

RAAC/16



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

DÉCIMO SEXTA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE
AVIACION CIVIL

RAAC/16

INFORME FINAL

(Lima, Perú, del 6 a 7 de diciembre de 2018)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

INDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos.....	ii-1
	Organización, Oficiales y Secretaría.....	ii-1
	Idiomas de trabajo.....	ii-2
	Agenda.....	ii-2
	Asistencia.....	ii-2
	Lista de Conclusiones	ii-2
iii -	Lista de Participantes	iii-1
	Informe sobre la Cuestión 1	1-1
	Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores	
	Informe sobre la Cuestión 2:	2-1
	Resultados de las reuniones relacionadas a los planes mundiales	
	Informe sobre la Cuestión 3:	3-1
	Plan de actividades de la Oficina Regional SAM de la OACI – 2020-2022	
	Informe sobre la Cuestión 4:	4-1
	Otros asuntos	

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Décimo Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, se llevó a cabo en la ciudad de Lima, Perú, del 6 al 7 de diciembre de 2018.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

La Dra. Fang Liu, Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), agradeció la presencia de los participantes e hizo referencia a los avances alcanzados en la Región con relación a las mejoras de la seguridad operacional, a la necesidad de mejorar la seguridad de pista, en vista que estos eventos tenían el mayor porcentaje de los accidentes, y a las mejoras de navegación aérea. Además de resaltar la eficacia de la región de trabajar bajo un enfoque basado en resultados para seguridad operacional y navegación aérea, como fue la Declaración de Bogotá y los desafíos post Declaración donde se necesita avanzar en una estrategia más ambiciosa a largo plazo con la finalidad de aumentar la conectividad aérea y los beneficios que derivan de ella.

Asimismo, la Dra. Fang Liu, Secretaria General de la OACI, saludo a los participantes y dirigió unas palabras a la reunión sobre los avances globales y regionales en el transporte aéreo y el trabajo desempeñado por la Secretaría para establecer un Plan de Negocios eficiente y orientado a los resultados.

El Dr. Juan Carlos Pavic, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de Perú, dirigió unas palabras a los participantes resaltando la importancia para el Perú de la visión regional sobre la conectividad, seguridad operacional, fortaleza institucional y medioambiente y procedió a inaugurar la Reunión.

ii-3 ORGANIZACION, FUNCIONARIOS Y SECRETARIA

El Dr. Juan Carlos Pavic, Director de la DGAC de Perú, fue elegido Presidente de la Reunión. El Brig. (Av.) Antonio Alarcón, Director de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) de Uruguay, fue elegido 1er Vice-Presidente y el Ing. Alfredo Fonseca Mora, Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, fue elegido 2do Vice-Presidente de la Reunión. El Sr. Fabio Rabbani, Director Regional de la OACI, actuó como Secretario, asistido por el Sr. Oscar Quesada, Subdirector Regional de la OACI y la Sra. Verónica Chávez, Oficial Regional de Asistencia Técnica. La Dra. Fang Liu, Secretaria General de la OACI, participó en la sesión del día 6 de diciembre.

El Sr. Fabio Rabbani contó con la colaboración de los siguientes funcionarios de la Oficina Regional Sudamericana:

Oscar Quesada	Subdirector Regional
Marcelo Ureña	Oficial Regional de Seguridad Operacional
Verónica Chávez	Oficial de Asistencia Técnica
Pablo Lampariello	Oficial Regional de Seguridad de la Aviación y Facilitación
Jorge Armoa	Oficial Regional de Gestión de Información Aeronáutica y Meteorología Aeronáutica
Fernando Hermoza	Oficial Regional de Gestión de Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento

Asimismo, la Reunión agradeció la colaboración del patrocinador EMPIC, con relación a sus actividades en el campo de los sistemas de apoyo a la vigilancia de la seguridad operacional y por la exhibición de sus productos a los participantes del evento.

ii-4 **IDIOMAS DE TRABAJO**

Los idiomas de trabajo y de la documentación de la Reunión fueron el español y el inglés.

ii-5 **AGENDA**

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores

Cuestión 2 del Orden del Día: Resultados de las reuniones relacionadas a los planes mundiales

Cuestión 3 del Orden del Día: Plan de actividades de la Oficina Regional SAM de la OACI - 2020-2022

Cuestión 4 del Orden del Día: Otros Asuntos

ii-6 **ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión trece Estados de la Región SAM, un Estado de la Región NAM/CAR, así como tres Organismos Internacionales y un auspiciador de la Industria, haciendo un total de 33 participantes. La lista de asistentes aparece en la página iii-1.

ii-7 **LISTA DE CONCLUSIONES**

N°	Título	Página
16/01	PROCESO PARA LA ELABORACIÓN POR EJES DEL PROYECTO DE PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SAM	1-2
16/02	APROBACIÓN DEL EJE DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL PROYECTO DE PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SAM	1-3
16/03	IMPLEMENTACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES DE LA AN/CONF-13	2-1
16/04	APOYO EN LAS ACTIVIDADES A REALIZAR PARA LA IMPLANTACIÓN DEL GASeP EN LA REGIÓN	2-3
16/05	SEGUIMIENTO EN LA IMPLANTACIÓN DEL OSS	4-2

16/06	APROBACIÓN DE LA CREACIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DE LOS ESTADOS SAM PARA APOYAR A LOS ESTADOS EN EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DEL CMA DEL USOAP DE LA OACI	4-3
-------	--	-----

LISTA DE PARTICIPANTES / LIST OF PARTICIPANTS**ARGENTINA**

1. Tomás Insausti

BOLIVIA

2. Celier Arispe Rosas
3. Francisco Santiago Pergolesi

BRASIL / BRAZIL

4. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz
5. Jeferson Domingues de Freitas
6. Ary Rodrigues Bertolino
7. Marcelo Moraes de Oliveira

CHILE

8. Germán A. Olave
9. Jaime Binder

COLOMBIA

10. Arnaud Penent D'izarn Benavides

ECUADOR

11. Aurelio Hidalgo
12. Carlos Javier Alvarez Mantilla
13. Maria Luisa Ortega

ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES

14. Christopher Barks
15. Claudio Bartolucci

GUYANA

16. Lt. Col. Egbert Field

PANAMA

17. Alfredo Fonseca Mora

PARAGUAY

18. Edgar Alberto Melgarejo Ginard
19. Miguel Candia

PERÚ

20. Juan Carlos Pavic Moreno
21. Verónica Pajuelo
22. Eliseo Salcedo
23. Fredy Nuñez
24. José Moreno

SURINAME

25. Faizel Baarn

URUGUAY

26. Antonio Alarcón
27. Marcos Revetria

VENEZUELA

28. Carlos Mata Sosa
29. Gustavo Ferrer Coa

ALTA

30. Nicole Lorca

CANSO

31. Franklin Hoyer

CLAC/LACAC

32. Marco Ospina Yépez

EMPIC

33. Jorg Kottenbrink

OACI / ICAO

34. Fang Liu
35. Melvin Cintrón
36. Fabio Rahnemay Rabbani
37. Denis Guindon
38. Oscar Quesada Carboni
39. Javier López
40. Marcelo Ureña
41. Verónica Chávez
42. Pablo Lampariello
43. Jorge Armoa
44. Fernando Hermoza
45. Pamela Burga

Cuestión 1 del Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores

1.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentó la siguiente nota de estudio:

- NE/02 – *Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores* (Secretaría)
- NE/03 – *Avances realizados en el análisis del Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM*

1.2 La Reunión analizó el avance en la implementación de las conclusiones válidas formuladas en la reunión RAAC/15 y en reuniones anteriores. Los resultados del análisis se presentan como **Apéndice A** de esta cuestión del orden del día.

1.3 Del análisis realizado de las 13 conclusiones vigentes hasta la RAAC/15, se considera finalizada la conclusión 13/5 A y las restantes se han considerado válidas.

1.4 En relación a la Conclusión RAAC 15/7 sobre las acciones para la elaboración del Plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM, Brasil solicitó abordar la interpretación de la misma, por lo que el Presidente propuso pasar a discutir la nota de estudio relativa a los avances realizados en el análisis del citado Plan Regional.

Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM

1.5 Se presentó a la Reunión los avances en las acciones realizadas para la elaboración del Plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM y el documento de declaración para su implantación conforme lo requerido por la Conclusión RAAC15/7.

1.6 Al respecto se tomó nota de la conformación del Grupo de Trabajo para la elaboración del Plan SAM (Ver **Apéndice B** a esta cuestión del orden del día) el cual tuvo durante el año tres reuniones virtuales, donde se conformó equipos para cada eje del proyecto de Plan SAM y se analizó el borrador de la “*Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la región Panamericana – Visión 2020-2035*”.

1.7 Durante la Primera Reunión Virtual se informó sobre la realización del Foro Mundial de la Aviación (IWAF) (17 al 19 de septiembre de 2018, Fortaleza, Brasil), y la oportunidad que representaba para proceder al endoso de la Declaración Aspiracional del Plan SAM; por este motivo se iniciaron las actividades para revisar dicho documento. El primer borrador es revisado en la Segunda Reunión Virtual y continúa su revisión en la Tercera Reunión Virtual; asimismo, la propuesta fue revisada por la sede de la OACI en Montreal y considerando que durante el IWAF/4 estarían presentes países latinoamericanos, se creyó conveniente ampliar dicha Declaración a todo Latinoamérica.

1.8 Conforme se coordinó en la Tercera Reunión Virtual, en la declaración no se realizaría la referencia del Plan SAM para dejar un contexto más Panamericano, que atendiera las preocupaciones expresadas y que diera el tiempo necesario a los grupos de trabajo para las discusiones y definición de los planes de acción específicos de cada eje.

1.9 Posteriormente, luego de las coordinaciones correspondientes de consulta con los Estados, el 19 de setiembre, durante el Cuarto Foro Mundial de la Aviación (IWAF/4) aclaman la “Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la región Panamericana – Visión 2020-2035”. Ésta apoya la visión regional y se compromete a la implementación del desarrollo de los planes de acción nacionales y regionales necesarios para la implantación de dicha visión, indicando que los Estados serían los principales responsables de realizar el seguimiento y examen de los progresos realizados. Durante el IWAF/4, el Presidente de la OACI, Dr. Bernard Aliu, encarga a Brasil como Estado anfitrión, consultar el texto final de la declaración con los Estados y someterlo al Consejo de la OACI.

1.10 En este contexto, se realizó un intercambio de opiniones en el sentido que la conclusión RAAC 15/7 no representa una aprobación del Plan Regional por parte de los Estados y que se requiere del estudio de cada uno de los ejes planteados por los grupos de trabajo. Asimismo, se indicó que ya existían documentos y planes globales de la OACI que se podrían considerar como suficientes para la Región y para la planificación del Estado.

1.11 Los Estados expresaron su apoyo al proyecto de plan; sin embargo, varios Estados manifestaron la necesidad de modificar la metodología de trabajo para el análisis del mismo a fin de asegurar que las inquietudes manifestadas por los Estados sean adecuadamente identificadas y tratadas. También se manifestó que el Plan se encontraba alineado a los objetivos estratégicos de la OACI, la aprobación actual era únicamente del Eje de Seguridad Operacional, que constituye el Plan de Seguridad Operacional de la Región SAM (SAM SP) en conformidad con el GASP; además, consideró que no se podía retroceder en los avances de las actividades de elaboración de esta iniciativa regional.

1.12 La Reunión luego de intercambiar conceptos llegó al consenso de que lo que se tenía actualmente era un Proyecto de Plan, el cual tenía que ser estudiado eje por eje por los equipos de trabajo. La Secretaría aclaró que los principios de soberanía de los Estados están consagrados al más alto nivel en Convenio de Chicago y por tanto el proyecto del Plan considerará estos aspectos.

1.13 Consecuentemente, la Reunión aprobó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RAAC 16/01		PROCESO PARA LA ELABORACIÓN POR EJES DEL PROYECTO DE PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SAM
Que: Reconociendo que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva de su espacio aéreo sobre su territorio, para la elaboración del Proyecto de Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM se debe:		Impacto esperado:
a) Mantener la denominación de “Proyecto de Plan” hasta que esta Reunión determine la aprobación del texto final;		<input checked="" type="checkbox"/> Político / Global
b) Garantizar la participación activa en las actividades de cada uno de los equipos de expertos de los Estados para los cuatro ejes del proyecto de plan.		<input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional
		<input checked="" type="checkbox"/> Económico
		<input checked="" type="checkbox"/> Ambiental
		<input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional

Por qué: Con el fin de cumplir con los lineamientos del GASP, GANP y GAsEP, en línea con los compromisos de la declaración del IWAF/4.	
Cuándo: Antes del 2020	Estatus: Aprobada en la RAAC/16
Quién: <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:	

1.14 La Reunión analizó el eje de seguridad operacional del proyecto de plan el cual tuvo varias reuniones virtuales y reseñando que el 22 de noviembre de 2018 el grupo de tarea aceptó la propuesta y manifestaron su acuerdo para que el documento sea presentado en la RAAC/16 para su aprobación.

1.15 Al respecto se indicó que esta propuesta de documento era adecuada para su aprobación, y un Estado solicitó que se evite caracterizar al SRVSOP con un rol “táctico”, lo cual puede ser sujeto a distintas interpretaciones y podría ir en detrimento de su verdadero rol que juega en beneficio de la seguridad operacional de la Región. Adicionalmente se solicitó que los indicadores del eje de Seguridad Operacional sean sujetos a revisiones periódicas para validar su pertenencia. La Reunión convino en adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RAAC 16/02		APROBACIÓN DEL EJE DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL PROYECTO DE PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SAM	
Que: Los Estados sudamericanos aprueban el eje de seguridad operacional del Proyecto de Plan Regional para el sostenimiento del Transporte aéreo en la Región SAM – Plan de Seguridad Operacional de la Región SAM.	Impacto esperado: <input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input checked="" type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional		
Por qué: Con el fin de cumplir con los lineamientos del Plan Global de la Seguridad Operacional para la Aviación (GASP), en línea con los compromisos de la declaración del IWAF/4.			
Cuándo: 7 diciembre 2018	Estatus: Aprobada en la RAAC/16		
Quién: <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:			

1.16 Finalmente, la Reunión tomo nota que los ejes de *Conectividad*, *Fortaleza Institucional*, y *Protección del medioambiente* han conformado equipos de trabajo y la Secretaría se encuentra desarrollando una propuesta de plan de trabajo para iniciar las correspondientes actividades.

