



**Cuestión 3 del  
Orden del Día: Seguimiento de los resultados de la Segunda conferencia sobre seguridad  
operacional**

**RESULTADOS DE LA SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD  
OPERACIONAL (HLSC 2015) Y SU IMPACTO EN LAS PRIORIDADES DE SEGURIDAD  
OPERACIONAL DE LA REGIÓN SAM**  
(Presentado por la Secretaría)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota de estudio (NE) presenta información acerca de los resultados de la Segunda conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015) celebrada en Montreal, Canadá, del 02 al 05 de Febrero de 2015, y su impacto en las prioridades de seguridad operacional de la Región SAM	
<b>Referencias</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Primera conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, Montreal, Canadá, 29 de marzo al 01 de abril de 2010 (HLSC 2010)</li><li>• Segunda conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, Montreal, Canadá, 02 al 05 de febrero de 2015 (HLSC 2015)</li><li>• Primera edición de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI (Doc 10004, 2013)</li><li>• Resolución A38-2 – Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<i>A – Seguridad operacional</i>

## **1 Introducción**

1.1 Del 29 de marzo al 01 de abril de 2010, en Montreal, Canadá, la OACI celebró la *Primera conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2010)*, a la que asistieron 551 participantes de 117 Estados miembros, así como representantes de 32 organizaciones internacionales. La Primera conferencia hizo un llamamiento a la OACI para que facilite la recopilación, el análisis y la divulgación de la información sobre seguridad operacional proporcionada por los Estados y la industria, con la cual la Organización recibió el sólido mandato de crear una estrategia para reducir aún más la tasa mundial de accidentes mediante el intercambio de información sobre seguridad operacional entre los Estados miembros y la industria del transporte aéreo.

1.2 Asimismo, del 02 al 05 febrero de 2015, en su Sede principal, la OACI organizó la *Segunda conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015)*, a la que asistieron 714 participantes de 120 Estados miembros y representantes de 35 organizaciones internacionales. El objetivo de esta Conferencia fue reunir a los Directores Generales de Aviación Civil y a los encargados de tomar decisiones estratégicas para crear consensos, obtener compromisos y formular recomendaciones necesarias para el progreso efectivo y eficiente de las actividades clave en la seguridad operacional de la

aviación. En esta Conferencia se abordó los siguientes temas principales: *el examen de la situación de la seguridad operacional, el enfoque futuro para la gestión de la seguridad operacional de la aviación y la facilitación de una mayor cooperación regional.*

## **2 Principales resultados de la Segunda conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015)**

### ***Examen de la situación de la seguridad operacional***

2.1 Al examinar este tema, la Conferencia reconoció las medidas adoptadas por la OACI en respuesta a las recomendaciones de la HLSC de 2010, tomó nota sobre el estado de cumplimiento de los objetivos del GASP y decidió apoyar a la OACI en la realización de las iniciativas en curso, alentándola a trabajar en asociación con otras partes interesadas para finalizar estas iniciativas.

2.2 Asimismo, la Conferencia tomó nota sobre la reunión multidisciplinaria celebrada en la Sede de la OACI que abordó los acontecimientos relacionados con la desaparición del vuelo MH370 de Malaysia Airlines. Esta reunión llegó a la conclusión de que era urgente llevar a cabo un *seguimiento mundial de los vuelos* y, en consecuencia, se establecieron dos grupos: el grupo de trabajo ad hoc de la OACI que elaboró un concepto de operaciones en apoyo al desarrollo futuro del *sistema mundial de socorro y seguridad operacional aeronáuticos (GADSS)* y un equipo especial sobre seguimiento de aeronaves (ATTF) dirigido por la industria que identificó las capacidades a corto plazo para el seguimiento normal de los vuelos utilizando las tecnologías existentes.

2.3 A continuación la Conferencia examinó los asuntos relativos a zonas en conflicto y manifestó su firme apoyo a la labor del equipo especial sobre riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas en conflicto (TF-RCZ), incluyendo la elaboración de orientaciones para realizar y compartir evaluaciones de riesgo. Sobre este asunto, la Conferencia apoyó firmemente la necesidad de contar con un repositorio centralizado de información disponible sobre avisos a los aviadores (NOTAM), circulares de información aeronáutica (AIC), suplementos de publicaciones de información aeronáutica (AIP) y otros tipos de información operacional que tienen por finalidad apoyar la realización de evaluaciones integrales de riesgos de las operaciones en zonas de conflicto.

2.4 A pesar de reconocer los importantes avances efectuados en la implantación de la PBN, la Conferencia observó que aún queda trabajo por hacer por lo que instó a los Estados a mejorar sus actividades de supervisión de la PBN, sacando todo el provecho de los recursos de la OACI para llegar a una implantación uniforme.

### ***Enfoque futuro para la gestión de la seguridad operacional de la aviación***

2.5 Al analizar la integración de los ocho (8) elementos críticos (CE) con el marco del SSP, la Conferencia resaltó la necesidad de mantener visibles e intactos los ocho elementos críticos (CE) en el Anexo 19 y señaló la importancia de destacar su función como fundamento principal del SSP, asimismo, la Conferencia manifestó que el cambio debía introducirse paso a paso de manera que no perturbe el avance que habían logrado los Estados en la implantación del SSP.

2.6 Sobre protección de información, la Conferencia expresó un amplio apoyo a la necesidad de clarificar los conceptos acerca de los tipos de información, las fuentes que han de protegerse, el alcance de la protección y los niveles y límites de protección deseada. En este mismo sentido, la Conferencia recalzó firmemente que era prioritario disponer de disposiciones nuevas y perfeccionadas relativas a la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes, así como de otra información necesaria para mantener y mejorar la seguridad operacional y de sus fuentes pertinentes. La Conferencia

también tomó nota sobre los retos que plantea la aplicación de disposiciones nuevas y perfeccionadas sobre la protección de seguridad operacional y específicamente, el reto de adaptar los marcos legislativos existentes a algunas de las protecciones previstas.

2.7 Al final de la discusión de los asuntos precedentes, la Conferencia convino en que la OACI y la comunidad de la aviación, apoyen a los Estados en la aplicación de las nuevas disposiciones una vez que éstas hayan sido adoptadas por el Consejo, mediante la elaboración de textos de orientación, herramientas, iniciativas de comunicación y capacitación adaptadas a necesidades concretas de cada región.

2.8 Respecto al intercambio de información, la Conferencia, después de analizar las diferentes notas de estudio, recomendó a la OACI que elabore un marco mundial de intercambio de información que pueda utilizarse para distintos tipos de información, incluyendo el intercambio de información operacional y que este marco tenga un formato y taxonomías armonizadas y sea introducido de manera gradual. La conferencia convino en que la OACI inicie un estudio para evaluar la necesidad de mejorar el marco en línea (OLF) del CMA del USOAP para que sea un centro más transparente de fusión de datos que complemente el trabajo que realiza la OACI y sus Estados, así como los grupos regionales de seguridad operacional (RASG) y otros grupos de trabajo.

