



A39-WP/515
P/45
4/10/16

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA CUESTIÓN 36

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El texto adjunto sobre la cuestión 36 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda que la Plenaria adopte la Resolución 36/1.

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

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

36.1 La Comisión examinó la nota A39-WP/37, presentada por el Consejo en la que se informaba sobre las evaluaciones de impacto y las listas de tareas para la aplicación que en el trienio en curso comenzaron a utilizarse durante el proceso de elaboración de normas y como actividad que puede asistir en su aplicación. La Comisión reconoció el valor de las sólidas evaluaciones de impacto y las listas de tareas para la aplicación y acordó que, sujeto al orden de prioridades que corresponda fijar, el Consejo debería disponer que se mejoren y realicen de forma más detallada y que continúen utilizándose en el trienio entrante, con revisiones periódicas para que no pierdan su eficacia.

36.2 La Comisión examinó la nota A39-WP/205, presentada por el Canadá y convino en que la Asamblea debería apoyar los enfoques y esfuerzos señalados en la presente nota para impulsar estrategias destinadas a mejorar la aplicación por los Estados de normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con la seguridad operacional de la aviación. La Comisión también reafirmó su apoyo a la iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB) destinada a promover un mayor cumplimiento de los SARPS.

36.3 La Comisión examinó la nota A39-WP/277 Revisión núm. 1, presentada por el Japón, en la que se describía cómo el Japón había elevado el límite de edad a 68 años para pilotos que participan en operaciones nacionales de transporte aéreo comercial con tripulación múltiple, con medidas paliativas adecuadas, y también se describía la implantación en el Japón de un sistema de gestión sanitaria en las líneas aéreas para los pilotos. La Comisión tomó nota de la información contenida en la nota de estudio y elogió al Japón por el establecimiento de requisitos para que los explotadores implanten un sistema de gestión sanitaria para pilotos y, por ende, ya cumpliendo el requisito que figura en la Enmienda 173 del Anexo 1 — *Licencias al personal* “implementará, de manera apropiada al contexto de la aviación, la promoción de la salud de los titulares de licencias sujetos a una evaluación médica, a fin de reducir futuros riesgos médicos para la seguridad de vuelo” que sería aplicable a partir del 8 de noviembre de 2018. Además, se alentaba a los Estados a que establecieran un sistema de gestión sanitaria para pilotos. La Comisión también alentó a los Estados a intercambiar información sobre el límite de edad máximo de los pilotos comerciales y el sistema de gestión sanitario de cada línea aérea.

36.4 La nota A39-WP/216, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), trata sobre la implantación y los efectos de la modificación de la designación de las cartas de aproximación para procedimientos de performance de navegación requerida (RNP). La Comisión tomó nota de las inquietudes de algunos Estados con respecto a la aplicación del cambio de designación y también reconoció la utilidad de elaborar un plan de transición para facilitar el cambio. La Comisión también tomó nota de la propuesta de Estados Unidos de que, habida cuenta de la información presentada, se garantizara la reevaluación de la especificación de las cartas. La Secretaría informó a la Comisión de que ya se estaba trabajando para abordar el problema del cambio de designación en las cartas RNP, incluidos los puntos suscitados en la nota de estudio. La Comisión apoyó las medidas propuestas y alentó a la OACI a que prosiguiera su labor de conformidad con estas medidas propuestas para actualizar las orientaciones disponibles y elaborar un plan de transición coordinado a escala regional para apoyar la implementación de los cambios.

Información sobre seguridad operacional

36.5 La Comisión examinó la nota A39-WP/110, presentada por el Perú y apoyada por los Estados de la Región Sudamérica (SAM) y los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)¹, relativa a la aplicación de las disposiciones adoptadas recientemente en el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*, sobre protección de los datos e información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas. La Comisión reconoció la importancia de las cuestiones planteadas en la nota y reconoció que se relacionaban con la aplicación de la Enmienda 1 del Anexo 19. La Comisión recomendó que la OACI proporcionara a los Estados apoyo para la aplicación mediante la elaboración de textos de orientación y seminarios prácticos regionales, incluyendo, entre otras, las leyes relativas al derecho de saber, y la adopción de otras medidas para proteger los datos y la información relativos a la seguridad operacional.