EXAMEN DE LAS CONCLUSIONES VÁLIDAS DE LAS REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL (RAAC)

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
9/5 A, B	INTERCAMBIO DE DATOS DE RADARES SECUNDARIOS	Que los Estados de la Región SAM tomen como un asunto de alta prioridad el intercambio de datos radar SSR entre dependencias ATC adyacentes y desarrollen los acuerdos bilaterales necesarios sobre esta materia.	Entre Argentina-Brasil, Argentina - Uruguay, Argentina Chile, Brasil - Uruguay, Brasil-Venezuela y Brasil-Perú se establecieron y firmaron MoUs para el intercambio de datos de vigilancia y datos de plan de vuelo para incrementar la seguridad en el control del tránsito aéreo en las áreas de transferencia entre los ACCs adyacentes. Estos MoUs se establecieron entre el 2010 y 2012. De las actividades contempladas en estos MoUs a la fecha se tiene implantado y en operación el intercambio de datos radar entre Argentina y Uruguay y se han realizado prueba positiva de intercambio de datos radar entre Brasil y Venezuela (2015) y Argentina –Chile (octubre 2017). La implantación de datos radar con Brasil se interrumpió por la imposibilidad de usar el protocolo asterix 62/63 requerido por Brasil. Argentina y Perú re tomaron las coordinaciones con Brasil en noviembre de 2017 para la implantación de la interconexión de dato radar con el protocolo asterix 62/63 en vista que sus sistemas ya estaban en capacidad de procesar y transmitir dichos protocolos.	Oficina Regional de la OACI	Válida	Intercambio de datos radar SSR Implementado	Dic 2018

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
11/1 A, B	IMPLANTACIÓN GRADUAL DE TECNOLOGÍA GNSS	Que los Estados SAM implanten gradualmente la tecnología GNSS en función de los programas de implantación PBN regional y sus respectivos planes nacionales.	<p>Los Estados de la Región han iniciado la implantación del GNSS como apoyo a los procedimientos de navegación aérea en ruta, terminal y aproximación de no precisión RNAV 5 RNP APCH, RNP APC AR).</p> <p>Brasil ha implantado un sistema GBAS el cual se encuentra en fase pre-operacional.</p> <p>Los Estados darán cumplimiento de las metas establecidas en la Resolución A37/11 de la Asamblea de la OACI en relación a los procedimientos de aproximación con guía vertical (APV).</p>	Autoridades de aviación civil	Válida	<p>Implantación GNSS</p> <p>GNSS en ruta; de 162 rutas regionales del espacio aéreo superior, se han implantado 108 con especificación RNAV, completándose 67% de ejecución (7% más de lo considerado en la declaración de Bogotá)</p> <p>A37/11 GNSS (APV) 83.7% implantado. La Declaración de Bogotá tenía como meta 100% de implantación para diciembre de 2016.</p> <p>Para diciembre 2019 se espera que se implemente la A37/11</p>	Dic 2019
12/4 A, B	ESTRATEGIA PARA LA INSTITUCIONALIZA CIÓN DE LA REDDIG Y EL SRVSOP	Que, a efecto de dar continuidad a la implantación de la Organización de Navegación Aérea y Seguridad Operacional, para la institucionalización de la REDDIG y el SRVSOP se implementen las actividades contempladas en la estrategia que se presenta como Apéndice A.	<p>Las actividades contempladas en la Estrategia se seguirán considerando en las reuniones RCC de los proyectos RLA/03/901 (REDDIG) y RLA/99/901 (SRVSOP). Mientras tanto, los Estados han considerado que las coordinaciones de los proyectos indicados se sigan realizando a través de la OACI.</p> <p>En la Versión S del documento de proyecto RLA/03/901 (REDDIG) se</p>	OACI, Estados	Válida	Estrategia para la institucionalidad de la REDDIG y el SRVSOP	Dic 2021

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
			aprobó la gestión del mismo hasta el año 2023. De la misma forma, en el proyecto RLA/99/901 (SRVSOP) la Versión S del documento RLA/99/901 aprobó la gestión del mismo hasta el año 2021.				
12/9 A, E	PLAN DE CONTINGENCIA REGIONAL ANTE DESASTRES NATURALES Y/O EVENTOS CATASTRÓFICOS	Que la OACI, en cooperación y coordinación con los Estados de la Región Sudamericana, desarrolle un Plan de Contingencia Regional para enfrentar los desastres naturales y/o eventos catastróficos con el objetivo de minimizar el impacto sobre la aviación civil y re-establecer el funcionamiento de los servicios de navegación aérea y aeropuertos lo más pronto posible.	Se ha aprobado una guía de apoyo a la Región en caso de presentarse contingencia de cenizas volcánicas. El plan de contingencia regional no ha sido completado. Se ha preparado un borrador, pero atendiendo a que la Asamblea 39 ha emitido la Resolución A39-24: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación , mediante la cual pide al Consejo y a la Secretaría definir una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación, se ha optado por esperar los resultados de los trabajos en la Sede, en ese sentido.	OACI	Válida (A ser definida por la reunión)	Plan de contingencia regional ante desastres naturales y/o eventos catastróficos Durante Taller/Reunión sobre Planes de Contingencia ATS, del 19 al 23 de marzo del 2018, se presentó el borrador del material guía para un Plan de Contingencia ante desastres naturales y/o eventos catastróficos. Se conformó Grupo de Coordinación de Contingencia para la Región SAM (CCT SAM), que apoya la elaboración del citado material guía.	Dic 2019
13/5 A,B,E	PLAN DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA BASADO EN	Que, los Estados de la Región Sudamericana de la OACI y Organizaciones Internacionales involucrados: a) aprueban para su aplicación	Aprobado el Plan de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU Dar seguimiento para que los	Estados	a) Finalizada b) Valida A la fecha	Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM	a) Finalizad a b) Diciembre 2019

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
	EL RENDIMIENTO PARA LA REGIÓN SAM (SAM PBIP) ALINEADO CON EL ASBU	<p>regional el Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU que figura en el Apéndice A de la Cuestión 4 del Orden del día de la RAAC/13; y</p> <p>b) alientan a los Estados que aún no lo han hecho, a enmendar sus planes nacionales de navegación aérea basados en rendimiento de acuerdo a los lineamientos contenidos en el citado SAM PBIP.</p>	<p>Estados completen la actualización de los planes nacionales de navegación aérea para que estén alineados con el ASBU</p> <p>Se han llevado adelante Talleres de Elaboración de Plan Nacional de Navegación Aérea en los Estados de Guyana, Suriname y el Plurinacional de Bolivia para apoyar la elaboración de los mismos.</p>		han elaborado los planes nacionales alineados con el ASBU Brasil, Chile, Colombia y Venezuela	<p>PBIP) alineado con el ASBU aprobado</p> <p>Planes nacionales de navegación aérea basados en rendimiento alineado con el SAM PBIP</p>	
14/1	MEJORAR LA EFICIENCIA EN LA CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA DE LAS ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS	Que a través del SRVSOP se inicien acciones tendientes a identificar eficiencias, entre la FAA, EASA y el SRVSOP, en los procesos de certificación y vigilancia de las organizaciones de mantenimiento aprobadas evitando la duplicación de esfuerzos.	En la Cuarta Reunión de Directores de Navegación Aérea y de Seguridad Operacional (AN&FS/4) de la Región SAM, la FAA de los Estados Unidos de Norteamérica, manifestó su interés en participar como observador en las certificaciones multinacionales o en las inspecciones de vigilancia que el SRVSOP lleve a cabo a las OMA de Sudamérica con el afán de comprender el proceso que realiza el Sistema Regional en esta labor. Al respecto, la Reunión estuvo de acuerdo en permitir que la FAA participe como observador en las tareas de certificación o vigilancia en el marco multinacional del	Estados del SRVSOP	Valida	<ul style="list-style-type: none"> El 28 de mayo de 2018 se informó al Representante Senior de la FAA señor Leandro Friedman las fechas de las renovaciones multinacionales de las 4 OMA certificadas multinacionalmente para que puedan programar la participación de inspectores de la FAA. El 29 de mayo de 2018 se informó al Representante Senior de la FAA señor 	Dic 2018

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
			SRVSOP.			Leandro Friedman sobre las dos organizaciones (una de Bolivia y la otra de Colombia) que habían solicitado certificación multinacional. En cuanto confirmen el inicio de la Fase 2, se informará al representante de la FAA para que participen en los procesos de certificación de las OMA's mencionadas.	
15/1	CUMPLIMIENTO DEL COMPROMISO DE ARMONIZACIÓN DE LOS LAR	Que los Estados miembros del SRVSOP realicen los esfuerzos necesarios para cumplir con los plazos establecidos por la Junta General para la armonización de los LAR, y los resultados se presenten en la JG/31.	Durante este año se ha implementado una herramienta para dar seguimiento a la armonización de los LAR, por lo que los Estados del SRVSOP se encuentran verificando sus reglamentos nacionales vs los LAR correspondientes en las áreas de: Licencias al Personal y Aeronavegabilidad. A partir de Enero del 2019 los reglamentos de Operaciones estarán listos para su Verificación	Estados	Válida	Armonización de los reglamentos nacionales de los Estados del SRVSOP, y procedimientos armonizados.	Dic 2018
15/2 A,B,C	PREPARACIÓN PARA LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE ASAMBLEA Y	Que los Estados de la Región SAM: a) continúen participando en forma activa en los próximos periodos de sesiones de la	En el área de seguridad operacional se preparó junto con los Estados SAM las NE para la AN-Conf/13. Se ha establecido un grupo de trabajo para la implementación de la	Estados	Válida	Presentación de las NE preparadas a nivel regional y presentadas en conjunto como Estados SAM.	Todos

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
	EVENTOS INTERNACIONALES DE LA OACI Y ACCIONES Y SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN ESTOS EVENTOS	<p>Asamblea y eventos internacionales de la OACI (conferencias, simposios, y reuniones);</p> <p>b) preparen notas de estudio en forma coordinada con todos los Estados de la Región, la Oficina Regional SAM de la OACI y la CLAC a fin de lograr la coordinación de soporte con todos los Estados latinoamericanos y de otras regiones del mundo en los próximos periodos de sesiones de Asamblea de la OACI y otros eventos internacionales de la OACI con la debida antelación;</p> <p>c) implementen las acciones formuladas en las resoluciones de la Asamblea vigentes de la OACI descritas en el documento 10075 https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/10075_es.pdf;</p> <p>d) procedan al análisis y respuesta a las cartas de la Secretaria Regional de la OACI en especial modo a las referidas a las propuestas de adopción o enmiendas de anexos o documentos en forma conjunta bajo la coordinación de la secretaría a efecto de</p>	<p>UPRT en Sudamérica, asimismo se ha establecido el grupo de trabajo del CMA del USOAP para la implementación estandarizada de las normas de los Anexos relacionados que se encuentran vigentes y que no han sido implementadas todavía por los Estados.</p> <p>Participación activa de los paneles de expertos del SRVSOP, en el análisis de las propuestas de enmienda de los Anexos, en forma previa a su aprobación.</p>				

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		poder en lo posible, adoptar una postura regional.					
15/3	PLANES DE ACCIÓN DE REDUCCIÓN DE CO ₂ Y ADHESIÓN AL PLAN CORSIA	<p>Que, con la finalidad de cooperar con las metas mundiales de la OACI en relación a la protección del medio ambiente, los Estados de la Región SAM:</p> <p>a) continúen cooperando con la OACI para la mejor comprensión de los efectos de las emisiones provenientes de la aviación internacional sobre el clima;</p> <p>b) consideren, los que aún no lo hicieron, la aplicación de medidas tendientes a la protección del medio ambiente de las emisiones provenientes de la aviación internacional, y preparen sus planes de acción para remitirlos a la Secretaría antes de junio de 2018;</p> <p>c) consideren la creación de capacidades y la inclusión en sus regulaciones nacionales de los sistemas de MRV, unidades de emisión y sistemas de registros para preparar al Estado para la adhesión al plan CORSIA;</p> <p>d) contemplen la adhesión al plan CORSIA para la primera fase o cuando el Estado considere</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se han enviado cartas de seguimiento a los Estados. - Se ha llevado adelante un Taller de Asistencia técnica con el Perú. - Se ha dado seguimiento a la implantación del CORSIA mediante dos teleconferencias. - Se ha proporcionado apoyo técnico para el CORSIA a los Estados de Bolivia y Uruguay mediante el apoyo de España gestionada por la Sede y acompañada por la Oficina Regional - Paraguay ha remitido su Plan de Acción de reducción de emisiones de CO₂. 	Estados	Valida	Estados de la Región SAM con planes de acción de reducción de CO ₂ aprobados. Los Estados se han adherido al Plan CORSIA.	Dic 2018