### ***Facilitación de una mayor cooperación regional***

2.9 En este tema, la Conferencia examinó las medidas adoptadas por la OACI para reforzar la cooperación regional mediante diversas iniciativas y alentó a elaborar una estrategia de movilización de recursos que permita intensificar dicha cooperación para alcanzar los objetivos de seguridad operacional de alta prioridad. La conferencia examinó el progreso logrado por el *Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)* de Latinoamérica y tomó nota de las iniciativas emprendidas por los Estados de Sudamérica para crear el *Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM)*. Al respecto alentó a los Estados SAM a que apoyen su creación.

2.10 En el mismo sentido, la Conferencia convino en fomentar una mayor coordinación y colaboración entre los RASG y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) para asegurar la interoperabilidad regional para la implantación más segura y eficiente de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y recomendó que los RASG y los PIRG actualicen sus respectivos manuales de procedimientos para incorporar su mecanismo de coordinación.

2.11 A continuación, la Conferencia analizó los esfuerzos para reducir la duplicación de actividades de certificación y vigilancia de organizaciones de mantenimiento aprobadas (AMO). Aunque numerosos Estados han concertado acuerdos bilaterales con miras a reducir dicha duplicación, esto sigue consumiendo recursos de los Estados e industria y no solo de las AMO. Al respecto la Conferencia convino en que la OACI tome la iniciativa en colaboración con los Estados y la industria a fin de elaborar un marco internacional para reducir la mencionada duplicación.

2.12 En resumen, la Conferencia y la OACI acordaron impulsar las siguientes prioridades principales:

- ✓ un norma para el seguimiento mundial de los vuelos;
- ✓ un programa integral de trabajo para la mitigación de riesgos en la zona de conflicto;
- ✓ el desarrollo de un sistema para intercambiar información crítica de seguridad operacional;
- ✓ el fortalecimiento y apoyo necesario para que los Estados alcancen los objetivos trazados en el GASP; y

- ✓ una estrategia centralizada de movilización de recursos para mejorar las capacidades de asistencia de modo que “ningún país se quede atrás”.

### **3 Participación de la Región SAM en la HLSC 2015**

3.1 Los Estados SAM tuvieron una destacada participación en la HLSC 2015 en la que presentaron varios temas que fueron acogidos en alto grado por la reunión, entre ellos, la Conferencia:

- ✓ resaltó el progreso logrado por el SRVSOP y la creación del ARCM;
- ✓ apoyó la necesidad de definir con claridad los conceptos acerca de los tipos de información, las fuentes que han de protegerse, el alcance de la protección y los niveles y límites de la protección deseada;
- ✓ respaldó la necesidad de contar con textos de orientación, herramientas, iniciativas de comunicación y capacitación acerca de las nuevas disposiciones que surjan de la HLSC 2015; y
- ✓ consideró la implantación gradual de la integración de los 8 CE y el marco del SSP.

3.2 Hay que resaltar que los 13 Estados Sudamericanos: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y Surinam, por primera vez y de manera unánime y colaborativa respaldaron la posición y puntos de vista regionales, lo que constituye un hito en el ámbito regional y mundial de la aviación.

3.3 Por lo expuesto, se alienta a los Estados SAM a seguir colaborando y abordando los temas aeronáuticos de manera conjunta por el bien de la aviación Sudamericana.

### **4 Impacto de los principales resultados en las prioridades de seguridad operacional de la Región SAM**

4.1 Los resultados alcanzados en la HLSC 2015, permitirán a los Estados SAM a seguir mejorando sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional, esto se verá reflejado en un incremento paulatino de los niveles de aplicación eficaz (EI) de cada Estado y en la reducción gradual de la tasa de los accidentes en la Región Sudamericana.

4.2 A pesar que los Estados tienen un reto muy grande con la implantación de los conceptos y planes previamente discutidos, al final de la implantación los Estados mejorarán ampliamente la seguridad operacional. En el **Apéndice A** de esta nota de estudio se analiza el impacto de los resultados de la HLSC 2015 en las prioridades de seguridad operacional de la Región SAM.

4.3 En el **Apéndice B** de esta nota de estudio se presenta la Declaración de Montreal sobre la planificación del mejoramiento de la seguridad operacional y en el **Apéndice C** se adjunta las conclusiones y recomendaciones de la HLSC 2015.

### **5. Acciones sugeridas**

5.1 Se invita a la reunión de Directores de seguridad operacional a:

- a) tomar conocimiento y comentar sobre la información presentada en esta nota de estudio y en los Apéndices A, B y C.

.....

## APÉNDICE A

**IMPACTO DE LOS PRINCIPALES RESULTADOS DE LA HLSC 2015 EN LAS  
PRIORIDADES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA REGIÓN SAM**

<p align="center"><b>Principales resultados HLSC 2015</b></p> <p><b>Compromiso de los Estados – Declaración de Montreal</b></p>	<p><b>Impacto en las siguientes metas de seguridad operacional de la Región SAM – Declaración de Bogotá</b></p>
<p>Participación activa en las actividades de los RASG (RASG-PA), RSOO (SRVSOP) y otros marcos regionales (ARCM) que se han establecido para facilitar los objetivos del GASP</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejora en la aplicación eficaz (EI) de los Estados</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes promedio de la Región SAM</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes por excursiones de pista</li> <li>✓ Mejora en el porcentaje de certificación de aeródromos</li> <li>✓ Mejora en la implantación del SSP y SMS</li> </ul>
<p>Acelerar la plena implantación de la supervisión reglamentaria de la PBN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejora en la aplicación eficaz (EI) de los Estados</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes promedio de la Región SAM</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes por excursiones de pista</li> <li>✓ Mejora en la implantación del SSP y SMS</li> </ul>
<p>Pronta implantación de los conceptos de operaciones del GADSS, con inclusión del seguimiento normal cada 15 minutos y el seguimiento en situaciones de peligro cada minuto</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejora en la aplicación eficaz (EI) de los Estados</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes promedio de la Región SAM</li> <li>✓ Mejora en la implantación del SSP y SMS</li> </ul>
<p>Iniciar sin demora el intercambio de información sobre riesgos de zonas en conflicto o en sus cercanías</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes promedio de la Región SAM</li> <li>✓ Mejora en la implantación del SSP y SMS</li> </ul>
<p>Aplicar los principios de gestión de riesgos en el SSP y SMS</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejora en la aplicación eficaz (EI) de los Estados</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes promedio de la Región SAM</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes por excursiones de pista</li> <li>✓ Mejora en el porcentaje de certificación de aeródromos</li> <li>✓ Mejora en la implantación del SSP y SMS</li> </ul>

<p align="center"><b>Principales resultados HLSC 2015</b></p> <p><b>Compromiso de los Estados – Declaración de Montreal</b></p>	<p><b>Impacto en las siguientes metas de seguridad operacional de la Región SAM – Declaración de Bogotá</b></p>
<p>Cooperar entre los Estados para facilitar la efectiva implantación de los nuevos objetivos del GASP a mediano y largo plazo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejora en la aplicación eficaz (EI) de los Estados</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes promedio de la Región SAM</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes por excursiones de pista</li> <li>✓ Mejora en el porcentaje de certificación de aeródromos</li> <li>✓ Mejora en la implantación del SSP y SMS</li> </ul>
<p>Vincular a otros ministerios y organizaciones dentro de sus gobiernos a fin de obtener fondos para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y apoyar la incorporación de aportes relacionados con la aviación en los objetivos de las Naciones Unidas de desarrollo sostenible y las metas conexas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejora en la aplicación eficaz (EI) de los Estados</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes promedio de la Región SAM</li> <li>✓ Reducción en la tasa de accidentes por excursiones de pista</li> <li>✓ Mejora en el porcentaje de certificación de aeródromos</li> <li>✓ Mejora en la implantación del SSP y SMS</li> </ul>

