



A41-WP/623
TE/222
30/9/22

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES
COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE
LA CUESTIÓN 30

El texto adjunto sobre la cuestión 30 se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

Cuestión 30: Política de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea**Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación**

30.1 La Comisión examina la nota A41-WP/46, presentada por el Consejo, que exhibe la edición 2023-2025 (cuarta) del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) para su respaldo por parte de la Asamblea. El GASP revisado establece la estrategia global para el mejoramiento continuo de la seguridad operacional de la aviación. Proporciona el marco sobre el que se elaboran y aplican los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación (RASP y NASP). La Comisión recomienda a la Asamblea que respalde la edición 2023-2025 del GASP.

30.2 La Comisión examina las siguientes notas relativas a la edición 2023-2025 del GASP: la nota A41-WP/109, presentada por Bangladesh; la nota A41-WP/118, presentada por Singapur y copatrocinada por Australia, Bangladesh, Canadá, China, Malasia, Papua Nueva Guinea, Tailandia, la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), así como por Fiji, Nueva Zelanda, Palau, Samoa, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)¹, los Estados miembros de la Unión Europea (UE)², la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y el Consejo coordinador internacional de Asociaciones de la Industria aeroespacial (ICCAIA); la nota A41-WP/136, presentada por Japón; la nota A41-WP/252, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados miembros³; la nota A41-WP/373, presentada por Colombia y respaldada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, El Salvador, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de); y la nota A41-WP/94, presentada por la ICCAIA, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA). La Comisión conviene en la necesidad de que la OACI continúe apoyando a las regiones y los Estados en el desarrollo y la aplicación de sus RASP y NASP, en consonancia con la última edición del GASP, mediante la creación y actualización de herramientas, orientaciones y tareas de creación de capacidad para asistir a todas las partes interesadas a lograr los objetivos del GASP. La Comisión también conviene en la necesidad de que la OACI, a través de los grupos expertos pertinentes, incluya el análisis de las operaciones de aeronaves regionales, la implantación de nuevas tecnologías, así como la necesidad de cooperación reglamentaria y políticas armonizadas en apoyo de la seguridad operacional en las próximas ediciones del GASP o en la documentación conexas.

30.3 Omán (A41-WP/116) y los Estados Unidos (A41-WP/582) presentan notas de información.

Novedades relativas al Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

30.4 La Comisión examina la nota A41-WP/45, presentada por el Consejo, que exhorta a que se considere una actualización menor del *Plan Mundial de Navegación Aérea* (GANP, Doc 9750 - séptima edición) y propone una perspectiva para la octava edición. La séptima edición del GANP, disponible a través del portal del GANP (<https://www4.icao.int/ganpportal>), propone una actualización al área clave de rendimiento de seguridad operacional del marco de rendimiento del GANP, así como un proceso para su mantenimiento a fin de mantenerlo actualizado. También propone vincular los servicios esenciales detallados en el marco de los Elementos Constitutivos Básicos (BBB) con las Preguntas del Protocolo (PQ) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), así como

actualizaciones menores al marco BBB y al marco de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU). La Comisión recomienda a la Asamblea que respalde la séptima edición del GANP. La Comisión apoya la perspectiva propuesta para la octava edición del GANP y propone estudiar la posibilidad de que el contenido del GANP esté disponible en un formato de documento portátil (PDF) para una mejor legibilidad.

30.5 La Comisión examina la nota A41-WP/131, presentada por China y Singapur, y copatrocinada por Brasil, los Estados Unidos, Japón y Tailandia, y conviene en que la OACI defina nuevos indicadores clave de rendimiento (KPI) dentro del marco de rendimiento del GANP aplicables al concepto de operaciones basadas en las trayectorias (TBO). La Comisión alienta a la comunidad de la aviación a considerar el uso de tales indicadores, si estuviesen disponibles, para cuantificar los beneficios de las TBO.