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		que los sistemas de medición, registro y reportes de emisión han evolucionado lo suficiente; y e) apoyen los objetivos del Plan SAM relacionados con protección del medio ambiente					
15/4	ALINEACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DEL GRUPO REGIONAL AVSEC/FAL/RG AL GASEP	Que la Secretaría coordine las acciones necesarias para la alineación del Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG al GASEP, para ser presentado en la próxima Reunión AVSEC/FAL/RG/8	Se realizó Taller de “Alineación del Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL con el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP)” el mes de mayo 2018 en Lima; el Plan Regional GASEP fue presentado y aprobado por la reunión AVSEC/FAL/RG/8	Secretaria	Finalizada	Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL, alineado al GASEP.	May 2018
15/5	IMPLEMENTACIÓN DEL OSS	Que las Autoridades continúen sus esfuerzos para la implementación del OSS, considerando que esta es una herramienta útil y necesaria para mejorar la conectividad, los resultados de estos avances serán presentados en la AVSEC/FAL/RG/8	Se han iniciado las actividades para lograr tener un acuerdo regional OSS, este implicara tener regulaciones y procedimientos comunes, además de un entrenamiento estandarizado. Mayor detalle ver la NE08	Estados	Valida	Implementación de un acuerdo regional del OSS	Dic 2019
15/6	FORTALECIMIENTO SOBRE LA COMPETENCIA DE LAS AAC EN EL CONCEPTO DE LA EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LOS ANSP Y DE EXPLOTADORES DE AERÓDROMOS	Que la Secretaría: a) inicie las actividades para desarrollar la estrategia para fortalecer la competencia de las Administraciones de Aviación Civil en el concepto de la evaluación económica de los Proveedores de los Servicios de Navegación Aérea ANSP y operadores de aeródromos y	La Secretaría está gestionando la disponibilidad de un experto mediante contacto con otra Oficina Regional de la OACI, quienes organizaron un workshop de este tipo en 2018, de manera que se puedan realizar las siguientes tareas para la región SAM en 2019: 1. Recopilación de información, mejores prácticas y análisis de	Secretaria	Valida	Diagnóstico de situación actual y actividad para fortalecer competencias de las AAC	Dic 2019

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		<p>presente un documento inicial para mediados del año 2018;</p> <p>b) para el desarrollo de la estrategia realice un análisis de la situación actual de los Estados en relación a la aplicación de las guías contenidas en el Documento 9082;</p> <p>c) realice esta actividad bajo un enfoque colaborativo, con el apoyo de todos los Estados de la Región, nominando puntos focales al respecto para el 31 de enero de 2018, la Secretaría de la CLAC y la IATA.</p>	<p>situación actual en 1er semestre de 2019</p> <p>2. Actividad (seminario o taller por definir) para fortalecer las competencias de las AAC en el concepto de la evaluación económica de los Proveedores de los Servicios de Navegación Aérea ANSP y operadores de aeródromos en 2do Semestre 2019</p>				
15/7	<p>ACCIONES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SAM Y EL DOCUMENTO DE DECLARACIÓN PARA SU IMPLANTACIÓN</p>	<p>Los Directores Generales de Aviación Civil de la Región SAM, con el fin de contar con un plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM y un documento de declaración para su implantación:</p> <p>a) apoyan los cuatro ejes de la propuesta del Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM: conectividad, seguridad operacional, fortalecimiento institucional y medio ambiente, los cuales se encuentran alineados con los objetivos estratégicos de la OACI así</p>	<p>Durante el primer trimestre del 2018 se conformó el Grupo de Puntos Focales del PLAN SAM, realizándose, de mayo a agosto, tres reuniones virtuales con el grupo. En relación al análisis de los ejes del PLAN SAM, los PPF conforman, por eje, un grupo de especialistas a cargo del análisis de dicho eje.</p> <p>El eje de seguridad operacional del plan SAM ha sido elaborado con los especialistas que conformaron el grupo de trabajo de seguridad operacional, el cual llegó a un consenso sobre el contenido del mismo.</p>	Secretaria, Estados	Válida	<p>Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM</p> <p>Durante el IWAF/4 se emitió la “DECLARACIÓN PARA PROMOVER LA CONECTIVIDAD POR MEDIO DEL DESARROLLO Y SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN PANAMERICANA – VISIÓN 2020-2035”, la cual refleja la visión</p>	Dic 2019

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado entregable	Fecha límite
		<p>como con los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas;</p> <p>b) se comprometen a nominar puntos focales para conformar un grupo que, junto con la Secretaría de la OACI, la Secretaría de la CLAC, y representantes de organizaciones internacionales interesadas analizará el alcance que debería tener el plan en cada uno de sus ejes, definirán los especialistas que se requerirían para la elaboración del plan en los diferentes ejes y establecerán un cronograma real para la ejecución de las actividades del plan durante el primer trimestre del año 2018;</p> <p>c) se comprometen a llevar a cabo las acciones definidas por el grupo que resulten necesarias, con la finalidad de elaborar el mencionado plan y su respectiva declaración; y</p> <p>d) se comprometen a participar en las teleconferencias y reuniones presenciales requeridas.</p>	<p>El grupo de trabajo del eje de fortaleza institucional prevé tener su primera reunión virtual a fines de noviembre, y en la misma se debería trazar el plan de trabajo para lograr obtener las conclusiones a mediados del 2019.</p> <p>Más detalle sobre lo realizado en estas conclusiones se encuentra en la NE/03.</p>			Panamericana para el transporte aéreo al 2035 y el compromiso de los Estados en apoyar la implementación del desarrollo de los planes de acción nacionales y regionales necesarios para la implantación de dicha visión.	

GRUPOS DE TRABAJO CONFORMADOS PARA LOS EJES DEL PLAN SAM**Eje de Conectividad aérea:**

- David Dueñas (Chile)
- Amira Padron (Venezuela)
- Carlos Von Siedlitz (Panamá)
- Carlos Caballero (Bolivia)
- Jorque Yanqui (Perú)
- Sergio Pérez Lauro (Uruguay)
- Virginia Silvera (Uruguay)
- Alexandra Palomino Pineda (Colombia)
- Julio Pereira (IATA)
- Filipe Reis (IATA)
- Saheed Sulaman (Guyana)

Eje de Seguridad Operacional:

- João Souza Dias Garcia (Brasil)
- Neverton Alves de Novais (Brasil)
- Paulo Henrique Inego Nakamura (Brasil)
- Sergio Roberto Rodrigues Silva (Brasil)
- Felipe Koel Rodrigues Silva (Brasil)
- David Romero (Venezuela)
- Fernando Torres (Perú)
- Marcos Revetria (Uruguay)
- Julio Danzov (Uruguay)
- Luis Alberto Valencia (Colombia)
- Julio Pereira (IATA)

Eje de Fortalecimiento Institucional:

- Marcelo Rezende Bernardes (Brasil)
- Gustavo Machado de Freitas (Brasil)
- Marcelo Moraes de Oliveira (Brasil)
- Jorge Wilson de Avila Ferreira Penna (Brasil)
- Roberto Fernandez Alves (Brasil);
- Macarena Roa (Chile)
- Luis Nuñez (Perú)
- Marisela Estrada (Venezuela)
- Pablo Simone (Uruguay)
- José Palermo (Uruguay)
- Oracio Márquez (IATA)

Eje de Protección del Medio Ambiente:

- Marcela Braga Anselmi (Brasil)
- Rodrigo Ayres Padilha (Brasil)
- José Pereira (Venezuela)
- Pedro Cardeillac (Uruguay)
- Adriana Jackson (Uruguay)
- Arturo Luján (Perú)
- Oracio Márquez (IATA)
- Saheed Sulaman (Guyana)
- Dorsa Sabet-Rasekh (Panamá)

Cuestión 2 del Orden del Día: Resultados de las reuniones relacionadas a los planes mundiales

2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas de estudio e informativas:

- NE/04 – *Seguimiento de los resultados de la Décimo Tercera Conferencia de Navegación aérea de la OACI* (Presentada por la Secretaría)
- NE/05 – *Aplicación de la propuesta del GAsEP y a nivel regional* (Presentada por la Secretaría)

Seguimiento a los resultados de la Décimo Tercera Conferencia de Navegación aérea de la OACI

2.2 La Reunión tomó nota sobre los resultados de la Décimo Tercera Conferencia de navegación aérea de la OACI cuyo lema fue “*De la elaboración a la implantación*”; la cual emanó 52 recomendaciones las cuales se encuentran en el **Apéndice** a esta Cuestión del orden del día.

2.3 Luego de revisar las recomendaciones de la AN/Conf-13, y considerando que su aplicación incluía actividades que involucraban a los Estados y a la Secretaría, la Reunión adoptó la siguiente conclusión.

CONCLUSIÓN RAAC 16/03		IMPLEMENTACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES DE LA AN/CONF-13
Que: los Estados de la Región SAM: a) Tomen las medidas necesarias para lograr implementar las acciones recomendadas en las áreas de Navegación Aérea y Seguridad Operacional; y b) Cooperen con la OACI en la preparación de los documentos relacionados al GANP, GASP y otros manuales para enriquecer estos documentos con los requerimientos regionales; la Secretaría: c) Realice un seguimiento de las acciones implementadas por los Estados dentro del marco de las recomendaciones de la AN/Conf-13; d) Tome las acciones necesarias para organizar los seminarios regionales recomendadas por la AN/Conf-13 en las diferentes áreas de navegación	Impacto esperado: <input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input checked="" type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	

<p>aérea y seguridad operacional;</p> <p>e) Preste asistencia técnica para el desarrollo de los Planes Nacionales y su alineación a los Planes Regionales, Planes Globales y los objetivos de desarrollo sostenible de la ONU; y</p> <p>f) Coordine las acciones con el PIRG (GREPECAS) para la implementación de las recomendaciones de la AN/Conf-13.</p>	
<p>Por qué: Con la finalidad de implementar y dar seguimiento a las Recomendaciones emanadas por la AN/Conf-13.</p>	
<p>Cuándo: Antes del 2022</p>	<p>Estatus: Aprobada en la RAAC/16</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

Aplicación de la propuesta del GASeP a nivel regional

2.4 Seguidamente, la Reunión fue informada sobre los avances realizados para la alineación del Plan estratégico regional con los lineamientos y objetivos del GASeP. El cual fue presentado en la Conferencia regional sobre seguridad de la aviación civil para las Américas y el Caribe NAM/CAR y SAM, realizada en la Ciudad de Panamá, Panamá, 24 al 27 de julio de 2018, donde se acordaron las siguientes metas:

- Para el año 2020, el 80% de los Estados deberá alcanzar más del 70% de Implementación Efectiva (IE)
- En el año 2023, el 90% de los Estados deberá alcanzar más del 85% de IE
- Para 2030, el 100% de los Estados deberá alcanzar más del 90% de IE

2.5 La actualización del Plan Estratégico alineándolo con la hoja de ruta (documento vivo) del GASeP, propone 94 tareas que están acompañadas de 32 acciones en el marco de 5 resultados prioritarios, que se plantean como objetivos globales para el próximo trienio. En seguimiento a lo anteriormente expuesto, la Reunión reconoció la necesidad de apoyar la implementación del Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL OACI/CLAC. Además para lograr un mejor apoyo colaborativo entre los Estados, la Reunión identificó la necesidad de iniciar las actividades para desarrollar una única referencia reglamentaria común en la Región SAM y así fortalecer y facilitar la implementación homogénea de los estándares de seguridad. Por ello se aprobó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
RAAC 16/04	APOYO EN LAS ACTIVIDADES A REALIZAR PARA LA IMPLANTACIÓN DEL GAsEP EN LA REGIÓN
<p>Que: Se insta a los Estados Sudamericanos a:</p> <p>a) seguir apoyando con sus expertos, y contribuir con sus experiencias y necesidades como Estado para ajustar el Plan Estratégico del Grupo Regional a los lineamientos y objetivos del GAsEP, para fortalecer la colaboración internacional en materia de seguridad de la aviación, incluidas las esferas de armonización de los principios, enfoques y medidas de seguridad de la aviación; intercambio de información; innovación y mejor empleo de la tecnología relativa a la seguridad de la aviación, así como la instrucción y el desarrollo de la capacidad en seguridad de la aviación;</p> <p>b) seguir apoyando al Grupo de Tareas sobre Plan Regional de Seguridad de la Aviación con el objeto de dar seguimiento a su alineación de acuerdo a las necesidades de la Región, y a la implementación del GAsEP para responder con el cumplimiento de sus objetivos; y</p> <p>c) apoyar con recursos humanos para el desarrollo de Regulaciones Estandarizadas AVSEC (LAR) en la Región SAM, de modo a fomentar el cumplimiento de los resultados prioritarios clave del GAsEP, incrementando al mismo tiempo la cooperación y el apoyo entre los Estados.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
Por qué: Con el fin de completar la implantación del GAsEP.	
Cuándo: Antes de la RAAC/17	Estatus: Aprobada en la RAAC/16
Quién: <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:	

RECOMENDACIONES ADOPTADAS POR LA AN-CONF/13**Cuestión 1 del Orden del Día:****RECOMENDACIÓN 1.1/1 - VISIÓN Y PANORAMA GENERAL DE LA SEXTA EDICIÓN DEL *PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA* (DOC 9750, GANP)**

Que los Estados:

- a) acuerden que el futuro *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750 GANP) que se derivará de los resultados de la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13) esté disponible como plataforma en línea y que incluya un resumen conciso (imprimible) donde se indiquen las principales políticas, prioridades y estrategias, a fin de que el GANP sea de fácil acceso para los Estados y las instancias de decisión clave;
- b) acuerden la estructura de varios niveles propuesta para la sexta edición del GANP;
- c) acojan con satisfacción la visión, las ambiciones de eficiencia y la hoja de ruta conceptual propuestas para la sexta edición del GANP, con la inclusión de la dimensión cívico-militar;
- d) reconozcan la importancia de un GANP separado pero alineado con el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (Doc 10004, GASP);

Que la OACI:

- e) considere la posibilidad de establecer un Grupo de estudio sobre el GANP integrado por Estados miembros de todas las regiones y la industria para acometer la elaboración de las ediciones futuras del GANP;
- f) disponga que el nivel estratégico mundial del GANP esté disponible en los seis idiomas de la OACI (en formato imprimible);
- g) desarrolle instrucción en línea y organice seminarios regionales juntamente con los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), cuando sea posible, para la familiarización con la sexta edición del GANP, y apoye el despliegue e implementación de los planes de navegación aérea nacionales y regionales;
- h) desarrolle una plantilla de plan nacional de navegación aérea para uso voluntario de los Estados, como parte de la sexta edición del GANP, de acuerdo con los planes mundiales y regionales de navegación aérea y apoye a los Estados en la elaboración de sus planes nacionales de navegación aérea, teniendo en cuenta al mismo tiempo los requisitos de los países vecinos;
- i) fortalezca la relación entre el GASP, el GANP y el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) recientemente elaborado; y
- j) siga trabajando con los Estados, las organizaciones internacionales, los programas de modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM) y otras partes interesadas en la preparación de la sexta edición del GANP, que se requiere con miras a someterla ante el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para que la apruebe.