**DECLARACIÓN DE MONTREAL SOBRE LA PLANIFICACIÓN DEL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

*Considerando* que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos ofrecen el marco esencial que se requiere para apoyar la operación segura de un sistema de aviación mundial;

*Considerando* que la seguridad operacional de la aviación es un prerequisite para el desarrollo sostenible del transporte aéreo que es un elemento catalizador del desarrollo económico y social;

*Considerando* que los Estados miembros tienen una responsabilidad colectiva respecto de la seguridad operacional de la aviación y su mejoramiento sólo puede ser posible mediante un esfuerzo basado en la cooperación, colaboración y coordinación de todas las partes interesadas mediante el liderazgo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

*Reconociendo* los esfuerzos de la comunidad internacional para la aplicación de las Conclusiones y recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en 2010;

*Reconociendo* las medidas adoptadas por la OACI y la función de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), los Estados miembros y los socios del ámbito de la seguridad operacional de la aviación para identificar y lograr los objetivos y prioridades del Plan global de la seguridad operacional de la aviación (GASP) respaldado por el 38º período de sesiones de la Asamblea;

*Reconociendo* que la navegación basada en la performance (PBN) es la principal prioridad de navegación aérea y que la supervisión reglamentaria es un requisito esencial para lograr su implantación de manera segura;

*Reconociendo* que los recientes acontecimientos han destacado la necesidad de mejorar la oportuna identificación y localización de las aeronaves en peligro, así como las efectivas medidas de búsqueda y salvamento (SAR) y las operaciones de recuperación;

*Reconociendo* las dificultades que supone integrar sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en sus sistemas nacionales de navegación aérea en condiciones de seguridad;

*Reconociendo* que el reciente caso de derribamiento de una aeronave civil ha demostrado la urgente necesidad de proporcionar información precisa y oportuna a los Estados y líneas aéreas respecto a los riesgos para la aviación civil debido a zonas de conflicto y perfeccionar los mecanismos existentes para intercambiar dicha información;

*Reconociendo* que la confianza mutua entre los Estados, así como la confianza del público en la seguridad del transporte aéreo, depende del acceso a información pertinente y oportuna sobre seguridad operacional;

*Reconociendo* la función de la aviación en las emergencias de salud pública y la importancia de la colaboración entre los sectores de aviación y de salud pública para la planificación de la preparación y respuesta para atender sucesos de salud pública;

*Reconociendo* los desafíos que enfrentan los Estados para poder contar con un sistema maduro de supervisión de la seguridad operacional y para implantar un programa estatal de seguridad operacional (SSP) a fin de lograr los objetivos del GASP;

*Recordando* que todas las partes interesadas deben utilizar plenamente el marco de seguridad operacional y que dicho marco debe evolucionar para llegar a la implantación de prácticas de gestión de la seguridad proactivas a fin de garantizar su eficacia y eficiencia constantes en el entorno normativo, económico y técnico cambiante del siglo XXI;

*Reconociendo* que la protección de determinados registros de accidentes e incidentes y de otra información recopilada con el propósito de mantener o mejorar la seguridad operacional y sus fuentes conexas, es esencial para garantizar que se facilite en forma continua la información en apoyo de las actividades de investigación de accidentes y gestión de la seguridad operacional;

*Reconociendo* que el intercambio de la información sobre seguridad operacional es esencial para la evaluación e identificación de los riesgos asociados con la seguridad operacional a escala estatal, regional y mundial;

*Reconociendo* que los marcos regionales, con inclusión de los RASG, los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), las Organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) son mecanismos de cooperación eficaces para apoyar a los Estados con el fin de que aborden las deficiencias en materia de seguridad operacional y fortalezcan la seguridad operacional de la aviación de manera coordinada, cooperativa y colaborativa;

*Reconociendo* que unas estrategias perfeccionadas para la movilización de recursos pueden ayudar a los Estados para establecer sistemas de vigilancia de la seguridad operacional eficaces en casos de insuficiencia de recursos;

Los Directores Generales de Aviación Civil y los jefes de otras autoridades competentes, reunidos en Montreal, Canadá, del 2 al 5 de febrero de 2015, con motivo de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional:

1. *Se comprometen a actuar conforme a los planes convenidos en esta Conferencia:*

- a) participando activamente en las actividades de los RASG, RSOO y otros marcos regionales que se establecieron para facilitar los objetivos del GASP;
- b) haciendo uso de todos los recursos disponibles para acelerar la plena implantación de la supervisión reglamentaria de la PBN;
- c) implantando prontamente los conceptos de operaciones del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS), con inclusión del seguimiento normal cada quince minutos y el seguimiento en situaciones de peligro cada minuto;
- d) iniciando sin demora el intercambio de información sobre riesgos para la aviación civil derivados de operaciones sobre zonas de conflicto o en sus cercanías;
- e) aplicando los principios de gestión de riesgos de seguridad operacional en el SSP de sus Estados y garantizando la implantación de dichos principios en los sistemas de gestión de la seguridad operacional en todo el sistema de aviación;
- f) cooperando entre sí para facilitar la efectiva implantación de los nuevos objetivos del GASP a medio y largo plazo;

- g) vinculando a otros ministerios y organizaciones dentro de sus gobiernos a fin de obtener fondos para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y de apoyar la incorporación de aportes relacionados con la aviación en los objetivos de las Naciones Unidas de desarrollo sostenible y las metas conexas.

## 2. *La Conferencia:*

- a) *Exhorta* a los Estados a contribuir con conocimientos técnicos a las actividades de los RASG y a implementar sus iniciativas de seguridad operacional centrándose en sus prioridades;
- b) *Urge* a los Estados y a los socios en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación a mantener la confianza del público en un sistema de transporte aéreo seguro mejorando el seguimiento de los vuelos, especialmente sobre las áreas oceánicas y remotas, mejorando los procedimientos SAR;
- c) *Urge* a los Estados y la OACI, de manera prioritaria, a publicar, continuar la elaboración y aplicar principios de seguimiento mundial, localización de sitios de accidentes, recuperación de registros de vuelo y procedimientos SAR de conformidad con el GADSS;
- d) *Urge* a la OACI a facilitar el intercambio de información sobre riesgos para la aviación civil que surgen de operaciones en zonas de conflicto o en sus cercanías y, a los Estados, a intercambiar toda información disponible y pertinente en este sentido;
- e) *Urge* a los Estados a reforzar, mediante evaluaciones sólidas, los arreglos para enfrentar los riesgos para la aviación civil que surgen de zonas de conflicto;
- f) *Urge* a los Estados a garantizar la seguridad operacional de las aeronaves civiles por medio de la coordinación militar, como se describe en la circular de la OACI titulada *Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo* (Cir 330);
- g) *Exhorta* a los Estados a prestar asistencia en la elaboración de procedimientos para facilitar la gestión mejorada de los sucesos de salud pública y la respuesta en el sector de la aviación;
- h) *Exhorta* a los Estados a tomar medidas apropiadas, basándose en la aplicación eficaz del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), para avanzar la implantación de sus SSP y señalar su progreso a la OACI;
- i) *Exhorta* a los Estados a continuar mejorando los SSP y las disposiciones relativas a la gestión de la seguridad operacional de modo de prestar apoyo a su aplicación en consonancia con los objetivos del GASP;
- j) *Exhorta* a los Estados a remitirse a la orientación de la OACI al elaborar o enmendar reglamentos relativos a los RPAS y establecer medios formales para instruir a los usuarios en lo que atañe a los riesgos que supone su operación;
- k) *Exhorta* a los Estados, la OACI y los socios en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación a cooperar entre sí para facilitar la solución de problemas de seguridad operacional en relación con la operación internacional de aeronaves;

