse en el contexto de todas las otras demandas como parte de la aprobación del presupuesto para el próximo trienio. La Comisión convino en que el Consejo debía considerar que se estableciera esta práctica.

Seguimiento de aeronaves

33.3 La Comisión examinó la nota A39-WP/290, presentada por Singapur, en la que se destaca la importancia de que los explotadores desarrollen una capacidad de seguimiento de aeronaves durante operaciones anormales. La Comisión tomó nota de que la OACI estaba preparando orientación sobre el control de sucesos anormales como parte de la labor en curso relativa a seguimiento de aeronaves y de que, según lo previsto, se completaría a fines del primer trimestre de 2017.

33.4 La Comisión examinó la nota A39-WP/168, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), relativa al concepto de operaciones del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) y los beneficios previstos en cuanto a búsqueda y salvamento (SAR) en la Región África-Océano Índico (AFI). La Comisión alentó a la OACI a completar la elaboración del concepto de operaciones GADSS y a publicar la orientación conexas para los Estados. La Comisión convino en que la OACI debía promover el desarrollo de capacidades SAR eficaces en la Región AFI, y apoyó las iniciativas en curso para lograr esto. Asimismo, se alentó a los Estados a apoyar la postura de la OACI con respecto al GADSS en la próxima reunión de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Se recordó a la Comisión la posibilidad de utilizar el Sistema espacial existente para la búsqueda de naves en peligro – Localización por satélite para búsqueda y salvamento (COSPAS/SARSAT) como ayuda para la implantación del concepto GADSS.

33.5 Se tomó nota de las notas de información, proporcionadas por China (A39-WP/274), Estados Unidos (A39-WP/269) y la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) (A39-WP/394).

Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS)

33.6 La Comisión examinó la nota A39-WP/439, presentada por Brasil, y la A39-WP/303, presentada por la República Dominicana, relativas a la necesidad de contar con textos de orientación acerca de las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y campañas de sensibilización y educativas fáciles de entender y eficaces para los usuarios de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS).

33.7 La Comisión tomó nota de la A39-WP/281 Revisión núm. 1, presentada por Japón, en la que se reseñan sus nuevas reglas sobre aeronaves no tripuladas y se pide a los Estados que compartan su reglamentación al respecto.

33.8 La Comisión tomó nota de la A39-WP/335, presentada por China, en la que se describen los desafíos principales en China con respecto a la reglamentación de aeronaves no tripuladas y se propone un sistema en la nube Internet para la reglamentación de UAS pequeños. Los aspectos técnicos y la ciberresiliencia de tal sistema generaron preocupación. La Comisión recomendó que se realizaran estudios sobre el tema y se presentaran a la OACI para considerarlos más a fondo.

33.9 La Comisión examinó la nota A39-WP/103, presentada por los Estados Unidos. En ella se considera el sector, en rápido desarrollo, de los UAS y se pide que se hagan los ajustes necesarios en el marco mundial para dar cabida a estos nuevos participantes no tradicionales.

33.10 La Comisión examinó la nota A39-WP/146, presentada por México con el apoyo de Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, en la que se insta a los Estados a dar prioridad a la reglamentación y vigilancia de UAS en el marco de su programa estatal de seguridad operacional (SSP), y a la OACI a que amplíe el ámbito de su labor para incluir otros UAS en el marco normativo con un mecanismo con financiamiento adecuado para la ampliación. La Comisión examinó además la nota A39-WP/289 Revisión núm. 1, presentada por Islas Marshall, Islas Salomón, Malasia, Nueva Zelanda, Palau, Papua Nueva Guinea y Singapur, en la que también se pide a la OACI que encabece las iniciativas de armonización de las prácticas normativas clave para las operaciones de UAS pequeñas.

33.11 La Comisión examinó la nota A39-WP/95, presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros¹, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)²; y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL). En la nota se explica la importancia de establecer un marco coherente para las operaciones RPAS.

¹ 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.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Ex República Yugoslava de Macedonia, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

33.12 La Comisión examinó la nota A39-WP/116, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA) y el Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA), en la que se pide que se elaboren normas para armonizar las operaciones de UAS.

33.13 La Comisión tomó nota de la información sobre la guía en línea que prepara la OACI. Esta guía incluirá textos de orientación para ayudar a los encargados de la reglamentación a elaborar y aplicar la reglamentación nacional. Además, incluirá las mejores prácticas y ejemplos de los Estados que ya cuentan con dicha reglamentación. Se prevé que la guía estará disponible poco después de la conclusión del 39º período de sesiones de la Asamblea.

33.14 La Comisión tomó nota del amplio apoyo que tiene la labor de la OACI en relación con RPAS y convino en que se justifica proceder con la elaboración de una referencia mundial para las disposiciones y textos de orientación con el fin de armonizar apropiadamente la reglamentación de los UAS que quedan fuera del marco internacional de reglas de vuelo por instrumentos (IFR). Para facilitar esta ampliación del programa de trabajo de la OACI, debería adoptarse un enfoque innovador y flexible teniendo en cuenta las novedades en curso a escala nacional, regional e internacional, incluyendo las Autoridades conjuntas para la reglamentación de los sistemas no tripulados (JARUS).

33.15 La Comisión convino en que la OACI debía elaborar textos de orientación sobre operaciones RPAS/UAS seguras, con campañas de sensibilización y educativas para los usuarios, y promover el intercambio de información entre los Estados con respecto a sus reglamentaciones para la aviación no tripulada. La Comisión convino en que el Consejo debía examinar las propuestas relativas a las prioridades existentes financiadas con el presupuesto de 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

33.16 Brasil (A39-WP/265), Cuba (A39-WP/454), Estados Unidos (A39-WP/82), Federación de Rusia (A39-WP/296 Revisión núm. 1), Indonesia (A39-WP/226), y Eslovaquia en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL (A39-WP/107) presentaron notas de información. España presentó una nota de información (A39-WP/132) conexas en el marco de la cuestión 16.