30.6 La Comisión examina la nota A41-WP/244 presentada por Uruguay y copatrocinada por Guyana y los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)⁴, que insta a la colaboración entre la seguridad operacional y la navegación aérea. La Comisión examina los enfoques prácticos propuestos para mejorar esta colaboración a nivel mundial y regional. La Comisión toma nota del trabajo realizado, como parte de la actualización del área clave de rendimiento de seguridad operacional, para definir indicadores comunes en materia de seguridad operacional para el GANP y el GASP. Para mejorar aún más la alineación entre el GANP y el GASP, la Comisión acuerda que la OACI considere la posibilidad de definir un objetivo ambicioso común en materia de seguridad operacional y de hacer referencia a las categorías, objetivos y metas de alto riesgo del GASP en el KPA sobre seguridad operacional del marco de rendimiento del GANP. La Comisión conviene en alentar a los grupos regionales a que trabajen en conjunto respecto de cuestiones intersectoriales del GANP y del GASP y que consideren la posibilidad de organizar talleres interactivos de concientización entre los tres planes mundiales de la OACI, es decir el GANP, el GASP y el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP).

30.7 La Comisión examina la nota A41-WP/134, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, que destaca la importancia de la armonización mundial, regional y nacional de la planificación de la navegación aérea basada en el rendimiento. La Comisión insta a los Estados, así como a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), a establecer un enfoque de gestión basada en el rendimiento y definir metas de rendimiento de acuerdo con sus necesidades.

30.8 La Comisión examina la nota A41-WP/148, presentada por Arabia Saudita en nombre de los Estados de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC)⁵, que resalta la importancia de la planificación de la navegación aérea a nivel nacional. La Comisión está de acuerdo con la propuesta de enmienda del proyecto de resolución presentado en la nota A41-WP/45, que figura en el apéndice a la nota A41-WP/148 y enmendado durante las deliberaciones, en la que se invita a la OACI a avanzar en la elaboración de textos de orientación relacionados con el plan nacional de navegación aérea en las próximas ediciones del GANP y a recopilar y compartir las mejores prácticas, la experiencia adquirida y los resultados de referencia relacionados con la aplicación de mejoras operacionales en la navegación aérea.

30.9 La Comisión examina las siguientes notas relacionadas con las dificultades y oportunidades para el desarrollo del sistema de aviación mundial, manteniendo a su vez la flexibilidad necesaria para integrar conceptos innovadores y nuevas operaciones: la nota A41-WP/237 y el corrigiendo núm. 1, presentados por los Estados Unidos y copatrocinados por Tailandia, y la nota A41-WP/87, presentada por ICCAIA y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) y copatrocinada por Brasil. La Comisión toma nota de la actualización en curso respecto al concepto operacional de gestión del tránsito

aéreo mundial y del examen de la ruta conceptual para la octava edición del GANP, y conviene en que se señalen a la atención de los grupos expertos pertinentes las características de la siguiente era del sistema de gestión del espacio aéreo y del tráfico aéreo, que se detallan en la nota A41-WP/87. A este respecto, la Comisión acuerda que el proyecto de resolución que figura en la nota WP/87 no es necesario. La Comisión destaca la necesidad de apoyar el trabajo de la mesa redonda sobre las normas de la OACI y la participación de industrias no convencionales (ajenas a la aviación), a través de los mecanismos establecidos por la OACI, para proporcionar orientación para la octava edición del GANP. Respecto al uso de presentaciones directas, la Comisión toma nota de que el Comité Ejecutivo estaba considerando tales asuntos en el marco de la cuestión 23.

30.10 La Comisión examina la nota A41-WP/133, presentada por Japón, que destaca la importancia del medioambiente y, en particular, de mejorar de manera colaborativa el sistema de navegación aérea en pro de la descarbonización, para lograr el desarrollo futuro de la aviación civil sostenible. La Comisión alienta a los Estados miembros a intercambiar información sobre medidas para el desarrollo sostenible de la aviación y a seguir colaborando en la descarbonización a través de la mejora del sistema de navegación aérea.