- l) *Urge* a los Estados, con el apoyo de la OACI, a aplicar disposiciones nuevas y mejoradas relativas a la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes y de información de otra índole recopilada para mantener o reforzar la seguridad operacional y las fuentes conexas;
- m) *Exhorta* a los Estados, los RASG y otras partes interesadas de la aviación a apoyar a la OACI en la elaboración gradual de un marco mundial de intercambio de información;
- n) *Exhorta* a los Estados, los RASG, los socios en el ámbito de la seguridad operacional y la industria a apoyar la actualización del GASP, particularmente respecto a las mejores prácticas en los Estados y las regiones, el intercambio de información sobre seguridad operacional y la elaboración de hojas de ruta en materia de seguridad operacional;
- o) *Exhorta* a los Estados, las partes interesadas de la aviación y la industria a prestar apoyo a los RASG y RSOO fortaleciendo su función como marcos estratégicos, de cooperación y coordinación destinados a salvar las deficiencias y centrarse en las prioridades de cada región;
- p) *Exhorta* a los Estados y las partes interesadas pertinentes a aumentar su participación y contribuciones a los marcos regionales en el tratamiento de las deficiencias en materia de seguridad operacional y el fortalecimiento de la seguridad operacional de la aviación;
- q) *Exhorta* a los Estados y a la industria a que apoyen a la OACI en la elaboración de un marco internacional encaminado a reducir la duplicación de actividades de certificación y vigilancia de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO).
- r) *Exhorta a la OACI a:*
  - i. continuar ayudando a los Estados en la aplicación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) relacionados con la seguridad operacional y en la implantación de un sistema de supervisión de la seguridad operacional eficaz mediante más textos de orientación, instrucción y herramientas;
  - ii. continuar ayudando a los Estados en la implantación de la PBN;
  - iii. completar el concepto GADSS para el seguimiento mundial y dirigir la puesta en marcha de una iniciativa de implantación que aplique las tecnologías existentes;
  - iv. definir y actualizar textos de orientación conexas, incluida la revisión de la Cir 330, en materia de evaluación de riesgos para las operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de ellas, así como desarrollar y hospedar un depósito centralizado de información disponible sobre zonas de conflicto;
  - v. proseguir el estudio de la información procedente de investigaciones de accidentes e incidentes e información suministrada por los fabricantes de aeronaves en materia de sucesos meteorológicos inusuales o extremos;
  - vi. continuar apoyando a los Estados en el logro de los objetivos del GASP refinando y armonizando los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) identificados para facilitar la observación y medición;
  - vii. supervisar la implantación de SSP por parte de los Estados miembros;

- 
- viii. acelerar la elaboración de disposiciones, a fin de poder aplicar un enfoque armonizado para reglamentar los RPAS, y proporcionar a los Estados un foro para que compartan sus experiencias y mejores prácticas;
  - ix. garantizar avances rápidos en pos de la adopción de disposiciones nuevas y mejoradas sobre la protección de la información sobre gestión de la seguridad operacional, así como de los registros de accidentes e incidentes, y apoyar a los Estados en su aplicación;
  - x. asegurar los medios apropiados para la protección adecuada de la información sobre seguridad operacional a fin de facilitar la elaboración de un marco mundial de intercambio de información aplicando un enfoque gradual;
  - xi. apoyar la implantación del GASP por medio del desarrollo de hojas de ruta de seguridad operacional y su evolución constante utilizando un enfoque centrado en los datos;
  - xii. dirigir la coordinación y facilitación para donantes y asociados estableciendo un grupo de socios para la prestación de asistencia para la implantación de la seguridad operacional de la aviación con el fin de prestar asistencia a los Estados;
  - xiii. elaborar una estrategia de movilización de recursos a fin de reforzar la capacidad de asistencia para la implantación y participar en la elaboración de los objetivos de las Naciones Unidas de desarrollo sostenible;
  - xiv. dirigir la armonización e integración de marcos regionales, con inclusión de los RASG y RSOO, con miras a cumplir los objetivos del GASP y las metas regionales; y
  - xv. ejercer su función fomentando el mayor desarrollo de las RSOO con el objeto de garantizar un marco armonizado y la cooperación entre los Estados y otras partes interesadas.

Teniendo en cuenta lo anterior, los Directores Generales de Aviación Civil y la Conferencia aprobaron las conclusiones y recomendaciones para que todas las partes interesadas tomen las medidas correspondientes.

-----

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### CUESTIÓN 1: EXAMEN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

**Tema 1.1: Logros y trabajo restante**  
**HLSC/15-WPs/1, 16, 17, 18, 19, 20, 28 Revisada, 30, 32, 35 Revisada, 83, 85, 88 Revisada, 100, 101 Revisada**  
**HLSC/15-IPs/6, 8, 9, 13, 26, 27**

#### 1. CONCLUSIÓN 1/1

1.1 La conferencia coincidió en las siguientes conclusiones:

a) *Avance logrado desde la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en 2010 (HLSC 2010):*

- 1) Que se observan importantes avances en la ejecución de las recomendaciones de la HLSC 2010 y el logro de los objetivos del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP); y
- 2) Que hace falta un mayor esfuerzo para concretar las iniciativas surgidas de la HLSC 2010 que están en curso y alcanzar plenamente los objetivos fijados en el GASP.

b) *Apoyo a las actividades de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG):*

[Las conclusiones relacionadas con esta cuestión se abordan en el marco del tema 3.1 de la conferencia, *Colaboración regional eficaz y eficiente.*]

c) *Supervisión reglamentaria para una implantación eficaz de la navegación basada en la performance (PBN):*

- 1) Que, en vista de que la falta de una supervisión reglamentaria adecuada ha contribuido a que se dilate la ejecución de la Resolución A37-11 de la Asamblea — *Metas mundiales de navegación basada en la performance*, debería darse prioridad en este momento a aquellos aspectos capaces de redituar los mayores beneficios en términos de mejora de la seguridad operacional.