RECOMENDACIÓN 1.2/1 - NIVEL TÉCNICO MUNDIAL PARA LA SEXTA EDICIÓN DEL *PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA* (DOC 9750, GANP)

Que los Estados:

- a) convengan en el proceso de gestión del cambio propuesto para mantener actualizado el marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) con la participación oficial del Equipo de expertos en proyectos ASBU (ASBU PPT) a fin de mejorar la transparencia, la coherencia y la estabilidad;
- b) convengan, en principio, en la actualización del marco de las ASBU y examinen la versión inicial del marco de elementos constitutivos básicos (BBB);

Que la OACI:

- c) relacione el nivel técnico mundial del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP) con el nivel estratégico;
- d) ponga a disposición el marco de las ASBU y de BBB en un formato interactivo simplificado, como parte del portal basado en la web del GANP, poniendo énfasis en la relación entre ambos marcos y los elementos de los planes regionales de navegación aérea (ANP);
- e) haga posible que dentro del portal del GANP pueda cargarse información pertinente relacionada con la elaboración y despliegue del marco de las ASBU y el marco de BBB propuesto para que los Estados, las regiones y la industria puedan compartir información;
- f) incorpore un marco flexible para tener en cuenta los nuevos conceptos de navegación aérea como los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la gestión del tránsito de UAS (UTM), los macrodatos y la internet aeronáutica, en las futuras ediciones del GANP;
- g) incluya en la sexta edición del GANP un hilo conductor correspondiente al sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) conforme a las disposiciones de la OACI;
- h) diseñe una red mundial de internet aeronáutica como un aspecto del GANP, en coordinación con sectores relacionados con las industrias aeronáutica y no aeronáuticas;
- i) enfatice y destaque la aplicación de un enfoque centrado en el ser humano al diseño de sistemas y a los procesos de gestión del cambio;
- j) apoye la realización de pruebas de nuevos conceptos de navegación aérea descritos en el marco de las ASBU dentro del GANP; y
- k) continúe, junto con los Estados, las organizaciones internacionales, los programas de modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM) y otras partes interesadas, la labor de elaboración del nivel técnico mundial para la sexta edición del GANP, con miras a su posterior aprobación por el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

RECOMENDACIÓN 1.3/1 - HOJAS DE RUTA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Que los Estados:

- a) proporcionen a la OACI información oportuna sobre sus planes de modernización y planes de equipamiento de los usuarios del espacio aéreo;

Que los Estados y la OACI:

- b) trabajen en colaboración para adoptar un enfoque basado en la eficiencia para definir los requisitos de eficiencia y los medios aceptables de cumplimiento para apoyar la aplicación del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP) considerando, a la vez, la necesidad de la interoperabilidad mundial;

Que la OACI:

- c) proporcione hojas de ruta de navegación aérea vinculadas con los elementos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) en el marco del GANP que sirvan de apoyo para:
 - 1) los nuevos usuarios del espacio aéreo y las tecnologías emergentes;
 - 2) ofrecer mayor flexibilidad, cuando sea posible, en la elección de tecnologías en función de las necesidades de actuación; y
 - 3) adoptar más tempranamente las nuevas tecnologías y capacidades operacionales conforme vayan surgiendo y en función de las necesidades de actuación;
- d) siga estudiando otros medios prácticos de aprovechar las normas internacionales, particularmente a través del trabajo de las mesas redondas de normalización con los organismos de normalización reconocidos, de modo de agilizar la elaboración eficiente de disposiciones de la OACI; y
- e) acelere el trabajo sobre la estrategia de implementación de enlaces de datos mundiales y elabore soluciones armonizadas a fin de apoyar las comunicaciones de enlace de datos aire-tierra.

RECOMENDACIÓN 1.4/1 - ANÁLISIS DE COSTOS Y BENEFICIOS (CBA) PARA EL DESPLIEGUE DE RECURSOS

Que los Estados:

- a) realicen un análisis de costos y beneficios (CBA) como parte de todas las evaluaciones de impacto necesarias, en coordinación con los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y entre otros interesados, al definir las soluciones óptimas que permitan mejorar la eficiencia del sistema de navegación aérea utilizando el marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU); y
- b) utilicen un mecanismo simplificado, si aún no cuentan con un proceso, como la lista de verificación disponible en el Portal del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para el CBA de proyectos de inversión en infraestructura de navegación aérea a fin de apoyar las mejoras descritas en el marco ASBU; y

Que la OACI:

- c) apoye la aplicación de metodologías de CBA idóneas por medio de talleres dedicados exclusivamente a dicho fin.

Cuestión 2 del Orden del Día:**RECOMENDACIÓN 2.1/1 - MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD Y EFICIENCIA DE LOS AERÓDROMOS**

Que los Estados:

- a) examinen, según sea necesario, todas las opciones para incrementar la capacidad de los aeródromos, lo que abarca mejorar la eficiencia de la actual infraestructura de aeródromos, examinar la necesidad de invertir en infraestructura nueva y mitigar las restricciones en el espacio aéreo circunvecino;
- b) establezcan un plan para la certificación de aeródromos en su jurisdicción, de conformidad con sus reglamentos nacionales, incorporando la identificación de lagunas y la implantación de soluciones para eliminarlas, incluida la evaluación y el desarrollo de medidas de mitigación en áreas de incumplimiento;

Que la OACI:

- c) avance en la labor sobre la elaboración de disposiciones relativas al diseño y operación de aeródromos, en apoyo al mejoramiento de la capacidad y eficiencia de los aeródromos;
- d) explore nuevas áreas que permitan mejorar la capacidad y eficiencia de los aeródromos, incluidas las de gestión aeroportuaria total (TAM), normas de separación reducida, aeródromos de operaciones conjuntas civiles/militares y otras iniciativas y tecnologías nuevas como las de extremos de ala plegables (FWT);
- e) siga ofreciendo asistencia a los Estados en el área de certificación de aeródromos;
- f) siga de cerca las novedades, tal como la iniciativa NEXTT (Nuevas experiencias en viajes y tecnología), y considere la formulación de disposiciones para apoyar su implantación, en caso necesario.

RECOMENDACIÓN 2.1/2 - GESTIÓN AEROPORTUARIA TOTAL (TAM) Y RENDIMIENTO DE LOS AEROPUERTOS

Que los Estados:

- a) implanten la toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM) y, cuando sea apropiado, amplíen la A-CDM para incorporar la gestión aeroportuaria total (TAM);

Que la OACI:

- b) actualice las disposiciones y la orientación sobre la A-CDM, ampliándola para abarcar la TAM con una mayor integración con la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM);
- c) actualice las disposiciones sobre estela turbulenta y la separación en función del tiempo; y
- d) actualice las disposiciones sobre mínimas de separación reducidas en la pista.

RECOMENDACIÓN 2.2/1 - EVOLUCIÓN A LARGO PLAZO DE LOS SISTEMAS DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA Y ACCESO AL ESPECTRO DE FRECUENCIAS

Que los Estados:

- a) participen en el proceso de reglamentación del espectro para garantizar la protección necesaria y permanente de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) aeronáuticos, que son críticos para la seguridad operacional, y el acceso a los mismos;
- b) se aseguren de que, a través de la implantación de un programa de vigilancia de la seguridad operacional, las autoridades competentes designadas participen en la evaluación del fundamento de la seguridad operacional con respecto al entorno de radiofrecuencia para proteger adecuadamente la disponibilidad operacional de los sistemas CNS aeronáuticos;

Que la OACI:

- c) inicie un estudio, basado en una visión multidisciplinaria de los elementos C, N y S y el espectro de frecuencias para desarrollar los sistemas CNS y la estrategia necesaria de acceso al espectro de frecuencias, así como la hoja de ruta de sistemas, en el corto, mediano y largo plazos, con un enfoque basado en la performance y orientado a los servicios, a fin de garantizar que los sistemas CNS sigan siendo usuarios eficientes del recurso espectral; y
- d) elabore disposiciones, en colaboración con los programas de modernización regionales y de los Estados, para apoyar una mayor interoperabilidad y sinergias cívico-militares con las oportunidades óptimas de reutilización de las tecnologías de aviación de los Estados y las fuerzas armadas, y aproveche las oportunidades que surjan de los nuevos elementos participantes, como los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y los vehículos suborbitales.

RECOMENDACIÓN 2.2/2 - EVOLUCIÓN DEL SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNSS)

Que los Estados:

- a) al definir sus planes estratégicos de navegación aérea, aprovechen la mayor solidez y eficiencia que ofrece el sistema mundial de navegación por satélite con constelaciones múltiples de dos frecuencias (DFMC GNSS) para redoblar los beneficios operacionales y fomentar su desarrollo por parte de la industria;
- b) eviten en principio prohibir el uso de elementos del GNSS disponibles si su funcionamiento se ajusta a las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y cumplen todos los requisitos reglamentarios y de seguridad operacional para las funciones en que se prevea utilizarlos;
- c) eviten imponer equipamiento o el uso de una constelación principal o sistema de aumentación de GNSS en particular a menos que de ello se desprendan claros beneficios operacionales y se hayan realizado las consultas del caso con los usuarios del espacio aéreo afectados;
- d) garanticen el cumplimiento de las disposiciones de la OACI relativas a la publicación de información sobre el uso de elementos del GNSS en las publicaciones de información aeronáutica (AIP);

- e) dispongan medidas oportunas para cumplir la meta de largo plazo de que todos los Estados acepten para la navegación lateral el uso de todos los elementos de GNSS que sean conformes a los SARPS, creando de esa forma condiciones positivas para el DFMC GNSS.

Que la OACI:

- f) siga elaborando SARPS y textos de orientación para los elementos actuales y futuros del GNSS en coordinación con organismos de normalización reconocidos;
- g) elabore en más profundidad las disposiciones dirigidas a los Estados y organizaciones que proporcionan servicios de GNSS sobre la publicación de normas de eficiencia del servicio, evaluación periódica de la eficiencia del servicio y notificación oportuna de novedades que puedan afectar al servicio; y
- h) prepare orientación adicional sobre aspectos técnicos y reglamentarios para asistir a los Estados en su proceso de aceptación y uso de los elementos actuales y futuros del GNSS.

RECOMENDACIÓN 2.3/1 - PRESTACIÓN DE SERVICIOS METEOROLÓGICOS AERONÁUTICOS EN EL FUTURO

Que los Estados:

- a) y las organizaciones internacionales usuarias se aseguren de disponer de una capacidad adecuada de expertos para la gestión y el desarrollo en colaboración de servicios de meteorología aeronáutica para la navegación aérea internacional;

Que la OACI:

- b) se asegure de disponer de capacidad adecuada y los conocimientos especializados necesarios para avanzar la tarea de elaborar las disposiciones relativas a la meteorología aeronáutica, incluido el impacto previsto del cambio climático en la navegación aérea internacional, que se describirá en la sexta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP); y
- c) desarrolle la asistencia necesaria, incluidos textos de orientación, para la implantación del servicio de información meteorológica espacial, el suministro de información armonizada a escala mundial sobre condiciones meteorológicas peligrosas, el componente meteorológico de la gestión de la información de todo el sistema (SWIM), soluciones relativas a la recuperación de costos para sistemas regionales y mundiales, y posibles nuevas iniciativas para abordar cuestiones como el impacto del cambio climático en la aviación, incluido el suministro de servicios meteorológicos para la comunidad de gestión del tránsito aéreo (ATM) en el contexto de un aumento de sistemas convectivos tropicales.

RECOMENDACIÓN 2.3/2 - DESARROLLO ULTERIOR DEL IWXXM PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA AERONÁUTICA

Que los Estados:

- a) presenten a la OACI sus planes de implementación del Modelo OACI de intercambio de información meteorológica (IWXXM) antes de 2020;

Que la OACI:

- b) promueva la importancia de intercambiar información meteorológica para fines aeronáuticos de conformidad con el IWXXM;
- c) en estrecha coordinación con la Organización Meteorológica Mundial (OMM):
 - 1) se asegure de que el formato IWXXM sea el único formato de intercambio normalizado para 2026;
 - 2) elabore las políticas y procedimientos necesarios que garanticen una transición sin obstáculos del formato de código alfanumérico tradicional (TAC) al formato IWXXM con el fin de intercambiar datos para apoyar la navegación aérea internacional, como paso intermedio hacia la plena implantación del IWXXM;
 - 3) promueva entre los explotadores el conocimiento acerca de los cambios introducidos por el formato IWXXM para la producción, difusión e intercambio de datos; y
 - 4) siga de cerca el estado de implementación del IWXXM a niveles estatal y regional.

RECOMENDACIÓN 2.3/3 - SUMINISTRO DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA ESPACIAL QUE RESPONDA A LAS NECESIDADES OPERACIONALES DE LOS USUARIOS

Que los Estados:

- a) fomenten la investigación de los impactos operacionales de los fenómenos de meteorología espacial en la aviación civil utilizando enfoques basados en la eficiencia, y establezcan requisitos relativos al uso de la información meteorológica espacial en la aviación civil;

Que la OACI:

- b) siga facilitando la coordinación entre los proveedores y usuarios aeronáuticos del servicio de información meteorológica espacial para aclarar las necesidades y soluciones para una mejor seguridad operacional y eficiencia de la aviación civil mediante el suministro de información meteorológica espacial y la capacitación sobre la utilización de la información; y
- c) coordine con otras organizaciones internacionales, como el Sector de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT-R) y la Organización Meteorológica Mundial (OMM), para facilitar la investigación de los efectos operacionales de los fenómenos de meteorología espacial en la aviación civil utilizando enfoques basados en la eficiencia y elabore requisitos u orientaciones para la utilización de la información sobre meteorología espacial en la aviación civil.