36.6 La Comisión examinó la nota A39-WP/271, presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (ACVFFI), que recordó que las auditorías de USOAP indicaban una falta de cumplimiento por numerosos Estados en establecer una autoridad de investigación de accidentes y asegurando su independencia funcional, según lo dispuesto en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y textos de orientación conexas. Se informó a la Comisión que en la Enmienda 15 del Anexo 13, que será aplicable a partir del 10 de noviembre de 2016, se exige que los Estados establezcan una autoridad independiente de investigación de accidentes y que el cumplimiento con dicho requisito se determinaría mediante actividades CMA de USOAP a partir de enero de 2018. La Comisión convino en que el Consejo, teniendo en cuenta prioridades existentes financiadas mediante el presupuesto 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios, considere la posibilidad de ampliar los textos de orientación AIG relativos a la independencia funcional de las autoridades estatales de investigación de accidentes.

36.7 La Comisión examinó la nota A39-WP/193, presentada por la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), respecto al importante papel que desempeñan los principios de una cultura justa en la eficacia de esta última, y respaldó las decisiones que figuran en dicha nota.

36.8 La Comisión examinó la nota A39-WP/117, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en que se destacaba la importancia de la colaboración entre el Estado y la industria para establecer modelos de sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS) que satisfagan las necesidades del programa estatal de seguridad operacional (SSP), atiendan a las inquietudes de los proveedores de servicios y se adhieran a los principios de protección según lo dispuesto en la Enmienda 1 del Anexo 19. La Comisión expresó su apoyo a la colaboración entre los Estados y la industria para el desarrollo de modelos SDCPS a tenor de las necesidades de los proveedores de servicios y de los principios de protección que figuran en la Enmienda 1 al Anexo 19, y alentó a los Estados miembros a aplicar las disposiciones adoptadas recientemente relativas a la protección de los datos e información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas.

¹ Presentada por 22 Estados contratantes [Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)].

36.9 La Comisión examinó la nota A39-WP/123, Revisión núm. 1, presentada por la IATA, relativa al proyecto en curso de una base de datos mejorada de certificados de explotadores de servicios aéreos (AOC) de la OACI diseñada para facilitar el procesamiento de las solicitudes de explotadores extranjeros. Pese a cierta incertidumbre respecto a los beneficios proporcionados por la base de datos del registro, la Comisión expresó apoyo a la armonización de los requisitos sobre especificaciones del AOC y sus operaciones y recomendó que se solicite a los Estados que contribuyan a las pruebas *beta* de un registro AOC de la OACI mejorado y apoyen su uso. Se informó también a la Comisión que la base de datos del registro AOC de la OACI constituía un proyecto en curso y que la utilización del registro era opcional para los Estados.

36.10 Presentaron notas de información China (A39-WP/408), Nepal (A39-WP/436), Venezuela (A39-WP/314) y el Comité interestatal de aviación (A39-WP/308).

Cooperación regional

36.11 La Comisión examinó la nota A39-WP/38, presentada por el Consejo, en la que se describen los planes y programas de apoyo mundial a la implantación que respaldan la iniciativa *Ningún país se queda atrás* y se informa sobre los mecanismos regionales de apoyo a la implantación: a saber, grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO).