30.11 Se toma nota de las notas de información presentadas por Brasil (A41-WP/286), Japón (A41-WP/251) y los Estados Unidos (A41-WP/599).

30.12 Concluidas las deliberaciones, la Comisión conviene en presentar, para su adopción por la plenaria, la siguiente resolución para sustituir a la resolución A40-1 de la Asamblea:

Resolución 30/1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

Considerando que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y los demás interesados;

Considerando que, con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado objetivos estratégicos que incluyen objetivos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea;

Reconociendo la importancia de contar con un marco mundial y planes regionales y nacionales en respaldo de los objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en dicho marco mundial;

Reconociendo que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI; y

Tomando nota de la aprobación acordada por el Consejo de la ~~tercera~~ edición 2023-2025 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y de la ~~sexta~~ séptima edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP);

La Asamblea:

1. *Respalda* la ~~tercera~~ edición 2023-2025 del GASP y la ~~sexta séptima~~ edición del GANP para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la evolución del sistema de navegación aérea, respectivamente;
2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización y, a su vez, garantice la estabilidad necesaria;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación, colaboración y coordinación con todos los interesados;
4. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, garantizándose así la coherencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;
5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;
6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), a través del GASP, el GANP y el proceso de planificación regional de la OACI;
7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, así como de los planes regionales y nacionales, evitando la duplicación de esfuerzos;
8. *Exhorta* a los Estados e invita a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. Encarga al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y
10. Declara que la presente resolución sustituye a la resolución ~~A39-12~~ A40-1 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea.

APÉNDICE A

Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la mejora de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de aviación civil internacional;

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados miembros y todos los demás interesados;

Reconociendo los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria;

~~*Reconociendo* que en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) se reafirmó la necesidad de que el marco de la OACI para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación;~~

Tomando nota de que el aumento de tráfico previsto en la aviación civil internacional producirá un número creciente de accidentes de aeronaves a menos que se reduzca el índice de accidentes un sistema de aviación sostenible y resiliente contribuye al desarrollo económico de los Estados y sus industrias;

Reconociendo la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a información pertinente de seguridad operacional;

Reconociendo que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar las prioridades los objetivos, las metas y los indicadores que permitan gestionar las dificultades organizacionales y los riesgos para la seguridad operacional;

Reconociendo que la OACI ha implantado grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes;

Tomando nota de la intención de utilizar los principios de gestión de la seguridad operacional un enfoque basado en los riesgos para gestionar la seguridad operacional contenidos en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

Tomando nota del desarrollo de la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial como plan de acción para asistir a la comunidad de la aviación en la implantación de las iniciativas de seguridad operacional que figuran en el en el logro de los objetivos del GASP, por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes; y

Tomando nota de la necesidad de asistir a los Estados miembros en implantar los principios de gestión de la seguridad operacional y en mitigar los riesgos derivados de los operacionales detectados en la creación de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional para adoptar un enfoque de gestión de la seguridad operacional bajo su programa estatal de seguridad operacional (SSP);

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo, incluidas las operaciones de aeronaves regionales, en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;
2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones ~~cuya vigilancia de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable de maduración~~ procurando la asistencia para reforzar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional y facilitar la implementación del programa estatal de seguridad operacional (SSP);
3. *Insta* a los Estados miembros ejecutar planes nacionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP para reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
4. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para ejecutar planes regionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP a fin de reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional; y
6. *Alienta* a la OACI a que continúe desarrollando ~~la hoja de ruta para la seguridad operacional mundial según se requiera~~ textos de orientación y herramientas para apoyar la elaboración y ejecución de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación.