RECOMENDACIÓN 2.3/4 - DESARROLLO DE MECANISMOS DE RECUPERACIÓN DE COSTOS RELACIONADOS CON EL SUMINISTRO DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA AERONÁUTICA

Que la OACI:

- a) respalde la necesidad de identificar rápidamente el modo en que el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos ha cambiado, cómo seguirá evolucionando y cómo estos cambios (incluidos los derivados del impacto del cambio climático en la aviación) pueden afectar la recuperación de los costos pertinentes de suministro de servicios a nivel mundial, multiregional, regional y subregional; y
- b) en estrecha coordinación con la Organización Meteorológica Mundial (OMM):
 - 1) examine las deficiencias de los sistemas actuales de recuperación de costos;
 - 2) identifique los nuevos desafíos de recuperación de costos que han surgido (tomando en consideración los temas descritos en el punto a) anterior); y
 - 3) determine posibles mecanismos para recuperar estos costos de manera coherente con las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082).

Cuestión 3 del Orden del Día:

RECOMENDACIÓN 3.1/1 - GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN DE TODO EL SISTEMA (SWIM)

Que los Estados:

- a) respalden las novedades y la implementación de la gestión de la información de todo el sistema;
- b) utilizando el mecanismo de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), realicen eventos para promover la gestión de la información de todo el sistema (SWIM), destacando los beneficios operacionales y económicos de la SWIM, y evalúen una posible transición y escenarios de modo mixto;
- c) compartan información, lecciones obtenidas y observaciones con respecto al desarrollo e implementación de la SWIM;
- d) elaboren planes nacionales de implementación en consonancia con las estrategias y prioridades regionales y de conformidad con la estrategia de la OACI descrita en el *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP), que incluirían la SWIM;

Que la OACI:

- e) basándose en las normas y métodos recomendados ya elaborados, continúe elaborando disposiciones relativas a los servicios de información, e incluyendo también textos de orientación pertinentes, aspectos de gobernanza, contenido de la información y modelos de intercambio de información conexos, y apoyando la infraestructura técnica y la gobernanza para la SWIM con suficiente detalle para garantizar operaciones sin discontinuidades a escala mundial;

- f) considere el concepto de un marco mundial SWIM como parte del GANP y de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- g) considere los aspectos de seguridad mediante principios de diseño al elaborar marcos mundiales SWIM interconectados que sean fiables;
- h) elabore disposiciones relativas a la armonización de los modelos de intercambio de información y de registros interconectados mundialmente;
- i) mediante eventos regionales, y en colaboración con los Estados y la industria promueva la SWIM y sus beneficios, como se describen en el Manual on System-Wide Information Management (SWIM) Concept [Manual sobre el concepto de gestión de la información de todo el sistema (SWIM) (Doc 10039)] así como la implementación de las mejores prácticas entre los miembros de la comunidad de la aviación; y
- j) preste asistencia a los Estados para apoyar la aplicación del Anexo 15 - *Servicios de información aeronáutica* y los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión de la información aeronáutica* (Doc 10066, PANS-AIM).

RECOMENDACIÓN 3.2/1 - OPERACIONES BASADAS EN LAS TRAYECTORIAS (TBO)

Que los Estados, junto con las partes interesadas:

- a) sigan comunicando a la OACI las novedades y las lecciones extraídas relativas a los programas de modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM);
- b) trabajen por intermedio de la OACI para identificar y analizar no solo los posibles problemas, sino también las oportunidades como la de mejorar la gestión de las afluencias del tránsito mundial a través de un enfoque mundial centrado en la red, a fin de garantizar el éxito de la implementación de las operaciones basadas en las trayectorias (TBO);
- c) mediante el mecanismo de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), integren las iniciativas de ejecución actuales con los planes regionales de transición hacia la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE), la gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y las TBO;

Que la OACI:

- d) finalice la elaboración del concepto mundial de TBO y sus elementos en la sexta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP) y el marco de mejoras por bloque del sistema de aviación (ASBU); y
- e) elabore orientación sobre la transición hacia un entorno de TBO interoperable a nivel mundial en el contexto de las iniciativas en curso de ATM, teniendo en cuenta todos los aspectos dominios de los sistemas ATM y los usuarios actuales y los nuevos tipos de usuarios del espacio aéreo.

RECOMENDACIÓN 3.2/2 - INFORMACIÓN DE VUELO Y FLUJO PARA EL ENTORNO COOPERATIVO (FF-ICE)

Que los Estados, junto con las partes interesadas:

- a) trabajen por conducto de la OACI para finalizar las disposiciones y los textos de orientación de la OACI, a fin de apoyar la implementación inicial de la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE), proporcionando los resultados de la validación del rendimiento operacional y técnico y del análisis de costos y beneficios (CBA);

Que la OACI:

- b) diseñe una estrategia sólida de transición que reduzca al mínimo los posibles efectos negativos mientras coexistan las operaciones de procesamiento de planes de vuelo de la OACI y la FF-ICE; y
- c) prosiga con su trabajo relativo a la investigación del contenido del intercambio de información necesario y de los procesos de apoyo para la próxima evolución de la FF-ICE.

RECOMENDACIÓN 3.3/1 - OPERACIONES DE LA RED (NOPS)

Que los Estados:

- a) implementen procesos de toma de decisiones en colaboración (CDM) para apoyar una gestión del espacio aéreo eficaz al prestar servicios de navegación aérea, incluidas las operaciones transfronterizas y la gestión de recursos;
- b) planifiquen e implanten, de acuerdo con sus necesidades operacionales, mejoras en las operaciones de la red de un modo coordinado dentro de las regiones y entre ellas;

Que la OACI:

- c) elabore disposiciones y textos de orientación adicionales sobre la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) para apoyar la gestión colaborativa mundial de la red, en pro de las operaciones basadas en las trayectorias (TBO); y
- d) apoye, a través de las Oficinas regionales, la compartición de mejores prácticas y la celebración de acuerdos de cooperación técnica entre los Estados para implantar la ATFM.

RECOMENDACIÓN 3.4/1 - COLABORACIÓN CÍVICO-MILITAR

Que los Estados:

- a) colaboren activamente con sus autoridades militares, incluyendo a escala regional, y fomenten una mayor interoperabilidad cívico-militar y el uso adecuado de procesos de equivalencia del desempeño;
- b) mantengan a sus autoridades militares permanentemente informadas de las mejoras en la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad operacional, las ciberamenazas y la resiliencia de los sistemas que propugna la OACI y promuevan la colaboración con la OACI a niveles mundial y regional;

Que la OACI:

- c) señale las posibles oportunidades de colaboración cívico-militar, formule un mecanismo de colaboración con la comunidad militar desde el principio de la elaboración de disposiciones mundiales y orientación y ofrezca orientación sobre la colaboración con la comunidad militar a niveles mundial y regional;
- d) incorpore la dimensión militar, incluida la cooperación y colaboración cívico-militar, en las ediciones futuras del *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750);
- e) considere con carácter urgente y en colaboración con la comunidad militar los principios de interoperabilidad y gobernanza aplicables a ésta en la gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y en el establecimiento del marco de confianza de la OACI; y
- f) considere, en la medida de lo posible, la inclusión de temas sobre cooperación cívico-militar en los eventos de la OACI, y en las comunicaciones que envíe a los Estados para invitarles a dichos eventos, ponga énfasis en la participación de autoridades militares

RECOMENDACIÓN 3.4/2 - APLICACIÓN PRÁCTICA DE LA COOPERACIÓN CÍVICO-MILITAR

Que los Estados:

- a) alienten a sus autoridades militares a cooperar con las autoridades de aviación civil y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y coordinar con ellos lo relativo al uso del espacio aéreo, incluyendo los requisitos de acceso, para un aprovechamiento óptimo del mismo que responda a las necesidades reales y evite en lo posible su segregación permanente;

Que la OACI:

- b) fomente la cooperación cívico-militar y la coordinación de mejores prácticas y organice simposios regionales y otras oportunidades de encuentro para que los Estados intercambien mejores prácticas; y
- c) busque oportunidades de brindar orientación para reforzar la seguridad operacional en los aeródromos compartidos entre la aviación civil y la militar y asistir a los Estados en la promulgación de procedimientos claros para cumplir los requisitos de acceso al espacio aéreo.

RECOMENDACIÓN 3.5/1 - SISTEMA DE INDICADORES DE LUGAR DE LA OACI Y BASE DE DATOS DE PUNTOS SIGNIFICATIVOS

Que los Estados y las partes interesadas de la industria:

- a) finalicen urgentemente la población de la base de datos de nombres-claves de cinco letras y designadores de ruta (ICARD) con todos los nombres-claves de cinco letras (5LNC) empleados a escala mundial, a fin de garantizar la precisión de la base de datos;
- b) se aseguren de que, siempre que se utilicen 5LNC para fines militares, éstos se publiquen en una publicación de información aeronáutica (AIP) de la OACI y, por lo tanto, se codifiquen en el sistema de gestión de vuelo (FMS) de la aeronave y dichos 5LNC se coordinen a través del proceso ICARD.

Que la OACI:

- c) siga abordando la cuestión de las limitaciones en la disponibilidad de indicadores de lugar y de 5LNC a corto plazo y encuentre una solución de largo plazo;
- d) al encontrar esas soluciones, considere la necesidad de lograr la armonización y la interoperabilidad mundiales;
- e) prosiga con sus esfuerzos por mejorar el nivel de conciencia y de instrucción respecto al uso de la base de datos ICARD en las regiones que no la utilizan en forma intensiva;
- f) siga trabajando para eliminar 5LNC duplicados y conflictos derivados de la similitud fonética de los mismos; e
- g) implemente mejoras en la funcionalidad de la base de datos ICARD, lo que incluye el uso de mapas que muestren las regiones de información de vuelo (FIR), y más antecedentes con respecto a 5LNC y verificaciones de similitud fonética para los códigos que se mantienen en reserva, pero que aún no se asignan a una región.

RECOMENDACIÓN 3.5/2 - GESTIÓN COORDINADA DE CRISIS

Que los Estados:

- a) junto con las partes interesadas de la industria, trabajen de manera activa y coordinada en las actividades de gestión de crisis, la mejor preparación frente a desastres, la planificación de contingencias y los exámenes posteriores a las crisis; y

Que la OACI:

- b) elabore orientación sobre un enfoque coordinado de gestión de crisis que incluya temas tales como la continuidad de las actividades, la función de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en el apoyo a la gestión de crisis y la importancia de llevar a cabo exámenes posteriores a las crisis.

RECOMENDACIÓN 3.5/3 - CERTIFICACIÓN DE ANSP

Que la OACI investigue, teniendo en cuenta los costos conexos, los posibles beneficios de elaborar disposiciones y textos de orientación para la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP).

RECOMENDACIÓN 3.5/4 - NORTE VERDADERO

Que la OACI lleve a cabo un estudio detallado sobre la viabilidad de cambiar a un sistema de referencia basado en el “norte verdadero”.

Cuestión 4 del Orden del Día:**RECOMENDACIÓN 4.1/1 - PLANES NACIONALES DE DESARROLLO DE LOS ESTADOS**

Que los Estados:

- a) establezcan una conexión definida entre sus planes de navegación aérea y seguridad operacional, así como con los demás planes nacionales pertinentes;
- b) hagan referencia claramente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas en sus planes de navegación aérea y seguridad operacional, así como en los demás planes nacionales pertinentes, con el fin de poner de relieve la contribución de la aviación al logro de los ODS de las Naciones Unidas y a las economías nacionales.

Que la OACI:

- c) interactúe con los Estados para promocionar la importancia del desarrollo de la aviación, tomando en cuenta los aspectos ambientales y socioeconómicos, y para que la aviación forme parte de los planes nacionales correspondientes y en la elaboración del presupuesto nacional conforme se requiera, lo que puede resultar fundamental para liberar fondos para las necesidades de la aviación; y
- d) prepare orientaciones para que los Estados incluyan a la aviación en sus correspondientes planes nacionales, tomando en cuenta la planificación mundial y regional.

RECOMENDACIÓN 4.2/1 - IMPLEMENTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA MÍNIMOS

Que los Estados:

- a) consideren el uso de tecnologías y procedimientos más avanzados, en coordinación con las organizaciones internacionales y las partes interesadas de la industria, para prestar los servicios mínimos de navegación aérea para la aviación civil internacional, teniendo en cuenta los principios de interoperabilidad mundial y cumplimiento de las especificaciones de actuación;
- b) planifiquen la implementación de los servicios básicos definidos en el marco de elementos constitutivos básicos (BBB) en sus planes nacionales de navegación aérea.

Que la OACI:

- c) en coordinación con los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y aprovechando los mecanismos de notificación existentes, verifique la prestación de los servicios mínimos de navegación aérea para la aviación civil internacional definidos en el marco de BBB siguiendo la metodología de detección de deficiencias de navegación aérea por referencia a los planes regionales de navegación aérea;
- d) diseñe las herramientas necesarias para facilitar a los PIRG la tarea de verificar la prestación de los servicios definidos en los elementos constitutivos básicos (BBB) a escala regional y nacional
- e) coordine la interoperabilidad de los sistemas y la armonización de los procedimientos a escala regional, mediante los PIRG, en relación con el uso de tecnologías y conceptos de operaciones avanzados, teniendo en cuenta los requisitos mundiales;

- f) con arreglo a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), preste a los Estados la asistencia técnica necesaria para el suministro de los servicios básicos de navegación aérea que definan los PIRG y figuren en sus planes nacionales de navegación aérea; y
- g) inste al sector de fabricación de la aviación a crear un espacio de ensayo para que los Estados puedan justificar sus decisiones de adquisición garantizando la interoperabilidad y funcionalidad de los sistemas dentro de condiciones locales específicas, como paso siguiente a la provisión de servicios básicos de navegación aérea.