36.12 La Comisión convino en que debería instarse a los Estados a que proporcionen apoyo suficiente, incluidos conocimientos técnicos especializados, participación y aportes a los programas de trabajo y las actividades de implantación de los PIRG, RASG y RSOO. La Comisión recomendó también que se solicitara al Consejo que fomente el uso del GANP y del GASP por los PIRG y RASG, respectivamente, para lograr los objetivos mundiales en materia de seguridad operacional, capacidad y eficiencia y alentar a compartir las mejores prácticas de los PIRG y RASG entre las distintas regiones. La Comisión convino también en que se solicite a la OACI que proporcione la orientación y los instrumentos necesarios para la implantación del plan mundial de navegación aérea (GANP) y el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), en particular a petición de los Estados miembros.

36.13 La Comisión examinó la nota A39-WP/102, presentada por Argentina apoyada por Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Suriname, Venezuela (República Bolivariana de) y el Sistema de supervisión de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación del Caribe (CASSOS). La Comisión tomó nota de que el establecimiento del Mecanismo Regional de Cooperación (ARCM) de Sudamérica y recomendó que los Estados y las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes a nivel mundial consideraran la concertación de acuerdos con el ARCM para fortalecer la cooperación mundial en el área AIG y apoyarlo en la consecución de sus objetivos.

36.14 En la nota A39-WP/338, presentada por Costa Rica, con el apoyo de la CLAC, se reconocía la implantación de un programa regional de seguridad operacional (RSP) para los Estados centroamericanos por ACSA/COCESNA. La Comisión recomendó que se alentara a los Estados para apoyar a la Región Centroamérica participando en las actividades del proyecto, la aportación de expertos, capacitación y documentación, el auspicio de eventos y el intercambio de información, experiencia e instrumentos de seguridad operacional; y se les aliente a considerar a la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA) para asistir a otros Estados y otra regiones en materia de implantación del

programa estatal de seguridad operacional (SSP), incluida la elaboración del programa regional de seguridad operacional (RSP).

36.15 La Comisión examinó la nota A39-WP/367, presentada por El Salvador, con el apoyo de la CLAC. La Comisión tomó nota de la labor realizada y la elogió y convino en que se alentara a los Estados y las partes interesadas de la industria a utilizar las disposiciones PANS-TRG existentes relativas al personal de mantenimiento de aeronaves para armonizar aún más las normas de rendimiento a nivel regional e internacional.

36.16 La Comisión examinó la nota A39-WP/93, presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros², los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)³; y por EUROCONTROL. Tomando nota de los posibles beneficios y de la mayor eficiencia, la Comisión reconoció la existencia cada vez mayor de sistemas regionales de aviación y otros marcos para la cooperación regional entre los Estados. También reconoció y refrendó la necesidad de integrarlos más eficazmente en el contexto de la OACI. También convino en que debería llevarse a cabo un examen de las disposiciones y métodos de la OACI con la participación de las partes interesadas pertinentes, a fin de determinar los casos en que su modificación o interpretación diferente permitiría un mejor reconocimiento e integración de los sistemas regionales de aviación, incluidos sus componentes RSOO y otros arreglos de cooperación. La Comisión convino en recomendar que, considerando los aspectos presupuestarios, se encargue a la OACI que formule propuestas para asegurarse de que en las disposiciones y métodos se tengan plenamente en cuenta los sistemas regionales de aviación. La Comisión convino, además, en presentar, para adopción por la Plenaria, la siguiente resolución de la Asamblea en reemplazo de la Resolución A38-5:

Resolución 36-1: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables

Considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que incumbe también a los Estados miembros, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, cada Estado miembro se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

² 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, República Checa, Rumania, Suecia y Reino Unido.

³ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

Considerando que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados miembros elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados miembros apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que los resultados de las auditorías y de las misiones de validación coordinadas (ICVM) realizadas en el marco del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP-CMA) indican que diversos Estados miembros todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional y se ha identificado a algunos Estados miembros con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC);

Considerando que la OACI desempeña una función de liderazgo para facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional al coordinar el apoyo y mancomunar recursos entre los socios en materia de seguridad operacional de la aviación;

Reconociendo que los planes de acción de la OACI elaborados para Estados miembros individuales sirven de plataformas para proporcionar, en coordinación con otras partes interesadas, asistencia directa y orientación a esos Estados a fin de que resuelvan sus SSC, así como el bajo grado de cumplimiento efectivo (EI) de elementos críticos;

Considerando que la OACI tiene una política sobre cooperación regional mediante la cual se compromete a proporcionar a los Estados miembros, en la medida de lo posible, asistencia, asesoramiento y cualquier otra forma de apoyo en aspectos técnicos y de definición de políticas en el campo de la aviación civil internacional, con el propósito de que lleven a cabo sus responsabilidades, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI, al promover, entre otras cosas, la cooperación regional a través de asociaciones estrechas con las organizaciones regionales y órganos regionales de aviación civil;

Reconociendo que no todos los Estados miembros cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el establecimiento de órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala, resultante de la colaboración entre los Estados miembros en lo que atañe al establecimiento y la puesta en marcha de un sistema común de vigilancia de la seguridad operacional;

Recordando que los Estados miembros son responsables de la implantación de las normas de la OACI y, en ese sentido, pueden decidir de forma voluntaria delegar ciertas funciones a las RSOO y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” que figura a continuación incluye las RSOO;

Admitiendo el reconocimiento dado en el Anexo 19 a las RSOO y a su papel en lo que respecta al desempeño de funciones de gestión de la seguridad operacional en nombre de los Estados, delegadas por ellos mismos;

Reconociendo que varios grupos de Estados miembros podrían determinar el establecimiento de sistemas de aviación regionales, cuya base jurídica podría ser un tratado internacional, con reglas y actividades de vigilancia comunes aplicables en los Estados participantes;

Reconociendo que la asistencia con la que cuentan los Estados miembros que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, especialmente si se da prioridad a aquellos Estados con SSC, aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados miembros, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil; y

Reconociendo que los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) tienen como finalidad establecer objetivos, prioridades e indicadores y definir metas cuantificables para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en cada región, garantizando al mismo tiempo la coherencia de las acciones y la coordinación de las iniciativas.

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que, en asociación con todos los socios en materia de seguridad operacional de la aviación, implante un programa integral de asistencia para ayudar a los Estados miembros a rectificar las deficiencias identificadas por medio del CMA del USOAP, dándose prioridad a la resolución de los SSC;
2. *Encarga* al Consejo que promueva conceptos de cooperación regional, incluyendo el fortalecimiento de las RSOO y los RASG, así como el establecimiento de objetivos, prioridades e indicadores y la definición de objetivos cuantificables para resolver los SSC y las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;
3. *Encarga* al Consejo que tome las decisiones apropiadas para asegurar que las especificidades de un sistema regional de aviación establecido por un grupo de Estados miembros se reconozcan e integren en el marco de la OACI;
4. *Encarga* al Consejo que siga trabajando en asociación con los Estados miembros, la industria y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para coordinar y facilitar el suministro de asistencia financiera y técnica a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG, a fin de mejorar dicha seguridad y fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;
5. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG;
6. *Encarga* al Secretario General que continúe promoviendo la coordinación y la cooperación entre la OACI, los RASG, las RSOO y otras organizaciones en relación con actividades relacionadas con la seguridad operacional a fin de reducir la carga de trabajo de los Estados generada por las auditorías o las inspecciones repetitivas y disminuir la duplicación de las actividades de seguimiento;

7. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen la más alta prioridad a la resolución de las SSC a fin de velar por que no se planteen riesgos inmediatos de seguridad operacional para la aviación civil internacional y se cumplan los requisitos mínimos establecidos en las normas de los Anexos de la OACI;
8. *Insta* a los Estados miembros a que utilicen el Programa de procedimientos de vuelo, cuando se dispone del mismo, para la implantación de la PBN;
9. *Insta* a los Estados miembros a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional con miras a promover el grado más alto de seguridad operacional de la aviación;
10. *Exhorta* a todos los Estados miembros y socios en materia de seguridad operacional de la aviación a que, cuando sea posible, presten asistencia a los Estados que la soliciten con recursos financieros y técnicos para velar por la resolución inmediata de las SSC identificadas y la sostenibilidad a más largo plazo del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;
11. *Alienta* a los Estados miembros a establecer sociedades con otros Estados, la industria, instituciones financieras y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados y fomentar un sistema de aviación civil internacional más seguro;
12. *Alienta* a los Estados miembros a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las RSOO, o a prestarles apoyo de manera tangible;
13. *Pide* al Secretario General que desempeñe una función de liderazgo en la coordinación de iniciativas para ayudar a los Estados a resolver las SSC mediante la elaboración de planes de acción de la OACI y/o propuestas concretas de proyectos y que ayude a los Estados a obtener los recursos financieros necesarios para financiar dichos proyectos de asistencia;
14. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre todo lo referente a la ejecución del programa de asistencia global; y
15. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-5.

36.17 La Comisión examinó la nota A39-WP/172, presentada por 54 Estados contratantes, miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)⁴, y reconoció los logros alcanzados por el Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG) y el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG-AFI) en el cumplimiento de sus respectivas atribuciones y respaldó la organización de reuniones de alto nivel (DGCA) inmediatamente después de las reuniones del APIRG y del RASG-AFI,

⁴ Presentada por 54 Estados contratantes (Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, 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 del Sur, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe).

lo que facilitaría una mayor compenetración con las conclusiones a las que se llegue y la aplicación de las mismas. La Comisión convino en que se inste a los Estados, la industria y los donantes a que apoyen la ejecución de las actividades prioritarias determinadas por el APIRG y el RASG-AFI y alentó a todos los Estados miembros a que proporcionen a sus respectivos PIRG y RASG el apoyo y los conocimientos técnicos que sean necesarios.

36.18 Presentaron notas de información: Argentina (A39-WP/188); Jamaica, con el apoyo de Aruba, Bahamas, Curazao, Estados Unidos, Haití, Islas Caimanes, México, Panamá, República Dominicana, San Martín y COCESNA en nombre de todos los Estados centroamericanos (A39-WP/389); Jamaica en nombre de los Estados miembros de CASSOS: Barbados, Guyana, Haití, Jamaica, la Organización de los Estados del Caribe Oriental (OECS), Suriname y Trinidad y Tabago (A39-WP/396 y A39-WP/398); Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL (A39-WP/415); Turquía y el Reino Unido (A39-WP/124); el Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA) (A39-WP/386); y la IATA (A39-WP/309).

Aeródromos

36.19 En la nota A39-WP/295, presentada por Egipto, se trata el tema de los requisitos mínimos de competencia para el personal clave de aeródromos en el contexto de la certificación de estos últimos. La Comisión respaldó las medidas adoptadas por la Administración de aviación civil de Egipto (ECAA) para determinar las áreas clave de competencia en materia de seguridad operacional para los explotadores de aeródromos en el contexto de la certificación de estos últimos.

36.20 La Comisión examinó la nota A39-WP/332, presentada por Egipto, en que se describen las actividades realizadas en Egipto en relación con la certificación de helipuertos. La Comisión reconoció las iniciativas adoptadas por Egipto. La nota A39-WP/378, presentada también por Egipto, se relaciona con un enfoque regional para la gestión de las superficies limitadoras de obstáculos. La Comisión reconoció el enfoque adoptado por Egipto y sus repercusiones globales positivas en la seguridad operacional y convino en que la OACI emprendiera más amplios análisis mediante los grupos de expertos ya establecidos.