APÉNDICE B

Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

Considerando que el acrecentamiento de la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia en las operaciones de aviación constituye un elemento clave de los objetivos estratégicos de la OACI;

Habiendo adoptado la Resolución ~~A40-4~~A41-xx, que contiene la declaración consolidada de las políticas permanentes y prácticas conexas de la OACI relativas específicamente a la navegación aérea;

Reconociendo la importancia del GANP como estrategia operacional y como parte del conjunto de medidas para alcanzar las metas mundiales a las que aspira la OACI en materia de reducción de las emisiones de CO₂; y

Reconociendo que muchos Estados y regiones están desarrollando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización y transformación de la navegación aérea;

Reconociendo que el intercambio de mejores prácticas, la experiencia adquirida y el aporte de textos de orientación puede apoyar a los Estados en la introducción de mejoras operacionales de manera rentable por medio de la adopción de sistemas avanzados sin pasar por pasos intermedios;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que utilice la orientación del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea;
2. *Insta* al Consejo a proporcionar a los Estados una hoja de ruta de normalización y evolución, como se anuncia en el GANP, como base para el programa de trabajo de la OACI;
3. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución, estableciendo prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos armonizados a escala mundial en función de las necesidades operacionales;
4. *Exhorta* a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP para la implementación de mejoras operacionales como parte de su estrategia nacional para reducir el impacto ambiental de la aviación internacional, incluidas las emisiones de CO₂;
5. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI, y mutuamente, sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de sus disposiciones las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;
6. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y, en colaboración con la OACI, analizar su implantación;
7. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional y en un informe anual sobre la navegación aérea mundial que incluyan, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados asociados a la implementación de las mejoras operacionales indicadas en el marco ASBU;
8. *Insta* a los Estados que están elaborando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escalas regional y mundial e interoperabilidad; y
9. *Encarga* al Consejo que continúe desarrollando el GANP para mantenerlo actualizado con la evolución de la tecnología las tecnologías emergentes y los requisitos operacionales; y
10. *Invita* a la OACI a avanzar en la elaboración de textos de orientación relacionados con el Plan Nacional de Navegación Aérea en las próximas revisiones del GANP y a recopilar y compartir las mejores prácticas, la experiencia adquirida y los resultados de referencia relacionados con la aplicación de mejoras operacionales.

Resultados pertinentes del Componente de Seguridad Operacional de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021)

Resultados de la HLCC 2021 en cuanto a las medidas operacionales y de seguridad operacional relacionadas con la pandemia de COVID-19

30.13 La Comisión examina la nota de estudio A41-WP/41, presentada por el Consejo, en la que se informa de los trabajos realizados por la Conferencia de Alto Nivel sobre COVID-19 (HLCC 2021) en el marco del Componente de Seguridad Operacional. La Comisión reconoce la importancia de celebrar reuniones de tipo departamental antes de los períodos de sesiones de la Asamblea para poder recomendar a la OACI de manera oportuna la realización de trabajo técnico adicional con miras a la preparación del presupuesto para el trienio siguiente.

30.14 La Comisión, al examinar la nota A41-WP/104 presentada por Bangladesh; la nota A41-WP/188, presentada por el Japón; la nota A41-WP/230, presentada por los Emiratos Árabes Unidos y apoyada por la Arabia Saudita, Bahrein, Kuwait, Omán y Qatar; la nota A41-WP/377, presentada por Indonesia; la nota A41-WP/311, presentada por la CAFAC en nombre de sus 54 Estados miembros³ y la A41-WP/534, presentada por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)⁶, recuerda las recomendaciones pertinentes de la HLCC 2021, y pide a la OACI y a sus Estados miembros que sigan tomando las medidas necesarias para poner en práctica estas recomendaciones, que podrían estar más fundamentadas en el contenido de estas notas de estudio. La Comisión expresa además su firme apoyo a varias de las notas de estudio. Al tomar nota de algunas de las preocupaciones planteadas en relación con las notas A41-WP/230 y A41-WP/377, la Comisión conviene en que el contenido de las notas de estudio debería remitirse a los grupos expertos apropiados para un mayor examen.