RECOMENDACIÓN 4.3/1 - MEJORAMIENTO DEL RENDIMIENTO DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Que los Estados:

- a) adopten, con las adaptaciones necesarias, el proceso de gestión del rendimiento de seis pasos para planificar y ejecutar mejoras de la navegación aérea y reflejen este proceso en sus planes nacionales de navegación aérea;
- b) armonicen sus planes nacionales de navegación aérea con los planes regionales para lograr un proceso de gestión del rendimiento armonizado a nivel mundial y coadyuvar al logro de los objetivos mundiales de rendimiento;
- c) apoyen a la OACI en la promoción de los principios de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) y reafirmen su compromiso de elaborar planes nacionales de navegación aérea precisos y oportunos que se armonicen con los planes regionales y mundiales;

Que la OACI:

- d) aliente a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) a aplicar un enfoque basado en el rendimiento para la implementación y adoptar el proceso de gestión del rendimiento de seis pasos descrito en el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883) reflejando el proceso en el Volumen III de todos los planes regionales de navegación aérea;
- e) continúe y agilice la labor con los indicadores del rendimiento para el *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP), incluyendo que el trabajo sea examinado por un grupo de expertos en la materia, y considere establecer dicho grupo de expertos en el seno del Grupo de estudio sobre el Plan mundial de navegación aérea (GANP); y
- f) estudie posibles incentivos operacionales como parte de la formulación de nuevos conceptos de gestión del tránsito aéreo (ATM).

RECOMENDACIÓN 4.3/2 - INICIATIVAS REGIONALES Y NACIONALES DE COLABORACIÓN E IMPLEMENTACIÓN

Que los Estados:

- a) cumplan los compromisos de implementación acordados a nivel regional y reflejados en los planes regionales de navegación aérea a fin de ejecutar efectivamente las iniciativas regionales;
- b) cooperen unos con otros y con la industria para reforzar las disposiciones de implementación en los Estados dentro del marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB);

- c) planifiquen la modernización de sus sistemas de navegación aérea junto con todas las partes interesadas, en función de las necesidades locales y los recursos disponibles, y teniendo en cuenta los compromisos regionales y mundiales;
- d) reconozcan la importante contribución del Plan África-Océano Índico (AFI) a la implementación de un marco regional eficaz para que el Programa africano de revisión por pares de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) mejore la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en África;
- e) respalden la implementación de las iniciativas de la OACI para mejorar la eficiencia y eficacia de los procesos regionales;
- f) alienten la participación de autoridades de alto nivel en el proceso de toma de decisiones relativas a la planificación e implementación.

Que la OACI:

- g) aliente a los Estados, las regiones y las organizaciones internacionales a apoyar la planificación, las actividades y los proyectos en colaboración transfronterizos, interregionales e intrarregionales, favoreciendo una armonización eficaz, eficiente y diligente;
- h) siga prestando apoyo al Programa africano de revisión por pares de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP);
- i) inste a los Estados, en coordinación con la industria, a apoyar la implementación de prioridades regionales;
- j) apoye la ejecución de un plan de acción para el desarrollo de infraestructura de aviación en África en el marco del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI);
- k) aliente a los Estados y a las organizaciones a seguir compartiendo datos de vigilancia para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la gestión del tránsito aéreo;
- l) fomente la colaboración y la coordinación regionales, así como el uso de incentivos al planificar la ejecución de mejoras operacionales para que todas las partes interesadas puedan lograr los beneficios esperados con dichas mejoras; y
- m) aliente a los Estados africanos y a la industria a continuar trabajando en forma conjunta en el Programa de procedimientos de vuelo en África (AFPP).

RECOMENDACIÓN 4.4/1 - BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR) Y EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD AERONÁUTICOS (GADSS)

Que los Estados:

- a) examinen por medio de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) las posibilidades de combinar sus respectivas capacidades para mejorar la eficacia de las actividades de búsqueda y salvamento (SAR);
- b) aprovechen los PIRG para promover activamente la concertación de acuerdos SAR bilaterales o multilaterales;

- c) apoyen las iniciativas regionales para la implementación de SAR mediante la organización de conferencias de alto nivel en coordinación con la OACI, la industria y los asociados internacionales.

Que la OACI:

- d) finalice la elaboración de las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) que se necesiten para el GANP y facilite su implementación;
- e) organice seminarios o talleres regionales sobre SAR para facilitar la implementación del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS);
- f) destaque ante los Estados la importancia de aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) sobre el GADSS en relación con el seguimiento de aeronaves y la localización de un avión en peligro;
- g) invite a los grupos de expertos pertinentes a que asesoren con respecto a la implementación del GADSS;
- h) revea la necesidad del requisito de una norma basada en el rendimiento para determinar con precisión el lugar de terminación del vuelo, en particular sobre el terreno, en el marco de operaciones SAR eficientes; e
- i) incluya la organización general de servicios SAR en las ediciones futuras del GANP.

Cuestión 5 del Orden del Día:

RECOMENDACIÓN 5.1/1 - OPERACIONES POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO 600

Que los Estados:

- a) que tengan experiencia en operaciones en espacio aéreo a gran altitud, intercambien, por conducto de la OACI cuando corresponda, su experiencia y conocimientos especializados con otros Estados y presten asistencia a otros Estados en cuanto a los aspectos normativos de tales operaciones;
- b) que prevean beneficiarse de las operaciones en espacio aéreo a gran altitud acepten considerar la realización de ensayos operacionales basados en el riesgo en su espacio aéreo.

Que la OACI:

- c) apoye las operaciones en espacio aéreo de gran altitud actualmente en curso brindando orientación y, según sea necesario, establezca otras disposiciones sobre los aspectos normativos de estas operaciones;
- d) trabaje con los Estados y la industria para intercambiar información sobre las necesidades actuales y previstas de operaciones en espacio aéreo de gran altitud, determine los problemas que afecten al sistema mundial de navegación aérea y trabaje proactivamente en la armonización de dichas operaciones;
- e) considere la posibilidad de establecer un grupo multidisciplinario de expertos para examinar los criterios necesarios, los aspectos operacionales y las responsabilidades de los explotadores y proveedores respecto de las operaciones en espacio aéreo a gran altitud;

- f) elabore un marco mundial basado en la actuación para las operaciones en espacio aéreo de gran altitud considerando la labor actual y futura en tecnologías emergentes, por ejemplo, en las áreas de gestión e intercambio de información, planificación estratégica, normas de separación y protección del medio ambiente, conciencia situacional y seguridad de la aviación;
- g) se asegure de que el marco incluya vuelos que experimentan la transición a través del espacio aéreo controlado, y hacia el FL 600 y a través de este nivel de vuelo, según corresponda.

RECOMENDACIÓN 5.2/1 - OPERACIONES A MUY BAJA ALTITUD

Que los Estados:

- a) recopilen e intercambien información sobre operaciones a muy baja altitud, incluida la gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas (UTM), iniciativas de operaciones autónomas y modelos de evaluación táctica de riesgos;
- b) velen por que los sistemas UTM sean interoperables con los sistemas existentes de gestión del tránsito aéreo (ATM).

Que la OACI:

- c) contribuya a la elaboración de soluciones operacionales y orientación, incluso sobre los sistemas UTM, las operaciones autónomas y los modelos de evaluación táctica de riesgos, a fin de apoyar la implementación segura y coordinada de las actividades de aviación a muy baja altitud, especialmente en medios urbanos y suburbanos, incluidas las que se desarrollan en las proximidades de los aeródromos e ingresan a ellos;
- d) siga actuando como facilitadora mundial y regional y foro para los Estados, la industria, el ámbito académico y demás partes interesadas en el desarrollo de sistemas UTM, lo que incluye la elaboración de orientación para la identificación, estructuración y aplicación de los mecanismos financieros necesarios, tales como las asociaciones público-privadas (PPP); e) siga elaborando disposiciones y textos de orientación para el desarrollo, armonización y aplicación de reglamentación para los UAS con arreglo a los principios clave de política establecidos en el Plan mundial de navegación aérea (GANP);
- e) siga elaborando disposiciones y textos de orientación para el desarrollo, armonización y aplicación de reglamentación para los UAS con arreglo a los principios clave de política establecidos en el Plan mundial de navegación aérea (GANP);
- f) conciba una solución para que los Estados puedan autorizar las operaciones de UAS no certificados en alta mar utilizando parámetros que habrán de definirse de manera transparente, incluyendo la investigación de la altitud máxima a la cual se permitirían estas operaciones;
- g) elabore normas y métodos recomendados (SARPS), orientación o “mejores prácticas” sobre UTM, así como sobre operaciones autónomas, una vez que los Estados y las regiones hayan tenido suficiente tiempo para hacer pruebas y validar los conceptos;
- h) aliente a los proveedores de UTM a aplicar el más alto nivel de normas de ciberseguridad compatibles con las expectativas de la comunidad de la aviación y las directrices para las operaciones en espacio aéreo de muy baja altitud;
- i) respalde y coordine la implementación de servicios básicos de gestión del espacio aéreo que incluyan, entre otros, el geovallado y las georreferencias, y garanticen las interfaces ATM y UTM;

- j) coopere activamente con los Estados en el ámbito regional para el desarrollo e implementación de UTM;
- k) avance con el desarrollo de una red mundial de registros de aeronaves (ARN); y
- l) siga realizando actividades educativas y de sensibilización entre los usuarios y facilite el intercambio de información entre los Estados acerca de sus reglamentos de UAS.

RECOMENDACIÓN 5.3/1 - SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS)

Que los Estados:

- a) recopilen y compartan información sobre las operaciones de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS);
- b) procuren la participación de la industria en la recopilación y suministro a la OACI de datos técnicos sobre las operaciones de RPAS para contribuir a la elaboración de SARPS sobre RPAS, así como datos que se requieren para la detección y evitación (DAA) y el enlace C2;
- c) apoyen la elaboración multidisciplinaria de SARPS y textos de orientación sobre RPAS por todos los grupos de expertos de la OACI.

Que la OACI:

- d) prosiga la elaboración del marco reglamentario que se necesita para poder integrar las RPAS en el espacio aéreo no segregado y los aeródromos y facilite la realización de actividades progresivas conexas de implantación;
- e) continúe elaborando textos de orientación para fomentar la seguridad operacional en las operaciones de RPAS, desarrolle actividades de concientización y educación entre los usuarios y facilite la recopilación e intercambio de información entre los Estados sobre operaciones y reglamentación de RPAS;
- f) evalúe el trabajo en curso en sus grupos de expertos e identifique las actividades adicionales necesarias para aplicar los SARPS y la orientación sobre RPAS, como la relativa a la DAA y el enlace C2;
- g) proporcione al 40º período de sesiones de la Asamblea en 2019 información actualizada sobre un enfoque plenamente integrado para el programa de trabajo de la OACI sobre RPAS;
- h) en coordinación con los Estados y las partes interesadas del sector militar, proponga la mejor opción para el establecimiento de un código como código de radar secundario de vigilancia (SSR) para sucesos de enlace C2 perdido y su inclusión en los Anexos, procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS), planes regionales de navegación aérea y otros documentos pertinentes; e
- i) considere el uso de una terminología neutra en lo que a género se refiere en relación a los RPAS, luego de llevar a cabo la investigación apropiada.

RECOMENDACIÓN 5.4/1 - CIBERRESILIENCIA

Que los Estados:

- a) en coordinación con las partes interesadas, proporcionen la ayuda necesaria para que la OACI desarrolle un marco de confianza mundial como elemento habilitante de las operaciones de vuelo en un entorno digitalmente conectado;
- b) reconozcan que la ciberresiliencia del sistema de aviación depende de la continua coordinación entre todas las partes interesadas de la aviación y de otros sectores;
- c) reconozcan la necesidad de estar preparados para responder ante ciber sucesos;
- d) en coordinación con la industria y las organizaciones internacionales, trabajen con la OACI para elevar el nivel de concienciación sobre las ciberamenazas y los procesos de resiliencia del sistema y coordinen las actividades de intercambio de información y de instrucción sobre ciberincidentes;
- e) reconozcan la necesidad de compartir con otros Estados y organizaciones internacionales información relacionada con ciber sucesos a través de los canales designados de manera apropiada;

Que la OACI:

- f) establezca un proyecto formal que incluya a los Estados, a las organizaciones internacionales y a las partes interesadas pertinentes para la creación urgente y transparente, a través de un grupo de expertos, de un marco de confianza para la aviación que esté armonizado a escala mundial. Debería darse prioridad a los principios de gobernanza;
- g) al crear el marco de confianza, se ponga de acuerdo con expertos técnicos de la aviación y de otros sectores, en particular con órganos rectores de la Internet;
- h) incorpore en el *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750), de manera apropiada, el marco de confianza a fin de destacar la necesidad urgente e importancia de dicho marco y para mejorar su visibilidad;
- i) defina, con carácter prioritario, y promueva políticas de alto nivel y marcos de gestión para la ciberresiliencia a fin de ayudar a mitigar las ciberamenazas y los riesgos para la aviación civil sobre la base de normas internacionales de la industria y de preferencia armonizados o integrados con los sistemas existentes de gestión;
- j) reconozca la necesidad de que la comunidad de la aviación esté preparada para poder responder a ciber sucesos;
- k) aliente a los Estados y las organizaciones internacionales a que faciliten el intercambio de información mediante canales designados de manera apropiada a niveles mundial y regional;
- l) promueva la colaboración multidisciplinaria entre los Estados y las partes interesadas pertinentes de la aviación y de otros sectores en el intercambio de ciberinformación;
- m) promueva ejercicios teóricos y mantenga un repositorio de lecciones aprendidas y casos disponibles para los Estados miembros; y
- n) promueva un marco unificado para un enfoque integrado de gestión de riesgos para la ciberresiliencia, teniendo en cuenta todos los peligros y las amenazas para el sistema de navegación aérea.

RECOMENDACIÓN 5.5/1 - TRANSPORTE EN AERONAVES SUPERSÓNICAS (SST)

Que los Estados:

- a) sigan de cerca las novedades relacionadas con el resurgimiento del sector del transporte en aeronaves supersónicas (SST) y, cuando sea necesario, participen en sus mecanismos reguladores para asegurarse de que se adopten las políticas necesarias antes de que las operaciones supersónicas se vuelvan rutina;

Que la OACI:

- b) tome nota de las novedades relativas al resurgimiento del sector SST, incluida la labor que se relaciona con el Apéndice G de la Resolución A39-1 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*; y
- c) siga de cerca las novedades y, cuando sea necesario, participe en los mecanismos reguladores para asegurarse de que se adopten las políticas necesarias antes de que las operaciones supersónicas se vuelvan rutina.