36.21 En las notas A39-WP/143 y A39-WP/144, presentadas por la India, se pide que se actualicen y revisen partes del *Manual de servicios de aeropuertos*, Parte 2 — *Estado de la superficie de los pavimentos*, (Doc 9137) a fin de reflejar la reciente evolución y mejores prácticas relativas a la remoción del caucho de las pistas y suprimir las incoherencias que figuran en el documento. Se informó a la Comisión que se preveía actualizar la Parte 2 del Doc 9137 como parte de la Enmienda 13 del Anexo 14, Volumen I, relativa a un nuevo formato mundial de notificación para la evaluación y la notificación del estado de la superficie de las pistas y convino en que se tengan en cuenta las propuestas formuladas por la India para incluirlas durante la actualización de la Parte 2 del Doc 9137.

36.22 La Comisión examinó la nota A39-WP/158, presentada por los Emiratos Árabes Unidos (EAU), en que se describen sus actividades en la Región Oriente Medio (MID) para apoyar las iniciativas mundiales de la OACI, incluida la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, actividades de seguridad operacional en la pista y participación en misiones de instrucción y apoyo. La Comisión tomó nota de las actividades de los Emiratos Árabes Unidos y las respaldó.

36.23 La Comisión examinó la nota A39-WP/437, presentada por Estados Unidos, en que se destaca la importancia de los programas internacionales de certificación de aeródromos y los esfuerzos de la OACI en dicha esfera y se propone la elaboración de nuevos textos de orientación pertinentes. Sobre este particular, la Comisión tomó nota de la reciente publicación sobre PANS-Aeródromos. La Comisión agradeció las medidas propuestas; se informó a la Comisión que la OACI estaba ya abordando el tema de la certificación de aeródromos mediante la elaboración de procedimientos para los servicios de navegación aérea y textos de orientación. La Comisión recomendó que se examine el contenido de la nota en futuras actualizaciones de las disposiciones, así como la oferta de los Estados Unidos de prestar asistencia a la OACI en ese sentido.

36.24 El Comité interestatal de aviación presentó la nota de información (A39-WP/122).

Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU)

36.25 La Comisión examinó la nota A39-WP/341, presentada por República Dominicana, y reconoció la importancia de definir metas de performance en lugar de metas de implantación a nivel nacional, regional y mundial a fin de seguir un enfoque basado en la performance para definir estrategias nacionales de implantación, según lo recomendado por la OACI. Por consiguiente, la Comisión convino en que era necesario que la OACI defina objetivos mundiales de performance para la edición de 2019 del GANP y metas subsiguientes de performance regional. La Comisión tomó también nota de la falta de resultados relativos a la performance a partir de la implantación de los elementos ASBU y recomendó que se aliente a la OACI a utilizar los instrumentos existentes para seguir, recopilar, analizar y notificar dichos resultados, teniendo en cuenta la propuesta que figura en la nota y el marco de performance del GANP.

36.26 La Comisión respaldó las notas A39-WP/276 y A39-WP/278, presentadas por Japón. En la nota A39-WP/276 se propone fomentar el concepto de trayectoria mínima descrito en la quinta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (GANP) (Doc 9750). La Comisión reconoció la importancia de definir una trayectoria mínima viable y recibió con beneplácito las recomendaciones que figuran en la nota A39-WP/276. En la nota A39-WP/278 se describe la visión a largo plazo para los futuros sistemas de tránsito aéreo en Japón en el contexto de las Acciones conjuntas para la renovación de los sistemas de tránsito aéreo (CARATS), que supone colaboración internacional, para abordar problemas técnicos y mejorar los servicios de navegación aérea a fin de lograr operaciones basadas en la trayectoria que se ajusten al GANP. La Comisión alentó a los Estados a actuar en colaboración en materia de investigación e introducción de tecnologías para apoyar el GANP.