30.15 La Comisión examina la nota A41-WP/193, presentada por el Canadá y copatrocinada por Costa Rica, Côte d'Ivoire, Kenya, México, Nueva Zelanda, Omán, la República Dominicana, el Senegal, la UE y sus Estados miembros², los demás Estados miembros de la CEAC1 y EUROCONTROL, en relación con la necesidad de examinar el Anexo 13 para abordar las situaciones de conflicto de intereses durante las investigaciones de seguridad operacional, a fin de aumentar la credibilidad y la transparencia de las investigaciones de accidentes de aviación. Se señala que esta cuestión entra en el ámbito de aplicación del programa de trabajo actual de la OACI. La Comisión expresa su firme apoyo a la nota de estudio y acuerda que su contenido sea remitido al grupo experto correspondiente.

Resultados de la HLCC 2021 sobre la gestión de la seguridad operacional

30.16 La Comisión examina la nota A41-WP/246, Revisión núm. 1, presentada por Chile, Costa Rica, Panamá, República Dominicana, Singapur y la FSF y copatrocinada por el ICCAIA; la nota A41-WP/408, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Ecuador, El Salvador, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Suriname y Uruguay; la nota A41-WP/380, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por Argentina, Costa Rica, Panamá y República Dominicana; la nota A41-WP/303, presentada por la CAFAC en nombre de sus 54 Estados Miembros³; la nota A41-WP/218, presentada por el Brasil y apoyada por la CLAC⁴; la nota A41-WP/187, presentada por el Ecuador y apoyada por la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, El Salvador, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de); la nota A41-WP/314, presentada por el Ecuador y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado

Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, El Salvador, Guatemala, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de); la nota A41-WP/128, presentada por Singapur y copatrocinada por Bangladesh, Canadá, China, Estados Unidos, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Papúa Nueva Guinea, República de Corea, Tailandia, los Estados miembros de la UE2, los demás Estados miembros de la CEAC¹, EUROCONTROL y la FSF; la nota A41-WP/248, presentada por la India; la nota A41-WP/236, presentada por el Canadá y el Japón y copatrocinada por Nueva Zelanda; la nota A41-WP/395, presentada por Chile y apoyada por 20 Estados miembros de la CLAC⁴, Guyana y Suriname; la nota A41-WP/306, presentada por Colombia y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Ecuador, El Salvador, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de); y las notas A41-WP/120 y A41-WP/216, presentadas por China. La Comisión toma nota de que el contenido de estas notas de estudio podría servir de base para las medidas destinadas a abordar las recomendaciones de la HLCC 2021 y acuerda remitirlas a los grupos expertos pertinentes junto con las inquietudes manifestadas durante las deliberaciones.

30.17 Con respecto a la nota A41-WP/303, la Comisión toma nota del apoyo manifestado al hecho de que los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) sean aplicables a los proveedores de servicios de escala, a la vez que reafirma la necesidad de adoptar un enfoque flexible y equilibrado, tal como se refleja en la recomendación de la HLCC. Se expresan inquietudes en relación con la nota A41-WP/306, concretamente la necesidad de lograr un equilibrio entre la armonización y la adaptación de los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional y el riesgo operacional. En cuanto a las notas A41-WP/120 y A41-WP/128, se subraya la necesidad de respetar los principios de protección de los datos e información de seguridad operacional y sus fuentes, como se establece en el Anexo 19 de la OACI.

30.18 Se toma nota de las notas de información proporcionadas por la Arabia Saudita (A41-WP/522), el Brasil (A41-WP/551), China (A41-WP/460), los Emiratos Árabes Unidos (A41-WP/537), los Estados Unidos (A41-WP/378) el Irán (República Islámica del) (A41-WP/195), y el Comité Aeronáutico Interestatal (IAC) (A41-WP/72).