RECOMENDACIÓN 5.5/2 - TRANSPORTE ESPACIAL COMERCIAL (CST)

Reconociendo los problemas relacionados con las operaciones de transporte espacial comercial (CST) que podrían afectar a la aviación civil internacional, incluida la incorporación segura de las operaciones de CST en el espacio aéreo y el uso conjunto de aeródromos y otras infraestructuras de la aviación:

Que los Estados:

- a) y la industria apoyen las actividades de la OACI en el ámbito del CST compartiendo los conocimientos de especialización pertinentes;
- b) compartan textos de orientación, mejores prácticas y disposiciones nacionales relacionadas con las operaciones espaciales comerciales a través del espacio aéreo controlado, así como modelos de riesgos y la aplicación de principios pertinentes de gestión de la seguridad operacional;

Que la OACI:

- c) coordine su labor relacionada con las operaciones CST con la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas; y
- d) establezca un medio de facilitar el intercambio de información según se aplique a la interacción entre la aviación y el transporte espacial comercial.

RECOMENDACIÓN 5.5/3 - PROCESOS DE ELABORACIÓN DE NORMAS

Que la OACI examine y mejore sus procesos de elaboración de normas para reunir los requisitos que exige el ritmo rápido de los avances tecnológicos.

Cuestión 6 del Orden del Día:**RECOMENDACIÓN 6.1/1 - PROYECTO DE EDICIÓN 2020-2022 DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (DOC 10004, GASP)**

Que los Estados:

- a) den su acuerdo en principio al proyecto de edición 2020-2022 del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) con la inclusión de metas y objetivos; y

Que la OACI:

- b) tenga en cuenta las aportaciones de la Conferencia, el cuestionario y la labor futura del Grupo de estudio sobre el GASP, al presentar la edición 2020-2022 del GASP al 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para obtener su respaldo.

RECOMENDACIÓN 6.1.3/1 - SISTEMA MUNDIAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (GASOS)

Que los Estados:

- a) apoyen el desarrollo de un sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional (GASOS).

Que la OACI:

- b) continúe desarrollando un GASOS de la OACI que comprenda evaluaciones voluntarias y normalizadas de las organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional para el reconocimiento de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional que proporcionan a los Estados, incluido su marco jurídico y sus mecanismos de evaluación, asegurando al mismo tiempo que los Estados conserven sus obligaciones y responsabilidades en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300);
- c) elabore orientaciones adecuadas para que los Estados deleguen las funciones de vigilancia de la seguridad operacional y supervisen a las organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional que acepten la delegación;
- d) diseñe interfaces adecuadas entre el GASOS y otros programas de la OACI y evite la duplicación de actividades entre el GASOS y el Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP);
- e) presente el GASOS ante el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para obtener su respaldo si se hubieran analizado los aspectos de responsabilidad, gobernanza y análisis de costos y beneficios, así como otras preocupaciones planteadas por el Comité; y
- f) aliente a las organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), las administraciones estatales de aviación civil (AAC) y otros mecanismos estatales regionales, a participar en el GASOS a fin de ampliar y mejorar el apoyo que se presta a los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

RECOMENDACIÓN 6.2/1 - APOYO A LA IMPLANTACIÓN DE UNA GESTIÓN EFICAZ DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Que los Estados y organizaciones internacionales:

- a) identifiquen coordinadores para la presentación de ejemplos prácticos y herramientas que se examinen, validen y luego se publiquen en el sitio web de la OACI sobre la implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI) para compartir las experiencias exitosas con la comunidad de la aviación;
- b) presten apoyo al sitio web de la OACI sobre SMI proporcionando ejemplos concretos de sus respectivas prácticas, metodologías y herramientas de gestión de la seguridad operacional para compartirlos con los demás Estados miembros;

Que la OACI:

- c) se comprometa a continuar el desarrollo, la promoción y el mantenimiento del sitio web relativo a la implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI) para que el instrumento se utilice activamente y se mantenga la pertinencia de su contenido para la comunidad aeronáutica;
- d) conciba estrategias para apoyar la presentación y validación de ejemplos concretos para el sitio web de SMI en los seis idiomas de trabajo de la OACI (español, árabe, chino, francés, inglés y ruso) y asegurar la traducción a los seis idiomas de trabajo de la OACI del contenido publicado en dicho sitio web;
- e) desarrolle iniciativas adaptadas a cada región con los aportes de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) en pro de los objetivos y metas del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) que apunten a la implementación efectiva de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), tanto por parte de los Estados como de los proveedores de servicios, incluido el desarrollo de las competencias necesarias para la gestión de la seguridad operacional y/o su delegación en Estados, en organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y en organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO);
- f) brinde más apoyo al desarrollo de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) armonizados que resulten apropiados a niveles regional, estatal y de proveedor de servicios, y explore el desarrollo de distintos medios para medir la eficacia de los SSP y los SMS casi en tiempo real;
- g) actuando en colaboración con los Estados, las RSOO y la industria estudie otros métodos más potentes para identificar peligros y gestionar el riesgo que se adecuen a los sistemas socio-técnicos complejos como la aviación y sean adaptables a todo tipo de riesgo;
- h) actuando en colaboración con los Estados, las RSOO y la industria analicen los beneficios de un marco unificado de gestión integrada del riesgo (seguridad operacional, seguridad de la aviación, protección del medio ambiente, etc.) teniendo en cuenta la evolución de las normas de gestión ISO; y
- i) actualice, para que sean adoptadas por la 40ª Asamblea de la OACI, las resoluciones de la Asamblea relacionadas con la gestión de la seguridad operacional de modo que reflejen la Enmienda 1 del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* y la Enmienda 15 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, y que se considere la elaboración de una resolución consolidada sobre gestión de la seguridad operacional que complemente la Resolución A39-12 de la Asamblea, Apéndices A y B, relacionada con el Plan global para la seguridad operacional de la

aviación (GASP) y con el Plan mundial de navegación aérea (GANP), de modo de centrar la atención de los Estados en los aspectos clave que permiten una implementación eficaz de los SSP.

RECOMENDACIÓN 6.2.1/1 - PROGRAMAS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)

Que los Estados:

- a) definan y atiendan a la necesidad de crear capacidad en el Estado para la gestión del cambio; y
- b) compartan sus experiencias en cooperación cívico-militar para la implantación de programas estatales de seguridad operacional (SSP) en conferencias, reuniones y/o en el sitio web sobre la implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI);

Que la OACI:

- c) examine el concepto de nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP) tomando en cuenta la experiencia de los Estados;
- d) determine si se necesita orientación adicional sobre la gestión del cambio en los Estados; y
- e) se cerciore de que se dé el énfasis que corresponde a la gestión de la seguridad operacional al actualizar el Apéndice I, Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar, de la Resolución A38-12 de la Asamblea, *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea*.

RECOMENDACIÓN 6.2.3/1 - DESARROLLO DE INFORMACIÓN DE INTELIGENCIA EN SEGURIDAD OPERACIONAL

Que los Estados y las organizaciones internacionales:

- a) colaboren para desarrollar redes de confianza para el intercambio y se ajusten a las disposiciones sobre protección de la Enmienda 1 del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*; y

Que la OACI:

- b) preste apoyo a los Estados cuyo derecho interno consagre el derecho a la información con relación a las disposiciones de la Enmienda 1 del Anexo 19 para la protección de los datos e información de seguridad y sus fuentes.

RECOMENDACIÓN 6.3/1 - ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA) DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP)

Que los Estados:

- a) sigan comprometidos cabalmente con el enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);
- b) completen sus autoevaluaciones de las preguntas del protocolo (PQ) del USOAP en forma detallada y fiable y las mantengan al día según sea necesario;

- c) refuercen la cooperación y el intercambio de experiencias en relación con la implantación del CMA del USOAP, en especial a nivel regional.

Que la OACI:

- d) siga haciendo evolucionar la metodología, los procesos y las herramientas del CMA del USOAP;
- e) con carácter prioritario, aplique las recomendaciones y observaciones del Grupo de expertos para el examen estructurado del CMA del USOAP (GEUSR) y, en particular, ponga a disposición de los Estados el conjunto de indicadores que forman parte del perfil de riesgos de seguridad operacional del Estado;
- f) se asegure de que no se pierda información pertinente al disminuir el número total de PQ del CMA del USOAP, especialmente con respecto a las cuestiones directamente relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional, que deberían incluirse en el mecanismo de auditoría apropiado de la OACI;
- g) aplique con carácter prioritario las recomendaciones del GEUSR relacionadas con la revisión estructurada de las PQ (recomendaciones del Grupo A) y la identificación de “PQ prioritarias” (recomendaciones del Grupo B);
- h) garantice que la observación continua de los Estados siga siendo sólida, pertinente y se mantenga actualizada; e
- i) establezca un grupo de estudio antes de la celebración del 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI a fin de continuar la evolución del CMA del USOAP más allá de las recomendaciones del GEUSR, para abordar los medios de evitar la duplicación de esfuerzos y encontrar sinergias para mejorar la eficiencia del CMA del USOAP, manteniendo las salvaguardias para garantizar la independencia, la universalidad, la normalización y la aceptación mundial en la ejecución del programa.

Cuestión 7 del Orden del Día:

RECOMENDACIÓN 7.1/1 - TOMA DE DECISIONES BASADA EN DATOS

Que los Estados:

- a) en sus actividades de seguridad operacional y de navegación aérea, implanten procesos de toma de decisiones basada en datos, teniendo en cuenta los indicadores de seguridad operacional y de navegación aérea de la OACI, y desarrollen su capacidad de análisis de datos;
- b) consideren la aplicación de soluciones de análisis de navegación aérea de la OACI, especialmente durante la fase inicial de desarrollo de sus programas estatales de seguridad operacional (SSP), y sumarse al proyecto del Sistema de vigilancia de la información sobre seguridad operacional (SIMS), de la OACI, a fin de que puedan utilizar mejor los datos que tengan almacenados;
- c) intercambien información sobre seguridad operacional y navegación aérea con otros Estados miembros utilizando herramientas de análisis de datos como el SIMS para respaldar la gestión de riesgos de seguridad operacional;
- d) prosigan el desarrollo conjunto de modelos de evaluación de riesgos de seguridad operacional que respalden y faciliten la determinación de riesgos con arreglo a niveles establecidos de referencia, la evaluación y el pronóstico de riesgos para la seguridad operacional en apoyo a la toma de decisiones

basadas en los riesgos, la elaboración de modelos sobre accidentes e incidentes, la realización de análisis de dificultades y de sensibilidad y análisis de situaciones hipotéticas para asegurarse de que se tengan en cuenta consideraciones de seguridad operacional en el marco de los modelos integrados para la evaluación del riesgo en materia de seguridad operacional;

- e) junto con las partes interesadas de la industria, apoyen los mecanismos y plataformas regionales para un mayor intercambio de datos y la armonización de las prioridades de seguridad operacional.

Que la OACI:

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

RECOMENDACIÓN 7.1/2 - POLÍTICAS Y MEJORES PRÁCTICAS NORMALIZADAS DE TOMA DE DECISIONES BASADAS EN RIESGOS PARA LA VALIDACIÓN DE PRODUCTOS EXTRANJEROS

Que los Estados:

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

Que la OACI:

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

RECOMENDACIÓN 7.2/1 - FORTALECIMIENTO DE LAS RSOO

Que los Estados:

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

Que la OACI:

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

Que las RSOO:

- e) sigan participando en la plataforma cooperativa RSOO y participen activamente en el establecimiento del GASOS propuesto mediante el apoyo a su implantación y la adopción de medidas, cuando sea aplicable, para obtener el reconocimiento y para el fortalecimiento de sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional.

RECOMENDACIÓN 7.2/2 - PROGRAMA DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA - PLAN DE ACCIÓN MUNDIAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA

Que los Estados:

- a) reconozcan que las categorías de accidentes relacionados con la seguridad operacional en la pista, en particular las salidas de pista y las incursiones en la misma, siguen constituyendo una prioridad de seguridad operacional mundial para las partes interesadas de la aviación, según lo determinado mediante el análisis basado en los riesgos;
- b) insten a las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista, incluyendo los explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores de aeródromos, industria aeroespacial y grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, a que apliquen las medidas indicadas en el GRSAP para reducir la proporción mundial de salidas de pista e incursiones en la misma;
- c) continúen estableciendo requisitos y actividades dirigidos a mejorar la seguridad operacional en la pista mediante programas estatales de seguridad operacional en la pista;
- d) aliente a los explotadores de aeródromos a que establezcan grupos de seguridad operacional en la pista eficaces y aliente a todos los interesados en la seguridad operacional en la pista a que participen activamente en el establecimiento de grupos de seguridad operacional en la pista; y

Que la OACI:

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

RECOMENDACIÓN 7.3/1 - ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DE LA OACI

Que la OACI:

- a) refuerce el vínculo entre el Plan mundial de navegación aérea (GANP), el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) para lograr un enfoque de implementación integrado;
- b) tenga en cuenta las necesidades de apoyo a la implementación cuando elabore las disposiciones;
- g) perfeccione los mecanismos de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para una mejor coordinación y alineación de la implementación entre regiones;
- h) considere el desarrollo de un mecanismo de colaboración mundial para facilitar la alineación, armonización e intercambio de mejores prácticas y experiencia entre regiones;
- i) apoye la formulación de una estrategia flexible, progresiva y basada en el riesgo para favorecer la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS);
- j) solicite a un grupo de expertos que estudie en más profundidad un proceso que facilite las operaciones de intercambio de aeronaves por períodos cortos (sucesivas); y

- k) desarrolle más la capacidad de gestión del riesgo y facilite el funcionamiento de arreglos multilaterales para el intercambio de información sobre riesgos y la planificación (regional) para contingencias relacionadas con operaciones de aeronaves civiles sobre o cerca de zonas de conflicto.

