



Cuestión 2 del Orden del Día: Actividades de navegación aérea a nivel global, intra e interregional

2.1 Preparación para el trigésimo noveno periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI

Áreas de Interés para los Estados Unidos en la 39ª Asamblea de la OACI

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN	
Este artículo es una visión general de las áreas de interés para los Estados Unidos en la 39ª Asamblea de la OACI y retos de la aviación más destacados para el próximo trienio.	
Referencias:	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	A. Seguridad operacional B. Capacidad y eficiencia de la navegación aérea C. Seguridad de la aviación y facilitación D. Desarrollo económico del transporte aéreo E. Protección del medio ambiente

1. Introducción

1.1 La 39ª Asamblea de la OACI está prevista del 7 de septiembre a 27 de octubre de 2016, en Montreal Canadá. Los Estados Unidos resaltará una serie de asuntos que requieren una atención prioritaria en el próximo trienio. La Aviación está evolucionando a través del rápido desarrollo de nuevas tecnologías, nuevos operadores del espacio aéreo y asuntos ambientales. Estados Unidos cree que es importante que la OACI y las partes interesadas tomen un papel activo frente a los retos actuales y futuros.

1.2 Los Estados Unidos han identificado las siguientes áreas de interés prioritaria en la 39ª Asamblea:

- a) Fomentar la OACI para asegurar que el desarrollo de normas y métodos recomendados (SARPS) se llevan a cabo de acuerdo con un proceso de evaluación sólida, que incorpora los principios de gestión del cambio, la viabilidad mundial, y un análisis de rentabilidad rigurosa.
- b) Administración de integración de nuevas tecnologías en la modernización de gestión del tráfico aéreo y la interoperabilidad.

- c) Mejorar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados de diseño de aeródromos y seguridad en las pistas a través de la certificación de aeródromos.
- d) Apoyar los esfuerzos para adoptar una medida basada en el mercado mundial (GMBM).
- e) Promover operaciones seguras y protegidas, de las cuales zonas de conflicto y de seguridad cibernética son de alta prioridad; y construir y mantener una cultura de seguridad de la aviación más eficaz y un sistema que desaliente, detecte e interrumpa las amenazas y mitigue los riesgos a la aviación civil.

2. Discusión

A continuación se describen las propuestas de Estados Unidos para 39a Asamblea.

2.1 **Fomenta un enfoque basado en el rendimiento:** La aprobación del Plan Global para la Seguridad Operacional (GASP) y el Plan Global de Navegación Aérea (GANP) en la Asamblea número 38 fueron logros significativos. El GASP y GANP proporcionan el marco para el desarrollo de planes para asegurar los esfuerzos de armonización y coordinación para mejorar la seguridad de la aviación y la modernización de la navegación aérea.

2.2 Las revisiones realizadas al intento GASP actual para integrar los sistemas de vigilancia de la seguridad del Estado, y evolucionar esfuerzos de programa estatal de seguridad y gestión de la seguridad. Estados Unidos insta a la OACI para mantener la prioridad de reducir el riesgo mundial de accidentes trabajar con los Estados miembros y las partes interesadas para simplificar las actualizaciones futuras al GASP. Esto permitirá al GASP proporcionar una mejor orientación para los Estados miembros y las partes interesadas sobre la manera de equilibrar la gestión de las prioridades globales de seguridad a medida que continúan mejorando su vigilancia de seguridad.

2.3 **Asegurar la viabilidad global de las nuevas normas y prácticas recomendadas:** El desarrollo de las SARPs es una de las funciones más importantes de la OACI. Interoperabilidad global a través de los sistemas nacionales del espacio aéreo y la aplicación armonizada de los requisitos son posibles gracias a la labor de la OACI y las partes interesadas en la promulgación de estas SARP. A medida que el sistema de aviación internacional continúa creciendo cada vez más compleja, la tarea de la creación de estándares para defender esta armonización e interoperabilidad es una tarea cada vez más difícil.

2.4 Los Estados Unidos presentara un documento de trabajo en la 39ª Asamblea para propósito de mejorar aún más la eficacia del proceso de desarrollo SARPs mediante la incorporación de los principios de gestión del cambio, la evaluación de la viabilidad global, y la realización de un análisis de rentabilidad rigurosa además de garantizar que la OACI pueda efectivamente aplicar con urgencia el SARPs sin embargo, de manera prudente ágil.