Resultados de la HLCC en asuntos del espectro de radiofrecuencias

30.19 La Comisión examina la nota A41-WP/227, presentada por la Arabia Saudita en nombre de los Estados de la OAAC⁵; la nota A41-WP/266, presentada por Colombia y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de); la nota A41-WP/406, presentada por los Estados miembros de la COCESNA6 y la nota A41-WP/80, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la CANSO, la IATA, el ICCAIA, la IFALPA, la IFATCA, y copatrocinada por la FSF, en relación con las posibles interferencias del despliegue de la tecnología 5G en el radioaltímetro. La Comisión recuerda las recomendaciones pertinentes de la HLCC 2021 y pide a la OACI y a sus Estados miembros que sigan tomando las medidas necesarias y haciendo los esfuerzos que se requieren para garantizar que los radioaltímetros y otros sistemas aeronáuticos no queden expuestos a interferencias perjudiciales, incluyendo la aplicación de medidas de mitigación, el intercambio de las mejores prácticas, así como la elaboración de disposiciones y orientaciones pertinentes. Además, reconociendo el carácter crítico del espectro de radiofrecuencias, la Comisión alienta a los Estados y regiones a participar activamente en las actividades de defensa del espectro y a respaldar la postura de la OACI para la 23ª reunión de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (CMR-23 de la UIT) (comunicación E 3/5-21/37).

30.20 Se toma nota de las notas de información proporcionadas por el Brasil (A41-WP/536), los Estados Unidos (A41-WP/561) y Omán (A41-WP/410).

30.21 A la luz del debate, la Comisión acuerda presentar, para su aprobación por la plenaria, la siguiente resolución para sustituir a la resolución A38-6 de la Asamblea:

Resolución 30/2: Apoyo a la política de la OACI en asuntos

Considerando que la OACI es la agencia especializada de las Naciones Unidas responsable de la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;

Considerando que la OACI adopta las normas y prácticas recomendadas internacionales (SARP) para los sistemas de comunicaciones aeronáuticas y asistentes de radionavegación;

Considerando que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) es la agencia especializada de las Naciones Unidas que regula el uso del espectro de radiofrecuencia;

Considerando que la posición de la OACI, aprobada por el Consejo, para las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones (CMR) de la UIT es producto de la coordinación de los requisitos de la aviación internacional para el espectro de radiofrecuencia;

Considerando que la aviación necesita una estrategia integral sobre el espectro de radiofrecuencia para respaldar la disponibilidad puntual y la protección apropiada del espectro adecuado;

Considerando que es necesario un entorno sostenible para que el crecimiento y desarrollo tecnológico respalden la seguridad y la eficiencia operativa de los sistemas aeronáuticos actuales y futuros, y permitan la transición entre las tecnologías presentes y futuras;

Reconociendo que el desarrollo y la implementación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tráfico aéreo (CNS/ATM) y la seguridad de la aviación civil internacional podría verse afectada gravemente a menos que se cumplan los requisitos de asignación del espectro para una adecuada seguridad aeronáutica y la protección continua de dichas asignaciones;

Reconociendo que los problemas del espectro sin resolver en relación con los servicios de seguridad aeronáutica han provocado cancelaciones de vuelos, degradación de los servicios de gestión del tráfico aéreo e interrupciones de las operaciones de vuelo;

Reconociendo que es necesario gestionar las frecuencias y aplicar las mejores prácticas para garantizar un uso óptimo del espectro de frecuencia asignado a la aviación;

Reconociendo que se necesita el apoyo de las administraciones de los estados miembros de la UIT para garantizar que la CMR respalde la posición de la OACI y se atiendan los requisitos de la aviación;

Considerando la urgente necesidad de reforzar dicho apoyo debido a las mayores demandas de espectro y la agresiva competencia de los servicios de telecomunicaciones comerciales;

Considerando el mayor nivel de actividades en preparación de la CMR de la UIT debido a la creciente demanda de ancho de banda de todos los usuarios del espectro de radiofrecuencia (RF), así como la importancia cada vez mayor del desarrollo de posturas regionales por parte de los organismos de telecomunicaciones regionales, como APT, ASMG, ATU, CEPT, CITELE y RCC4; y