#### 2. RECOMENDACIÓN 1/1

2.1 La conferencia coincidió en las recomendaciones siguientes:

a) *Avance logrado desde la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en 2010 (HLSC 2010):*

- 1) Que la OACI, los Estados y quienes actúan en el campo de la seguridad operacional de la aviación continúen trabajando en las iniciativas en curso que se pusieron en marcha en respuesta a las recomendaciones de la HLSC 2010;

- 2) Que los Estados alienten a los explotadores aéreos a utilizar efectivamente los procesos que integran un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) antes de llevar a la práctica un sistema de gestión de los riesgos asociados a la fatiga (FRMS) a efectos de extraer los mayores beneficios en términos de seguridad operacional y eficiencia; y
  - 3) Que la documentación que la OACI pone a disposición sobre temas de seguridad operacional se publique en todos los idiomas de la OACI utilizando terminología uniforme.
- b) *Apoyo a las actividades de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG):*
- [Las recomendaciones relacionadas con esta cuestión se abordan en el marco del tema 3.1 de la conferencia, *Colaboración regional eficaz y eficiente.*]
- c) *Supervisión reglamentaria para una implantación eficaz de la navegación basada en la performance (PBN):*
- 1) Que los Estados agilicen la instauración de una supervisión reglamentaria integral de la navegación basada en la performance (PBN), aprovechando cabalmente todos los recursos disponibles para acrecentar la eficacia de su función de supervisión de la PBN;
  - 2) Que los Estados procedan a poner en práctica lo previsto en la Resolución A37-11 — *Metas mundiales de navegación basada en la performance* de la Asamblea, poniendo énfasis en aquellos aspectos capaces de redituar los mayores beneficios en términos de seguridad operacional; y
  - 3) Que la OACI elabore una descripción clara de los diferentes requisitos, funciones y actividades de supervisión reglamentaria necesarios para habilitar la implantación efectiva de la PBN.

**Tema 1.2: Cuestiones emergentes de seguridad operacional**  
**HLSC/15-WPs/2, 3, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 21, 33, 36, 48 Revisada, 49, 50, 53, 64, 65,**  
**67, 74, 81, 82, 84, 91, 97, 99, 102 Revisada**  
**HLSC/15-IPs/18, 19, 24, 30, 31, 32, 40**

## 1. CONCLUSIÓN 1/2

1.1 La conferencia coincidió en las conclusiones siguientes:

- a) *Seguimiento mundial de vuelos*
  - 1) los sucesos recientes, tales como el accidente del vuelo AF447 y la desaparición del vuelo MH370, han puesto de manifiesto la necesidad de establecer disposiciones que exijan a los explotadores a que determinen la posición de una aeronave en cualquier momento y en cualquier lugar; y

- 2) los Estados, las autoridades de navegación aérea y la industria deberían comenzar la implantación voluntaria de un seguimiento mundial de vuelos utilizando las tecnologías disponibles, con carácter urgente.
- b) *Zonas de conflicto*
- 1) la trágica pérdida del vuelo MH17 pone de relieve la urgente necesidad de proporcionar información precisa y oportuna a los Estados y a las líneas aéreas con respecto a los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto; y
  - 2) existe la urgente necesidad de utilizar y perfeccionar los mecanismos existentes con el fin de intercambiar información crítica sobre restricciones en el uso del espacio aéreo relacionadas con zonas de conflicto para que se efectúen evaluaciones de riesgos rigurosas.
- c) *Coordinación cívico-militar*
- 1) los Estados deberían velar por la seguridad operacional de las aeronaves civiles mediante la coordinación cívico-militar como se señala en la circular de la OACI titulada *Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo* (Cir 330) y deberían actualizar dicha circular periódicamente;
- d) *Salud pública*
- 1) el brote del virus de Ébola ha puesto de manifiesto el valor que sigue teniendo el programa denominado Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), pero es necesario encontrar los recursos para garantizar que continúe existiendo; y
  - 2) los Estados pueden recurrir a los conocimientos especializados de los que ya disponen sus autoridades de reglamentación a efectos de fortalecer una mejor gestión de los sucesos que afectan a la salud pública y que tienen repercusiones en el sector de la aviación.
- e) *Condiciones meteorológicas extremas*
- 1) Es necesario un mayor análisis de los datos e información provenientes de investigaciones de accidentes e incidentes para determinar si hace falta perfeccionar las disposiciones de la OACI con el objeto de reducir aún más los riesgos relacionados con las condiciones meteorológicas extremas.
- f) *Duración de las grabaciones de CVR*
- 1) los Estados deberían respaldar las propuestas de enmienda surgidas del Grupo de expertos sobre registradores de vuelo (FLIRECP) que apuntan a extender a 25 horas la duración de las grabaciones de los registradores de la

voz en el puesto de pilotaje (CVR) que se instalen en los aviones grandes de fabricación nueva; y

- 2) la OACI debería asegurar que para estos CVR de más duración de grabación se apliquen los resguardos correspondientes respecto al posible uso que se haga de los mismos, restringiéndolo a los fines del mantenimiento o acrecentamiento de la seguridad operacional de la aviación.

## 2. RECOMENDACIÓN 1/2

2.1 La conferencia coincidió en las recomendaciones siguientes:

a) *Seguimiento mundial de vuelos*

- 1) que la OACI proceda con celeridad a publicar el Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) y lo utilice para la puesta en marcha de actividades de seguimiento de vuelos normales, anormales y en peligro, de búsqueda y salvamento (SAR) y extracción de los datos contenidos en los registradores de voz en el puesto de pilotaje (CVR) y de datos de vuelo (FDR);
- 2) que con carácter urgente la OACI siga elaborando disposiciones basadas en el rendimiento para el seguimiento de vuelos normales que le ofrezcan a la industria opciones viables, y que inste a la industria a que comience a llevar a la práctica en forma voluntaria el seguimiento mundial valiéndose de las tecnologías disponibles;
- 3) que la OACI encabece una iniciativa mundial de instauración de actividades de seguimiento de aeronaves en un contexto multinacional que permita demostrar el uso óptimo del equipo que se utiliza actualmente e integre los resultados en los textos de orientación;
- 4) que la OACI apoye la realización de ejercicios regionales de instrucción en SAR para casos de vuelos con un comportamiento anormal y comparta los resultados con la comunidad internacional;
- 5) que la OACI reexamine la interrelación entre el Anexo 12 — *Búsqueda y salvamento* y el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y clarifique las disposiciones referidas al supuesto de que la aeronave no haya podido localizarse al finalizar la fase de búsqueda y salvamento y continúen las actividades de búsqueda a efectos de localizarla para los fines de la investigación; y
- 6) que la OACI aliente a los Estados y a la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) a que analicen las necesidades de atribución de espectro de radiofrecuencias cuando se reúnan en la Conferencia mundial de radiocomunicaciones de 2015 (CMR-15), a fin de que con carácter urgente se otorguen las atribuciones de espectro necesarias para las actividades de vigilancia de los servicios del tránsito aéreo mundial.