2.5 **Manejo de integración de nuevas tecnologías y participantes:** Muchos Estados se enfrentan a desafíos con la integración de nuevas tecnologías en el espacio aéreo controlado, incluyendo Sistemas Aéreos No Tripulados (UAS) / Sistemas de aeronaves a control remoto (RPAS). Los Estados Unidos están trabajando en varias iniciativas para abordar el crecimiento sin precedentes de estos sistemas. En primer lugar, un marco regulatorio para un pequeño UAS (250g a menos de 25 kg) se espera para finales de la primavera de 2016. Esta norma permitirá ciertas operaciones RPA en el sistema de aviación de hoy, mientras que se mantiene la flexibilidad para adaptarse a las innovaciones tecnológicas futuras.

2.6 Segundo, la FAA ha desarrollado un sistema de registro para los pequeños UAS para fomentar una cultura de rendición de cuentas y responsabilidad entre los operadores de UAS que refleja la comunidad de la aviación más grande. A partir de marzo de 2016, más de 400,000 personas se han registrado. Dado que muchos Estados se enfrentan a desafíos en la integración de las nuevas tecnologías en el espacio aéreo, la OACI está bien posicionada para compartir recursos desarrollados por los Estados que están trabajando proactivamente para gestionar el reto de la integración RPA. Los Estados Unidos está dispuesto a compartir las mejores prácticas con la OACI y los Estados miembros, y subraya la importancia de una estrecha colaboración industria-gobierno de la integración segura y eficiente de la RPA en el espacio aéreo.

2.7 La estandarización de los ensayos operacionales en el espacio aéreo oceánico también será de interés para los Estados Unidos en la próxima Asamblea. Ensayos operacionales bien diseñados son críticos para la implementación exitosa de los procedimientos de gestión del Manejo de tráfico aéreo (ATM). Se utilizan para demostrar una práctica, para adquirir datos de rendimiento operativo, para exponer a los participantes a los posibles cambios en la operación, y para poner a prueba la viabilidad de uno o más subsistemas que son críticos para un nuevo procedimiento de ATM.

2.8 Los ensayos realizados sobre (alta mar) el espacio aéreo oceánico han producido aumentos medibles en la capacidad y eficiencia. Sin embargo, los ensayos operacionales también se asocian con un riesgo elevado y generalmente implican una formación especial, software y equipos. Para asegurarse de que las consideraciones de seguridad primarios se abordan en el diseño y ejecución de ensayos de funcionamiento, la OACI y los Estados deberían desarrollar una guía para estandarizar la planificación y ejecución de ensayos operacionales en el espacio aéreo oceánico.

2.9 **Mejorar la planificación de aeropuertos y la seguridad en las pistas:** El GANP y GASP identifican mejoras en la seguridad en la pista como una principal prioridad global. Esta misión de seguridad abarca la mitigación de las salidas de pista, así como la prevención de incursiones en la pista. El cumplimiento de las normas de certificación de aeródromos de la OACI sigue siendo un componente vital para apoyar y mantener este objetivo significativo, ya que es claro que existe una interdependencia directa entre las mejoras exitosas en seguridad en las pistas y aeródromos internacionales que están totalmente titulada en virtud del Anexo 14. OACI debería ser más proactivo en la identificación de implementación y seguimiento de las actividades estratégicamente enfocadas que aumentarían considerablemente el porcentaje de aeródromo internacional certificados dentro de cada Estado entre todas las regiones de la OACI. Abordar los asuntos de seguridad del aeródromo es crítico para los Estados Unidos, dada la importancia de crear un ambiente seguro dentro del campo de vuelo para la operación de aeronaves y reducir al mínimo de los riesgos relacionados con las salidas de pista y sus consecuencias.

2.10 **Medio Ambiente:** La 38ª Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A38-18 para hacer frente a la aviación internacional de gases de invernadero (GHG) a través de un conjunto de medidas, incluida la elaboración de una propuesta de medidas basadas en el mercado global (GMBM). Los Estados han trabajado con la OACI para desarrollar componentes técnicos y políticos de una posible medida global. En un esfuerzo para avanzar delante de la 39ª Asamblea, el Presidente del Consejo de la OACI presentó una propuesta en GMBM para su consideración.

2.11 La propuesta del Presidente mantiene adecuadamente la soberanía de los Estados miembros de la OACI y reconoce el papel central de los Estados en la aplicación del GMBM. La observancia de los requisitos de los Estados a los operadores registrados / aire de transporte a través de la utilización de las normas y métodos recomendados (SARPS) y la incorporación de un enfoque basado en rutas son vitales para obtener un amplio apoyo. Algunos Estados siguen preocupados acerca de la distribución de las obligaciones. Los Estados Unidos no apoya la actual referencia a una distribución sectorial del 100%. La OACI debería considerar otras alternativas, tales como una distribución más

dinámica, lo que permite un cambio de responsabilidad sectorial a individual en un período de tiempo. El enfoque de distribución dinámica es más equitativo y les permite a los operadores sacar el máximo provecho de sus inversiones en la mejora de la tecnología. Aunque los Estados pueden tener preocupaciones sobre este borrador inicial, es un buen punto de partida para la negociación y adopción en la Asamblea.