36.27 La Comisión examinó la nota A39-WP/239, presentada por Canadá y Estados Unidos, en la que se describía su enfoque para definir implantaciones tecnológicas o de procedimiento específicas asociadas a cada módulo de ASBU con objeto de identificar en qué medida contribuirían a aportar las mejoras aeronáuticas necesarias en sus entornos operacionales. La Comisión reconoció la dificultad que afrontan los Estados para entender los módulos y elementos del ASBU y se mostró de acuerdo con la propuesta de identificar los elementos de ASBU a fin de aumentar su entendimiento mundial. Se informó a la Comisión que la OACI estaba elaborando una aplicación basada en Internet como parte de la preparación de la edición de 2019 del GANP, que constituiría una actualización del marco ASBU, incluida la identificación de los elementos de ASBU y sus elementos habilitantes, y facilitaría la definición de estrategias de implantación por los Estados. La Comisión respaldó la elaboración continua de la OACI de esta aplicación basada en Internet.

36.28 La Comisión analizó la nota A39-WP/358, Revisión No. 1, presentada también por Canadá y Estados Unidos, en que se pide que se respalde una metodología normalizada propuesta para evaluar y notificar la implantación de las ASBU para apoyar la identificación oportuna de problemas de implantación y proporcionar información más precisa sobre las capacidades que se están poniendo en práctica por los Estados y las Regiones de la OACI. La Comisión destacó la importancia de un enfoque basado en la performance y la necesidad de un método de toma de decisiones basado asimismo en la performance, aplicable mundialmente, para asistir a los Estados en la definición de estrategias para una implantación rentable de mejoras de la navegación aérea. La Comisión convino en la importancia de disponer de una estructura de notificación coherente para seguir los avances de los grupos de Estados en la implantación de los programas acordados a tenor de sus requisitos de performance, si bien pidió que todo régimen de notificación de implantación a nivel mundial tuviera en cuenta los acuerdos existentes en materia de notificación. La Comisión recomendó que se pida a la OACI que considere la metodología propuesta en el marco de la preparación de la edición de 2019 del GANP.

36.29 Presentaron notas de información China (A39-WP/405); Honduras (A39-WP/441); Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y por EUROCONTROL (A39-WP/97); y ASECNA (A39-WP/379).

Servicios de navegación aérea (ANS)

36.30 La Comisión examinó la nota A39-WP/266, presentada por Brasil, y reconoció la preparación del sistema nacional de búsqueda y salvamento (SAR) de Brasil mediante ejercicios periódicos y alentó a todas las administraciones a llevar a cabo ejercicios SAR periódicos. La Comisión aceptó las recomendaciones de compartir conocimientos y abordar las cuestiones SAR de manera sistemática, todo lo cual es coherente con los SARPS del Anexo 12, así como la orientación IAMSAR.

36.31 La Comisión examinó la nota A39-WP/452, presentada por la Federación de Rusia, en la que se presentaba información sobre la situación actual de la constelación GNSS de GLONASS de Rusia y cuestiones relacionadas con el control reglamentario a nivel internacional del uso de múltiples constelaciones GNSS. La Comisión convino en recomendar que el asunto se trasladara al Consejo para más amplio examen.

36.32 La Comisión examinó la nota A39-WP/118, presentada por la IATA, IAOPA, IBAC, IFALPA e IFATCA, en la que se analizan las repercusiones de la interferencia perjudicial al GNSS en las operaciones de vuelo y ATM. La Comisión reconoció las inquietudes expresadas en la nota, particularmente a la luz de la función crucial del GNSS para la navegación basada en la performance (PBN) y la vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B). La Comisión tomó nota también de que existen actualmente textos de orientación sobre la atenuación de la interferencia al GNSS en el *Manual sobre el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)* (Doc 9849) y que se estaba elaborando una versión mejorada de la orientación y recomendó que la nota A39-WP/118 se trasladara al grupo de trabajo de expertos pertinente para su información y examen.

36.33 La Comisión examinó la nota A39-WP/243, Revisión núm. 2, presentada por Tailandia en nombre de Australia, China, Filipinas, Indonesia, Malasia, República Democrática Popular Lao, Singapur, Tailandia, CANSO e IATA, en la que se describen en detalle las medidas de colaboración por los Estados en la Región Asia-Pacífico para la implantación de la red de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) multimodal distribuida. La Comisión convino en que dicha red constituía una de

las soluciones para implantar la ATFM a través de las fronteras y que el concepto debía examinarse al revisar el *Manual de gestión colaborativa de la afluencia de tránsito aéreo* (Doc 9771).