b) *Zonas de conflicto*

- 1) que la OACI y los Estados trabajen para poner en práctica la estrategia diseñada por el Equipo especial sobre los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto (TF-RCZ) como punto de partida para fortalecer los arreglos que permitan responder a los riesgos que plantean las zonas de conflicto a la aviación civil;
- 2) que la OACI establezca con carácter urgente un repositorio simple y centralizado basado en la web para poner a disposición información que sirva para evaluar los riesgos existentes sobre zonas de conflicto o en sus cercanías. Debería identificarse con claridad en el repositorio la fuente de la información;
- 3) que la OACI examine los SARPS y textos de orientación que se ocupan de la evaluación de los riesgos de volar sobre o en cercanías de zonas de conflicto para tender al más alto grado de seguridad operacional para la aviación civil;
- 4) que la OACI encargue al Grupo de expertos en investigación de accidentes (AIGP) que examine las disposiciones correspondientes del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* teniendo debidamente en consideración los siguientes supuestos:
  - i) el Estado del suceso no lleva a cabo la investigación que establece el Anexo 13 y no prevé delegarla en otro Estado;
  - ii) no se expide el informe final dentro de un plazo razonable; y
  - iii) grado de participación en la investigación de otros Estados cuyos ciudadanos se cuentan entre las víctimas fatales o heridos graves;
- 5) que con carácter urgente los Estados colaboren con el marco de intercambio de información de la OACI poniendo a disposición toda información pertinente sobre los riesgos de volar sobre o en cercanía de zonas de conflicto.

c) *Condiciones meteorológicas extremas*

- 1) que la OACI continúe su labor de análisis de los datos e información provenientes de investigaciones de accidentes e incidentes y los facilitados por los fabricantes de aeronaves en vinculación con los sucesos meteorológicos inusuales/extremos; y
- 2) que a partir de los resultados de esos análisis, la OACI evalúe la necesidad de perfeccionar sus disposiciones relativas al equipamiento de aeronavegabilidad, operaciones y detección con miras a reducir aún más los riesgos por cambios meteorológicos y tomar las medidas que correspondan.

d) *Cooperación cívico-militar*

- 1) que la OACI acompañe a los Estados en la tarea de velar por la seguridad operacional de las aeronaves civiles a través de la coordinación cívico-militar

como se señala en la circular de la OACI sobre *Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo* (Cir 330) y actualice la circular periódicamente.

e) *Salud pública*

- 1) que la OACI sostenga el programa denominado Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos que afectan a la salud pública en la aviación civil (CAPSCA) para ayudar a los Estados a alistarse y reaccionar con rapidez ante todo nuevo suceso de esas características;
- 2) que los Estados apoyen el programa CAPSCA y contribuyan a él en dinero o en especie; y
- 3) que cuando sea factible los Estados recurran a los conocimientos especializados de los departamentos médicos de sus autoridades de reglamentación, además de otros expertos en salud pública, a efectos de fortalecer la gestión y respuesta ante sucesos que afectan a la salud pública en el sector de la aviación;

f) *Generalidades*

- 1) que la OACI brinde información actualizada sobre los avances y estado de ejecución respecto de todos los temas mencionados precedentemente en un informe a presentarse ante el 39º período de sesiones de la Asamblea.

## **CUESTIÓN 2: ENFOQUE FUTURO PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN**

**Tema 2.1: Programa estatal de seguridad operacional**  
**HLSC/15-WPs/8, 22, 24, 27, 31, 35 Revisada, 37, 44, 47, 51, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 69, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 79, 87, 88 Revisada, 89, 90, 98, 103**  
**HLSC/15-IPs/1, 2, 4, 5, 7, 10, 11, 12, 15, 20, 21, 25, 29, 33, 35, 39**

### **1. CONCLUSIÓN 2/1**

1.1 La conferencia coincidió en las conclusiones siguientes:

- a) *Estrategias para la gestión de la seguridad operacional de la aviación*
  - 1) un enfoque basado en el riesgo es un medio eficaz para que los Estados puedan gestionar las actividades de aviación nuevas y existentes;
  - 2) se necesitan textos de orientación adicionales para que los Estados puedan elaborar una reglamentación basada en el rendimiento; y
  - 3) se requieren disposiciones de la OACI nuevas o perfeccionadas, así como la colaboración entre los Estados, para garantizar la integración operacionalmente segura de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

- b) *Implementación del programa estatal de seguridad operacional (SSP)*
- 1) debería hacerse un seguimiento de la implementación del sistema de supervisión de la seguridad operacional del Estado y del programa estatal de seguridad operacional (SSP) a fin de determinar el avance logrado hacia los objetivos del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP);
  - 2) se necesitan orientaciones adicionales y el intercambio de experiencias para que los Estados puedan establecer e implementar los SSP; y
  - 3) se necesitan indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) para que los Estados puedan supervisar y medir el rendimiento.
- c) *Perfeccionamiento de las disposiciones relativas a los programas estatales de seguridad operacional (SSP)*
- 1) la adopción del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* ha facilitado la consolidación general de las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la gestión de la seguridad operacional que permitirán su evolución ulterior; y
  - 2) el perfeccionamiento de las disposiciones relativas a los programas estatales de seguridad operacional (SSP) debería apoyar a los Estados en sus iniciativas para cumplir los objetivos del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) e incorporar la integración de los ocho elementos críticos de un sistema de supervisión de la seguridad operacional con el marco del SSP para que los Estados puedan conseguir la madurez necesaria en cada paso para alcanzar una performance mejorada y duradera.

## 2. RECOMENDACIÓN 2/1

2.1 La conferencia coincidió en las recomendaciones siguientes:

- a) *Estrategias para la gestión de la seguridad operacional de la aviación*
- 1) la OACI debería evaluar la viabilidad y los beneficios que podrían obtenerse con la ampliación de la aplicabilidad del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) a otras actividades aeronáuticas;
  - 2) la OACI debería establecer un mecanismo de coordinación para ayudar a los Estados en la resolución de las cuestiones de seguridad operacional relacionadas con los explotadores de aeronaves extranjeros;
  - 3) la OACI debería elaborar textos de orientación para facilitar el establecimiento de una reglamentación basada en el rendimiento;
  - 4) la OACI debería acelerar la elaboración de disposiciones que los Estados puedan utilizar para reglamentar las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) dentro de sus espacios aéreos y para instruir a los usuarios sobre los riesgos relacionados con sus operaciones.

- 5) los Estados deberían abordar los riesgos que representa el uso no reglamentado de aeronaves pilotadas a distancia (RPA) en las proximidades de los aeródromos para los vuelos internacionales; y
  - 6) la OACI debería ofrecer materiales de apoyo para ayudar a los Estados a reducir los riesgos que representan para los vuelos internacionales las RPA que vuelan en las proximidades de los aeródromos.
- b) *Implementación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP)*
- 1) los Estados deberían utilizar la herramienta de análisis de brechas del programa estatal de seguridad operacional (SSP) de la OACI y la autoevaluación del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) para facilitar la supervisión y la implementación del SSP;
  - 2) la OACI debería elaborar orientaciones y mecanismos para compartir las mejores prácticas a fin de apoyar la implementación de los SSP; y
  - 3) la OACI debería perfeccionar y armonizar los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) establecidos teniendo en cuenta aquellos que se están utilizando actualmente;
- c) *Perfeccionamiento de las disposiciones relativas a los programas estatales de seguridad operacional (SSP)*
- 1) la OACI, al considerar la integración de los ocho elementos críticos de un sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional y los once elementos del marco del programa estatal de seguridad operacional (SSP), debería cerciorarse de que los ocho elementos críticos se mantengan visibles y que se destaque su función como base de los SSP; y
  - 2) la OACI debería armonizar las disposiciones relativas a la recopilación de datos de seguridad operacional.