Considerando las recomendaciones 7/3 y 7/6 de la Reunión departamental especial de comunicaciones/operaciones (1995) (SP COM/OPS/95), la Recomendación 5/2 de la 11ª Conferencia de aeronavegación (2003), y la Recomendación 1/12 de la 12.ª Conferencia de aeronavegación (2012) y la Recomendación 5/5 de la Conferencia de Alto Nivel sobre la Covid-19 de la OACI (2021);

La Asamblea:

1. *Insta* a los estados miembros, las organizaciones internacionales y otras partes interesadas de la aviación civil a apoyar firmemente la estrategia de la OACI sobre el espectro de frecuencias, así como la postura de la OACI en las CMR y en otras actividades regionales e internacionales realizadas en preparación de las CMR, incluido mediante lo siguiente:

- a) colaborar para lograr sistemas con un espectro de frecuencias aeronáuticas que sea eficiente, así como una gestión eficiente de las frecuencias aeronáuticas y que se ajuste a las «mejores prácticas» que existen actualmente, ~~demonstrando así la efectividad y relevancia del sector aeronáutico en la gestión del espectro;~~
- b) respaldar las actividades de la OACI en relación con la política y la estrategia sobre el espectro de frecuencias aeronáuticas a través de las reuniones de grupos de expertos y de planificación regionales relevantes;
- c) comprometerse a integrar plenamente los intereses de la aviación en el desarrollo de las posturas presentadas a los foros de telecomunicaciones regionales que participan en la preparación de propuestas conjuntas a la CMR;
- d) incluir en sus propuestas a la CMR, en la medida de lo posible, material coherente con la postura de la OACI;
- e) apoyar la postura de la OACI y las declaraciones de políticas de la OACI en las CMR de la UIT, según lo aprobado por el Consejo e incluido en el Manual sobre Requerimientos del Espectro de Radiofrecuencia para la Aviación Civil (Doc 9718);
- f) comprometerse a facilitar que los expertos en aviación civil participen plenamente tanto en el desarrollo de las posturas regionales y estatales como en la promoción de los intereses de la aviación en la UIT, y
- g) garantizar, en la medida de lo posible, que sus delegaciones en las conferencias regionales, grupos de estudio de la UIT y las WRC incluyan expertos de las autoridades de aviación civil y otras partes interesadas de la aviación civil que estén totalmente preparados para representar los intereses de la aviación;

2. *Insta* a los estados miembros a considerar prioritaria la seguridad del público y la aviación al decidir cómo implementar servicios nuevos o adicionales, y a consultar con los reguladores de seguridad de la aviación, expertos en la materia y usuarios del espacio aéreo para que aporten todas las consideraciones necesarias y establezcan las medidas necesarias para garantizar que los actuales sistemas y servicios de aviación no estén expuestos a interferencias perjudiciales;
23. *Solicita* que el Secretario General llame la atención de la UIT sobre la importancia de una adecuada asignación del espectro de radiofrecuencias y protección de la seguridad aeronáutica;
34. *Indica* al Consejo y al Secretario general que, de forma prioritaria y según el presupuesto adoptado por la Asamblea, garantice la disponibilidad de los recursos necesarios para respaldar el desarrollo y la implementación de una estrategia integral sobre el espectro de frecuencias de la aviación, así como una mayor participación de la OACI en las actividades regionales e internacionales de gestión del espectro; y
45. *Declara* que esta resolución reemplaza a la Resolución ~~A36-25~~A38-6.

-
- 1 Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.
- 2 Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chequia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.
- 3 Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.
- 4 Argentina, Aruba (Reino de los Países Bajos), Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).
- 5 Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Palestina, Qatar, República Árabe Siria, Somalia, Sudán, Túnez y Yemen.
- 6 Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.