RECOMENDACIÓN 7.3/2 - ALIANZA PARA LA ASISTENCIA EN LA IMPLANTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (ASIAP)

Que la OACI:

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

Que los integrantes de la ASIAP:

- b) se esfuercen por lograr un mayor compromiso y participación en el Programa de la Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP), e inviten a sumarse a la alianza a otros Estados y organizaciones internacionales que puedan prestar asistencia técnica a Estados; y
- c) otros proveedores de asistencia técnica [Estados, organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), organizaciones internacionales, industria e instituciones financieras] coordinen sus actividades de asistencia técnica y utilicen la base de datos de proyectos en línea (<https://www.icao.int/safety/ASIAP/Pages/Tools.aspx>) para reducir las duplicaciones de actividades y esfuerzos;
- d) apliquen a sus proyectos los indicadores de resultados de proyectos (POI) y examinen los resultados mensurables en coordinación unos con otros;
- e) junto con la OACI, Estados, organizaciones internacionales, industria e instituciones financieras, ofrezcan fondos para financiar las actividades de asistencia técnica.

RECOMENDACIÓN 7.3/3 - MARCO DE PLANIFICACIÓN NACIONAL DE LOS ESTADOS

Que los Estados:

- a) reafirmen su apoyo a las funciones y responsabilidades fundamentales de los Estados contratantes y la Comisión de Aeronavegación conforme surgen del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300), en aras de elaborar normas y métodos recomendados (SARPS) oportunos y de calidad;
- b) redoblen su participación en todas las etapas del proceso de elaboración de disposiciones y alienten a las RSOO y demás interesados de la aviación a hacer lo propio;
- c) apoyen el Programa de la Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) de la OACI ante la necesidad internacional de dar respuesta a la escasez de personal de la aviación y disponer de profesionales competentes que estén a la altura de las necesidades y desafíos que enfrentará la comunidad de la aviación mundial en el futuro; y
- d) compartan las mejores prácticas para las estrategias desplegadas a fin de generar programas más productivos de contratación, instrucción y educación, desarrollo y retención.

RECOMENDACIÓN 7.3/4 - RECURSOS DE LAS OFICINAS REGIONALES PARA ACTIVIDADES DE IMPLEMENTACIÓN

Que la OACI:

- a) preste la debida consideración a la asignación de recursos destinados a las oficinas regionales para apoyar las actividades de implementación; y
- b) apoye a la Región Asia/Pacífico (APAC) en el cumplimiento de la Declaración de Beijing y el avance hacia la consecución de las metas mundiales de la OACI.

RECOMENDACIÓN 7.3/5 - RESPALDO A LA CONTINUACIÓN DEL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI)

Que los Estados:

- a) respalden la continuación de las actividades del Plan AFI y el enfoque basado en proyectos;
- b) pidan a la OACI, a las organizaciones internacionales y a los socios de la industria que respalden el Plan AFI y sus proyectos conexos;
- c) consideren la adopción de un enfoque similar al del Plan AFI para abordar las deficiencias y los retos en materia de seguridad operacional en sus regiones; y

Que la OACI:

- a) amplíe el Plan AFI para que pueda cumplir sus objetivos.

Cuestión 8 del Orden del Día:**RECOMENDACIÓN 8.1/1: MEDIDAS PARA TRATAR DE MANERA PROACTIVA CUESTIONES EMERGENTES**

Que la OACI:

- a) cree conciencia e informe a los Estados acerca de la orientación existente para identificar y abordar cuestiones emergentes de seguridad operacional, así como sobre medidas de mitigación y la manera de equilibrar la gestión integrada de distintos riesgos (existentes y emergentes);
- b) inste a los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) o a otras organizaciones internacionales, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), a instituir un proceso para abordar las cuestiones emergentes de seguridad operacional por medio de un análisis basado en datos;
- c) inste a los Estados, las entidades regionales y la industria a participar activamente en los estudios regionales y subregionales sobre cuestiones emergentes de seguridad operacional que realicen los RASG;

- d) inste a los Estados, las entidades regionales y la industria a compartir información sobre cuestiones emergentes de seguridad operacional con otros Estados y con la OACI por medio del sitio web dedicado a tal fin;
- e) recopile sistemáticamente información de los Estados y las organizaciones internacionales –a fin de evaluar y seguir de cerca su impacto en la seguridad operacional mundial– relativa a lo siguiente: nuevos conceptos de operaciones y nuevas tecnologías; nuevos conceptos de gestión de riesgos y métodos para manejar la dinámica y complejidad del sistema de aviación; así como sobre la implementación inicial de dichos conceptos, métodos y tecnologías nuevos;
- f) establezca un proceso holístico, basado en la eficiencia, para elaborar disposiciones de la OACI, en respuesta a estas cuestiones y riesgos emergentes con el propósito de evaluar si con las disposiciones establecidas se logran los objetivos para los que fueron concebidas;
- g) proporcione orientación para llevar a cabo, a escalas estatal y regional, evaluaciones y vigilancia de riesgos basadas en la eficiencia;
- h) proporcione un mecanismo mundial inclusivo de cooperación civil y militar para pasar de una situación reactiva a una proactiva aplicando una gestión holística y predictiva basada en riesgos a las cuestiones emergentes; y
- i) con base en los datos de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, elabore un estudio sobre el tema de los objetos que se desprenden de los aviones y textos de orientación sobre medidas preventivas.

RECOMENDACIÓN 8.2/1 - OPERACIONES DE SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS)

Que la OACI siga elaborando normas y métodos recomendados (SARPS), procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y textos de orientación a fin de apoyar las operaciones seguras de los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) y siga facilitando la aplicación de disposiciones relacionadas con los RPAS por medio de actividades regionales de instrucción.

RECOMENDACIÓN 8.2/2 - NORMA MÉDICA PARA PILOTOS DE AERONAVES LIGERAS

Que la OACI:

- a) examine los protocolos nacionales de certificación médica que actualmente aplican varios Estados, a fin de identificar aspectos comunes; y
- b) con base en este examen de aspectos comunes entre los distintos protocolos nacionales de certificación médica de los Estados, elabore una norma que se dirija específicamente a pilotos de aeronaves ligeras.

**Cuestión 3 del
Orden del Día:****Plan de actividades de la Oficina Regional SAM de la OACI - 2020-2022**

3.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas de estudio:

- NI/03 - Proyecto de Plan de Actividades de la OACI 2020-2021-2022 (*Presentada por la Secretaría*)
- Presentación sobre Plan de actividades de la OACI – 2020-2022 (Presentada por la Secretaría)

3.2 La Reunión tomó nota de la presentación y nota informativa sobre la conformación del Plan de Actividades de la OACI – 2020-2022 y las actividades relacionadas a la Oficina Regional Sudamericana.

3.3 Al respecto, los Estados observaron los principales resultados alcanzados por la Oficina Regional SAM en relación a los objetivos estratégicos de la OACI durante el último trienio, además de las metas que la Oficina SAM planifica alcanzar durante el trienio 2020-2022.

3.4 Adicionalmente, se informó a la Reunión que el Plan de Actividades de la OACI para el período 2020-2022 sigue un enfoque de gestión basada en resultados y utiliza la misma estructura que el actual Plan de Actividades, es decir, con base en la visión, misión y cinco (5) objetivos estratégicos. El Plan de Actividades de la OACI integra estrategia, recursos, procesos y mediciones con el fin de mejorar la toma de decisiones, la transparencia y la rendición de cuentas. La Reunión observó, además, que el Plan de Actividades, en su búsqueda de brindar mayores beneficios para los Estados miembros y el sistema de aviación civil a nivel mundial, contempla los retos actuales en la gestión de la aviación mundial pero también considera abordar los retos emergentes en la aviación.

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

4.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas de estudio:

- NE/07 – *Desarrollo de proyecto entre todos los Estados interesados para la implementación de un control único de seguridad (OSS, One Stop Security)* (presentada por la Secretaría)
- NE/08 – *Avances en las actividades del CMA del USOAP* (presentada por la Secretaría)
- NE/09 – *Implantación del Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP) en la Región Sudamericana* (presentada por la Secretaría)

Desarrollo de proyecto entre todos los Estados interesados para la implementación de un control único de seguridad (OSS, One Stop Security)

4.2 La Reunión analizó la propuesta presentada para desarrollar un proyecto sobre la implementación de un control único de seguridad (OSS) en la Región, el cual fue trabajado en el Grupo Regional AVSEC/FAL OACI/CLAC.

4.3 La estrategia de esta importante iniciativa se basa en una primera etapa de mejorar de forma uniforme las medidas AVSEC de todos los Estados para luego proceder con los procesos de reconocimientos. Por ello, y en seguimiento a la Conclusión RAAC/15-5 *Implementación del OSS*, la cual insta a las Autoridades a que continúen sus esfuerzos para la implementación del OSS, considerando que esta es una herramienta útil y necesaria para mejorar la conectividad, los resultados de estos avances serán presentados en la AVSEC/FAL/RG/9. Se informó a la Reunión que se inició el análisis y desarrollo por parte de un especialista legal y otro de AVSEC para una propuesta de acuerdo para lograr la implementación armónica del OSS entre los Estados de la Región, la cual necesitaría la revisión por parte de los especialistas legales de los Estados.

4.4 La Reunión considero la necesidad regional de la implementación del OSS, entre otras cosas para:

- reducción de los tiempos de conexión;
- reducción de los costos incurridos por los controles de seguridad (por ejemplo, equipo, personal de seguridad, etc.);
- aumento de la facilitación para los pasajeros, el aeropuerto, otros operadores y los operadores aéreos;
- mayor sostenibilidad de la seguridad de la aviación;
- mayor satisfacción del pasajero al tener una mejor experiencia de viaje;
- mejorar la seguridad y facilitación de las operaciones del transporte aéreo; y
- actualizar las regulaciones en materia de seguridad de la aviación.

4.5 En ese sentido, se aprobó la actualización de la Conclusión RAAC/15-5 de la siguiente manera, con la reserva de Venezuela que informo que necesitaban mayor tiempo y análisis para sumarse a la iniciativa y que informarían oportunamente:

CONCLUSIÓN RAAC 16/05		SEGUIMIENTO EN LA IMPLANTACIÓN DEL OSS	
Que:		Impacto esperado:	
a) Se insta a los Estados sudamericanos a apoyar la implementación del OSS por parte de sus Estados, lo cual facilitara el tránsito de los pasajeros por sus aeropuertos, y mejorara la conectividad entre los Estados de la Región; b) La Secretaría <ul style="list-style-type: none"> i. coordine con la Secretaría de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) para que el GEPEJTA analice el borrador de acuerdo entre los Estados para la implementación de OSS y de las recomendaciones para lograr su firma; y ii. coordine el desarrollo de un proyecto en el AVSEC/FAL/RG, utilizando metodologías aceptables que incluyan: <ul style="list-style-type: none"> - desarrollo de Regulaciones Estandarizadas AVSEC (LAR) y - mejores prácticas para la implementación del OSS entre los Estados. 		<input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué:			
Con el fin de completar la implantación del Procedimientos para la Implementación de un Sistema de Control de Seguridad Único (OSS por sus siglas en inglés).			
Cuándo: Antes del 2035		Estatus: Aprobada en la RAAC/16	
Quién: <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:			

Avances en las actividades del CMA del USOAP

4.6 La Reunión fue informada sobre la creación del grupo de trabajo de los Estados SAM para apoyar a los Estados en el desarrollo de las actividades del CMA del USOAP de la OACI; cuyo objetivo es realizar el seguimiento de las acciones relacionadas con la mejora gradual de la EI y de las actividades del CMA del USOAP comprometidas por los Estados en el MOU.

4.7 Luego de analizar la información presentada, se comentó que las PQ SSP no serán consideradas para el cálculo de la implementación efectiva (EI). Asimismo, la Reunión consideró la necesidad de contar con una biblioteca referencial que contenga ejemplos de evidencias para orientación de los Estados que lo requieran. Al respecto la Reunión informó que Chile ofreció una herramienta en google drive, similar a la plantilla del plan de medidas correctivas (CAP) para que los Estados puedan revisar las PQs consideradas como prioritarias y que corresponden al Elemento crítico 6 (CE-6).

4.8 A continuación la Reunión comentó que a pesar que la idea de tener una banco de evidencias es muy buena, se debería considerar las mismas solo como ejemplos en virtud que cada Estado tiene sus propias particularidades.

4.9 Concluida la discusión de la NE, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RAAC 16/06		APROBACIÓN DE LA CREACIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DE LOS ESTADOS SAM PARA APOYAR A LOS ESTADOS EN EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DEL CMA DEL USOAP DE LA OACI	
Que:		Impacto esperado:	
<p>a) Se apruebe la creación del grupo de trabajo de los Estados SAM para apoyar a los Estados en el desarrollo de las actividades del CMA del USOAP; cuyo objetivo es realizar el seguimiento de las acciones relacionadas con la mejora gradual de la EI y de las actividades del CMA del USOAP comprometidas por los Estados en el memorando de entendimiento (MOU) firmado con la OACI.</p> <p>b) Se respalde las actividades que el grupo de trabajo lleve a cabo para apoyar a los Estados en el cumplimiento del objetivo y las metas establecidas en el eje de seguridad operacional relacionadas con la mejora gradual de la EI.</p>		<input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: Para cumplir con el objetivo y metas establecidas en el eje de seguridad operacional.			
Cuándo: Hasta el 2030		Estatus: Aprobada en la RAAC/16	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:			

Implantación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) en la Región Sudamericana

4.10 Seguidamente se presentó la nota de estudio sobre la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en la Región Sudamericana donde se detallan los esfuerzos realizados y los obstáculos encontrados en dicha implantación.

4.11 Al respecto, la Reunión solicitó que se realice un análisis más profundo de las causas raíz de los obstáculos encontrados y que con esa información la Secretaría pueda revisar las recomendaciones propuestas.

4.12 A continuación un representante de Brasil ofreció apoyo con el CENIPA para que provea asistencia con la implantación de la plataforma ADREP/ECCAIRS en aquellos Estados que todavía no han implantado estos sistemas.

4.13 Finalmente la Reunión felicitó el trabajo que viene realizando Chile y Venezuela en el establecimiento e implementación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), cuya implementación es vital para la implementación del SSP.