**Tema 2.2: Protección de la información sobre seguridad operacional**  
**HLSC/15-WPs/4, 25, 38, 46, 54, 78, 80, 88 Revisada, 93, 104**  
**HLSC/15-IPs/28, 39**

1. **CONCLUSIÓN 2/2**

1.1 La conferencia coincidió en las conclusiones siguientes:

- a) las autoridades encargadas de la investigación de accidentes recopilan y generan registros en el curso de las investigaciones que llevan a cabo con la finalidad de determinar las causas y/o factores contribuyentes de los accidentes o incidentes de aviación con el fin de prevenir que se repitan. La protección del acceso continuo de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes a

información esencial durante la realización de una investigación depende de la capacidad de los Estados de implantar una protección adecuada de los registros de accidentes e incidentes;

- b) los mecanismos proactivos diseñados para la gestión de la seguridad operacional de la aviación dependen de la recopilación, análisis e intercambio de información sobre seguridad operacional para la identificación oportuna y la mitigación subsiguiente de los riesgos y peligros que pueden surgir a raíz de un accidente o un incidente. El éxito de este enfoque proactivo para la gestión de la seguridad operacional de la aviación depende de la protección adecuada de la información sobre seguridad operacional y de sus fuentes para alentar una notificación que sea significativa;
- c) la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes, de otra información recopilada para fines de mantener o mejorar la seguridad operacional y de sus fuentes es un factor habilitante para mejorar la seguridad operacional y debería introducirse a nivel legislativo;
- d) los grupos de expertos multidisciplinarios han contribuido en la elaboración de propuestas para perfeccionar las disposiciones de la OACI en materia de protección de ciertos registros de accidentes e incidentes y de otra información recopilada para fines de mantener o mejorar la seguridad operacional y sus fuentes;
- e) la coherencia de las propuestas para los anexos pertinentes, que se logrará al armonizar el trabajo de los grupos de expertos pertinentes, las observaciones hechas por los Estados y la información provista durante la conferencia, es fundamental para la elaboración, adopción y aplicación eficaz de las disposiciones nuevas y perfeccionadas sobre este tema. Además, es necesario definir claramente los tipos de información y fuentes que han de protegerse, así como el alcance, los niveles y los límites de la protección que se busca; y
- f) los avances expeditivos en la labor de la OACI para adoptar disposiciones nuevas y perfeccionadas en materia de protección de ciertos registros de accidentes e incidentes y de información recopilada para fines de mantener o mejorar la seguridad operacional además de la asistencia a los Estados en la aplicación de estos nuevos marcos de protección se consideran un factor fundamental para mejorar la seguridad operacional de la aviación.

## 2. RECOMENDACIÓN 2/2

2.1 La conferencia coincidió en las recomendaciones siguientes:

- a) que la OACI se asegure de que se logren avances significativos y expeditivos para la adopción de disposiciones nuevas y perfeccionadas relativas a la protección de determinados registros de accidentes e incidentes y otra información recopilada con el propósito de mantener o mejorar la seguridad operacional y sus fuentes conexas, asegurándose igualmente de la coherencia y claridad de las propuestas y teniendo en cuenta los plazos necesarios para que los Estados promulguen o enmienden la legislación pertinente;

- b) que los Estados realicen los ajustes de orden jurídico necesarios para implantar con eficiencia los marcos de protección nuevos y perfeccionados a fin de facilitar la gestión de la seguridad operacional y las actividades de investigación de accidentes; y
- c) que la OACI apoye a los Estados en la aplicación de las disposiciones nuevas y perfeccionadas mediante una estrategia que comprenda textos de orientación, herramientas de apoyo y seminarios adaptados a las necesidades de cada región, con miras a crear confianza, cooperación, rendición de cuentas y un entendimiento común entre los expertos en materia de seguridad operacional de la aviación, las autoridades encargadas de la investigación de accidentes, las autoridades encargadas de la reglamentación, los oficiales encargados del cumplimiento de la ley y las autoridades del sistema judicial en el contexto de una cultura de notificación abierta.

**Tema 2.3: Intercambio de información sobre seguridad operacional**  
**HLSC/15-WPs/5, 15, 26, 27, 34, 39, 59, 70, 86, 88 Revisada, 95, 105**  
**HLSC/15-IPs/16, 38**

**1. CONCLUSIÓN 2/3**

**1.1 La conferencia coincidió en las conclusiones siguientes:**

- a) el intercambio de información es un principio fundamental de un sistema de transporte aéreo seguro y se le reconoce como elemento facilitador para lograr los objetivos del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP);
- b) las iniciativas de seguridad operacional se basan en un claro entendimiento de la manera en que se define y protege la información sobre seguridad operacional;
- c) es necesario contar con las herramientas, los sistemas y el marco jurídico adecuados para que los Estados y las organizaciones puedan utilizar la información de seguridad operacional que se comparte;
- d) la evolución futura de las iniciativas de seguridad operacional y las estrategias de implantación a escala mundial debe basarse en la recopilación, el análisis y el intercambio de información entre los Estados y las partes interesadas de la aviación;
- e) es esencial aplicar un enfoque gradual para la elaboración de un marco mundial de intercambio de información; y
- f) se reconocen los beneficios de poner a disposición a escala mundial la información sobre seguridad operacional recopilada mediante mecanismos regionales de intercambio en materia de seguridad operacional.

## 2. RECOMENDACIÓN 2/3

2.1 La conferencia coincidió en las recomendaciones siguientes:

- a) que la OACI facilite un enfoque gradual para elaborar un marco mundial que permita el intercambio de información sobre seguridad operacional en relación con la identificación de cuestiones sistémicas de seguridad operacional y otros tipos de información en interés de la seguridad operacional;
- b) que la OACI inicie un estudio para evaluar la necesidad de respaldar el marco en línea del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) para que sea un centro más transparente de fusión de los datos como complemento del trabajo que realiza la OACI y los Estados miembros mediante el CMA del USOAP, el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y otros grupos de trabajo;
- c) que la OACI considere el desarrollo de un mecanismo para la evaluación de la observancia del Código de conducta para el intercambio y uso de información sobre seguridad operacional;
- d) que los Estados formulen métodos para la recopilación e intercambio de los datos sobre seguridad operacional y una metodología normalizada para la gestión de riesgos de seguridad operacional con el fin de promover la armonización de los procesos de mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
- e) que la OACI establezca una base de datos para las recomendaciones de seguridad operacional de interés mundial y acelere las medidas pertinentes a fin de que esté disponible en un sitio web adecuado de la OACI.

**Tema 2.4: Evolución del Plan global para la seguridad operacional de la aviación  
HLSC/15-WPs/6, 14, 40, 45, 52, 55, 56, 58, 61, 69, 88 Revisada, 92, 106  
HLSC/15-IPs/34, 36**

## 1. CONCLUSIÓN 2/4

1.1 La conferencia coincidió en la conclusión siguiente:

- a) *Actualización del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP); 2014 — 2016*
  - 1) con una o más hojas de ruta se podrá brindar asistencia a los Estados y las regiones en la implantación del GASP; y
  - 2) la actualización del GASP exige un esfuerzo de colaboración de parte de todos los interesados a fin de fomentar su evolución continua y estable.