Zonas de conflicto

33.17 La Comisión examinó la nota A39-WP/108, Revisión núm. 1, presentada por Eslovaquia en nombre de la UE, la CEAC, EUROCONTROL, Australia y Malasia. En la nota se formulan propuestas para finalizar el programa de trabajo recomendado por el Equipo especial sobre los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto (TF RCZ) y complementar el programa de trabajo sobre zonas de conflicto que ya existe examinando todas las disposiciones pertinentes de los Anexos, y también se propone que tras finalizar el programa de trabajo sobre zonas de conflicto se pida al Consejo que reconsidere la inclusión de las zonas de conflicto en el programa de trabajo del Comité Jurídico. La Comisión apoyó las medidas propuestas en la nota A39-WP/108, Revisión núm. 1, y la nota A39-WP/200, presentada por CANSO, y decidió que el Consejo debería dar prioridad a estas acciones según lo permita el presupuesto para 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. Asimismo, la Comisión destacó la importancia de compartir información y la necesidad de que los Estados miembros tomen parte de estas iniciativas.

33.18 La Comisión examinó la nota A39-WP/376 presentada por la Federación de Rusia, en la que se propone que el Consejo reconsidere el funcionamiento del Repositorio de información sobre zonas de conflicto (CZIR) para que se ajuste al Convenio y al Código de conducta para el intercambio y uso de información sobre seguridad operacional, y se recomienda que el acceso al repositorio sea a través de un sitio web seguro. A la luz de la decisión del Consejo de encomendar a la Secretaría que analizara otras mejoras para el repositorio y elaborara propuestas adecuadas para que se las considere durante el 209º período de sesiones, la Comisión decidió que el Consejo considerara los asuntos planteados en esta nota cuando retome sus deliberaciones sobre la naturaleza y funcionamiento del repositorio en el futuro.

33.19 Se tomó conocimiento de una nota de información (A39-WP/297) presentada por Eslovaquia en nombre de la UE, la CEAC, EUROCONTROL, Australia y Malasia.

Gestión de la seguridad operacional

33.20 La Comisión examinó la nota A39-WP/283 presentada por Brasil, que se refiere a la posibilidad de ampliar la aplicación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) a otros sectores de la aviación. También consideró las notas A39-WP/324 y A39-WP/359 presentadas por Venezuela (República Bolivariana de) a favor de iniciativas regionales para fijar orientación y un marco de referencia común con los indicadores usados por los Estados para medir los niveles aceptables de desempeño en seguridad operacional. La nota A39-WP/324 también se refiere a las dificultades que experimentan los Estados con la aplicación de la última enmienda del Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional* y las actualizaciones que es necesario introducir en el análisis de brechas de los programas estatales de seguridad operacional (SSP). Si bien hubo expresiones de apoyo para estas propuestas, la Comisión reconoció que ya hay grupos de expertos trabajando en estos temas. Se destacó además la necesidad de que cada Estado considere los aspectos que son particulares de su sistema de aviación al definir el nivel aceptable de desempeño en seguridad operacional.

33.21 La nota de estudio A39-WP/342, presentada por China, pasa revista a los resultados de los proyectos piloto de gestión del rendimiento en seguridad operacional ejecutados por la Administración de Aviación Civil de China (CAAC) y propone formas específicas en que la OACI podría brindar apoyo a la implantación adicional. Se informó a la Comisión que los puntos del programa de trabajo que se refieren a la necesidad de apoyo a la implantación adicional ya se habían definido en cumplimiento de la Recomendación 2/1 de la HLSC 2015, y se alentó a los Estados a considerar formas de colaborar con el Programa OACI de gestión de la seguridad operacional, como se indica en la comunicación AN 8/3-16/89 de fecha 27 de septiembre de 2016.

33.22 La Comisión examinó la nota A39-WP/109 presentada por Perú con el apoyo de los países de la Región Sudamérica (SAM) y los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), donde se propone postergar la inclusión de los SSP en el alcance de las auditorías USOAP. Se hizo saber a la Comisión que la OACI recién comenzaría a auditar los SSP a título voluntario pero no confidencial a partir de enero de 2018, y que para 2020 se auditarían los SSP de los Estados que cumplan los criterios que establezca la OACI en consonancia con el GASP. La Comisión decidió que la OACI debería aclarar esta información y comunicarla a todos los Estados.

33.23 La Comisión examinó la nota A39-WP/195 presentada por CANSO, en la que se brinda información sobre la Norma de excelencia en servicios de navegación aérea – Programa de seguridad (SEANS-Seguridad) y tomó nota de la iniciativa de CANSO de ayudar a los proveedores de servicios de navegación aérea a detectar los puntos débiles de sus SMS, y reconoció la misma.

33.24 También presentaron notas de información Cuba (A39-WP/362), India (A39-WP/135), la República de Corea (A39-WP/420), España (A39-WP/419) y el Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA) (A39-WP/385).

Vigilancia 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 iIMPLEMENT 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 complementarían 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 la recomendación de la Secretaría de que la OACI no aplicara esos criterios en las auditorías del USOAP, evaluando 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, Francia, India, Japón, Malasia, Nepal, Nueva Zelandia, 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 estructurado 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, y con objeto de evitar una posible transición a una función de vigilancia permanente, el examen debería ser llevado a cabo por un grupo provisional integrado por expertos seleccionados, en particular de los Estados miembros y la Secretaría, bajo la coordinación de la ANC, 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 Se 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, o aceptación recíproca, 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 Latinoamérica, 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).