2.12 **Promover operaciones seguras y protegidas:** Los Estados Unidos apoya el papel activo de la OACI para facilitar el intercambio de información con respecto a las normas de desarrollo cibernéticos y peligros de aviación relacionados con las zonas de conflicto. Un marco para el intercambio de información puede fomentar prácticas comunes armonizadas para garantizar el intercambio ligero de las amenazas informáticas, vulnerabilidades, investigaciones y estrategias de mitigación. Organizaciones actuales de seguridad cibernética regionales deben planificar y ejecutar ejercicios de respuesta cibernéticos para verificar la eficacia de su capacidad para reaccionar y ponerse en contacto con los ataques cibernéticos y compartir las mejores prácticas con otros Estados miembros. Además, los Estados Unidos recomiendan a los Estados a desarrollar marcos basados en el riesgo para orientar, diseñar y mantener los controles de seguridad en sistemas de información aeronáutica.

2.13 Es importante que los Estados compartan información de seguridad pertinente con el fin de garantizar que operadores de la aviación civil sean conscientes de las actividades potencialmente peligrosas en particular con respecto a las zonas de conflicto. Estados Unidos sigue siendo un participante activo con la OACI y otras organizaciones internacionales que trabajan en el desarrollo de la página web Repositorio de Información en Zonas de Conflicto. Los Estados Unidos alientan a la OACI para continuar las deliberaciones sobre las mejoras en los procesos y el funcionamiento del repositorio de información en zonas de conflicto. Además, Estados Unidos alienta la OACI y las organizaciones internacionales para desarrollar el uso de la planificación de rutas de contingencia para las zonas afectadas por conflictos.

2.14 Para la 39ª Asamblea, los Estados Unidos insta a la Secretaría de la OACI a presentar el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial (GASeP) para su adopción y ejecución, teniendo en cuenta la necesidad de que el plan de tener metas y objetivos alcanzables respaldados por las estructuras regionales necesarias para garantizar su éxito. El GASeP debe ser un documento flexible que pueda ser revisado, actualizado y renovado durante cada Asamblea para asegurarse de que refleja el entorno de seguridad cambiante.

2.15 Con la adopción de GASeP en la 39ª Asamblea, la Secretaría debería comenzar a trabajar para identificar formas en las que los Estados miembros pueden fortalecer sus regímenes de seguridad soberanos. Mejora de la orientación y revisión exhaustiva de los programas de formación, sistemas de control de calidad y procesos de evaluación, la comprensión de otras personas influyentes, como el liderazgo, la tecnología, el desempeño del personal, las influencias ambientales, procedimientos de operación, y el diseño del sistema dará lugar a una mayor eficacia en la disuasión, detección e interrumpir amenazas. Los Estados Unidos recomiendan que la Secretaría alinee las iniciativas futuras con estas consideraciones para promover un enfoque global de una cultura de seguridad sostenida y fortalecida.

3. Conclusión

3.1 Los Estados Unidos está dispuesto a trabajar con sus socios regionales para abordar los desafíos mutuos mediante la mejora de la seguridad operacional, seguridad física y la eficiencia mundial. Este documento pone de relieve algunas de las áreas que pretendemos enfocar nuestros esfuerzos de colaboración para buscar un mayor apoyo de las iniciativas de la OACI que abordan de forma proactiva los riesgos de seguridad actuales y emergentes y las amenazas y avanzar en la mejora de nuestros objetivos mutuos en el GANP, GASP, GASPeP y el medio ambiente.

3.2 Continuamente luchando por un sistema de aviación más segura, efectiva y más eficiente que exige la cooperación y la colaboración de desarrollar el intercambio de lecciones aprendidas, experiencias y la información derivada de los Estados miembros, con el fin de desarrollar el marco global adecuado para mantener nuestros sistemas de aviación.

4. Acción por el GREPECAS

4.1 Se le invita a la reunión a:

- a) tomar nota del enfoque de EE.UU. para la 39ª Asamblea de la OACI; y
- b) proporcionar apoyo a las iniciativas de EE.UU. en la Asamblea de la OACI 39ª para incluir las áreas tratadas en el párrafo 2.