**2. RECOMENDACIÓN 2/4**

2.1 La conferencia coincidió en las recomendaciones siguientes:

- b) Actualización del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP); 2014 — 2016*
- 1) que la OACI, trabajando en colaboración con los Estados, los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), los socios provenientes del campo de la seguridad operacional de la aviación y la industria, elabore una o más hojas de ruta para la seguridad operacional en apoyo del GASP; y
  - 2) que la OACI, trabajando en colaboración con los Estados, los RASG, los socios provenientes del campo de la seguridad operacional de la aviación y la industria, formule métodos que permitan definir los futuros objetivos y prioridades de seguridad operacional para actualizar el GASP sin desatender los datos sobre seguridad operacional y la necesidad de mantener la continuidad y estabilidad de dicho documento estratégico.

**CUESTIÓN 3: FACILITACIÓN DE UNA MAYOR COOPERACIÓN REGIONAL**

**Tema 3.1: Colaboración regional eficaz y eficiente**  
**HLSC/15-WPs/7, 23, 26, 29, 41, 42, 43, 66, 68, 94, 96, 107**  
**HLSC/15-IPs/3, 7, 9, 14, 17, 22, 23, 33, 37, 38**

**1. CONCLUSIÓN 3/1**

1.1 La conferencia coincidió en las conclusiones siguientes:

- a) Colaboración regional para mejorar la seguridad operacional en los Estados*
- 1) se alienta a los socios en seguridad operacional de la aviación, incluidos los Estados donantes, las organizaciones internacionales, la industria y las instituciones financieras, a apoyar las iniciativas de la OACI tendentes a asistir a los Estados para reforzar la seguridad operacional de la aviación mejorando la coordinación, la cooperación y la colaboración regionales;
  - 2) existe necesidad de que la OACI elabore una estrategia de movilización de recursos para mejorar la capacidad de asistencia para la implantación;
  - 3) se insta a la OACI a participar en la formulación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas; y
  - 4) se insta a aportar contribuciones voluntarias al Fondo para el desarrollo de los recursos humanos (HRDF).
- b) Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO)*
- 1) resulta fundamental contar con un marco común y armonizado y con la cooperación entre los Estados, los socios en seguridad operacional y los donantes, a fin de

facilitar el establecimiento y evolución sostenible de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO);

- 2) la función de la OACI es fundamental para el suministro de orientación y el examen e intercambio de información y mejores prácticas en relación con las RSOO, a fin de eliminar la ineficiencia y mejorar la eficacia, así como para apoyar a los Estados en el logro de los objetivos mundiales de seguridad operacional; y
- 3) Las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) son una realidad creciente en el mundo de la aviación actual y merecen especial atención de la OACI, los Estados y los socios en seguridad operacional; las RSOO de las regiones en desarrollo deberán recibir apoyo adicional.

*c) Actividades de certificación y supervisión de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO)*

- 1) en colaboración con los Estados y la industria, la OACI debería elaborar un marco internacional e iniciativas regionales para facilitar la reducción de la duplicación de actividades de certificación y supervisión de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO).

**2. RECOMENDACIÓN 3/1**

2.1 La conferencia coincidió en las recomendaciones siguientes:

*a) Colaboración regional para mejorar la seguridad operacional en los Estados*

- 1) que los socios en seguridad operacional de la aviación, incluidos los Estados donantes, las organizaciones internacionales, la industria y las instituciones financieras, brinden asistencia a los Estados para reforzar la seguridad operacional de la aviación mejorando la coordinación, la cooperación y la colaboración regionales en el contexto de las políticas, la estrategia, el marco y los mecanismos de seguridad operacional de la OACI;
- 2) que la OACI encabece la coordinación y facilitación para donantes y socios en lo que respecta al suministro de asistencia a los Estados en materia de implantación de la seguridad operacional de la aviación;
- 3) que la OACI considere establecer un grupo de socios para la prestación de asistencia para la implantación de la seguridad operacional de la aviación a partir de la actual Red de colaboración y asistencia en seguridad operacional (SCAN), con fines de intercambio de información, colaboración y movilización de recursos en materia de asistencia, y para llegar a un consenso sobre los indicadores de resultados y las metas;
- 4) que la OACI desarrolle una estrategia de movilización de recursos y un plan de implantación para incrementar los recursos, las actividades de asistencia y la capacidad de asistencia para la implantación;
- 5) que la OACI encabece la armonización y la coordinación de las iniciativas regionales, a fin de reforzar la seguridad operacional, cumplir los objetivos

del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y lograr las metas regionales de seguridad operacional, en las que participan los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), los programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), las comisiones de aviación civil (CAC) regionales y las organizaciones de instrucción reconocidas (ATO), evitando la duplicación de esfuerzos y las lagunas;

- 6) que cada región establezca y mejore los mecanismos de coordinación de los grupos regionales de planificación y ejecución-grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (PIRG-RASG) y refleje esto en los respectivos manuales de procedimientos;
- 7) que los Estados, las organizaciones internacionales y la industria tengan una mayor participación en la OACI y en los mecanismos regionales de seguridad operacional de los socios y contribuyan más a la OACI y a dichos mecanismos;
- 8) que los Estados, las organizaciones internacionales y la industria sigan apoyando las actividades de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) mejorando su nivel de participación y contribución de recursos, incluidos expertos técnicos, y fomentando más la implantación de las iniciativas de seguridad operacional de los RASG;
- 9) que la OACI participe en la formulación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas; y
- 10) que los Estados, las organizaciones internacionales y regionales y la industria contribuyan más a los fondos voluntarios de la OACI, incluidos el Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE) y el Fondo para el desarrollo de los recursos humanos (HRDF).

*b) Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO)*

- 1) Que se proporcionen a la OACI contribuciones voluntarias en especie a título de recursos para el programa de trabajo destinado a apoyar las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), por medio de:
  - i) la realización de un estudio, posiblemente apoyado mediante el establecimiento de un grupo de trabajo, para considerar la manera de integrar las funciones y aumentar las competencias de las RSOO en relación con el marco regional de la OACI para la seguridad operacional, los mecanismos de financiamiento sostenible posibles e idóneos, fusiones y acuerdos entre las RSOO y la evolución de los programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) en RSOO, y que la OACI comunique los resultados al 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI; y

- 
- ii) el mejoramiento de la orientación que figura en el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734) de la OACI, Parte B – *Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional*.
  - iii) las partes interesadas y los asociados en el desarrollo deberían ampliar su apoyo a los proyectos de cooperación internacional para que abarquen las actividades y los programas de trabajo de las RSOO.
- c) *Actividades de certificación y supervisión de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO)*
- 1) Que se proporcionen a la OACI contribuciones voluntarias en especie a título de recursos para el programa de trabajo destinado a apoyar a los Estados, por medio de la realización de un estudio, posiblemente apoyado mediante el establecimiento de un grupo de trabajo, para considerar la definición de un marco mundial e iniciativas regionales para reducir la duplicación de actividades de certificación y supervisión de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO), y que la OACI comunique los resultados al 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

— FIN —