36.34 La Comisión examinó la nota A39-WP/245, presentada por Singapur y apoyada por CANSO y la IATA, en la que se destaca la necesidad de una mayor integración entre el suministro de servicios MET y ATM y se pide una colaboración reforzada e innovaciones conjuntas entre las autoridades MET y los ANSP. La Comisión convino en que los Estados miembros consideren la adopción del marco propuesto de integración MET y ATM a nivel nacional y que la OACI y la OMM sigan proporcionando orientación estratégica para la integración MET y ATM.

36.35 Proporcionaron notas de información China (A39-WP/400, A39-WP/401, A39-WP/402, A39-WP/403, A39-WP/404, A39-WP/405 y A39-WP/409); Sudán (A39-WP/391, Revisión núm. 1); Federación de Rusia (A39-WP/344 y A39-WP/345); Eslovaquia en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL (A39-WP/89); ASECNA (A39-WP/384) y el Comité interestatal de aviación (IAC) (A39-WP/390).

Cuestiones emergentes

36.36 La Comisión examinó la nota A39-WP/99, Revisión núm. 1, presentada por Estados Unidos y Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL, en la que se destacaba la necesidad de mayores esfuerzos para aumentar la conciencia mundial respecto a ciberamenazas y vulnerabilidades en la aviación y que los Estados deberían considerar la elaboración de directrices para la gestión de ciberamenazas y vulnerabilidades actuales y futuras. La Comisión examinó también la nota A39-WP/236, Revisión núm. 1, presentada por ICCAIA, en la que se tomaba nota de la Resolución A38-15 de la Asamblea y la labor en curso del Grupo de alto nivel de la industria y pidió a la OACI que estableciera un grupo de expertos para dirigir y coordinar la labor relativa a ciberseguridad, ciberseguridad operacional y ciberresiliencia.

36.37 La Comisión tomó nota de que las decisiones a) y c) de la nota A39-WP/99, Revisión núm. 1, se habían analizado en el marco de la Cuestión 16, Seguridad de la aviación – Política. Respecto a las decisiones b) y d), la Comisión convino en la necesidad de aumentar la promoción y la conciencia relativa a ciberamenazas y vulnerabilidades y, en particular, la necesidad de tener en cuenta la ciberresiliencia a nivel de las organizaciones mediante sistemas de gestión de la seguridad operacional, así como a nivel estatal en los programas estatales de seguridad operacional y, cuando corresponda, los programas regionales de seguridad operacional de la aviación. Además, la Comisión convino en recomendar que la OACI elabore disposiciones para la gestión de ciberamenazas y vulnerabilidades actuales y futuras. Respecto a la decisión e) de la nota A39-WP/99, Revisión núm. 1, que estaba respaldada por la nota A39-WP/236, Revisión núm. 1, la Comisión convino firmemente en recomendar que la OACI dirija y trate de lograr un plan de trabajo completo sobre ciberseguridad, ciberseguridad operacional y ciberresiliencia y una estructura rectora con todas las partes interesadas pertinentes.

36.38 La Comisión examinó la nota A39-WP/194, presentada por la CANSO, sobre el Proyecto Loon y tomó nota de que la OACI había iniciado la labor para perfeccionar las normas actuales relativas a globos libres no tripulados, lo que facilitaría tales operaciones. Se tomó nota de que la mencionada nota se había analizado también en el marco de la Cuestión 29, Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS).

36.39 Presentaron notas de información China (A39-WP/406 y A39-WP/407), Estados Unidos (A39-WP/337) y la Federación Internacional de Asociaciones de Productos Electrónicos para la Seguridad del Tránsito Aéreo (IFATSEA) (A39-WP/370).
