



**Décima Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación -
Panamérica (RASG-PA/10)**

Quito, Ecuador, 20-21 de junio de 2019

Cuestión 2 del Orden del Día: Desafíos Organizacionales

2.1 Desarrollo global relacionado con la seguridad operacional

**Áreas de interés para los Estados Unidos en la cuadragésima reunión
de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**

(Presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO	
Este documento proporciona una descripción general de las áreas de interés para los Estados Unidos en la cuadragésima (40ª) reunión de la Asamblea de la OACI.	
Acción:	Brindar apoyo a las iniciativas de los Estados Unidos en la 40ª Asamblea de la OACI.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Seguridad Operacional ● Capacidad y eficiencia de la navegación aérea ● Seguridad de la aviación y facilitación ● Desarrollo económico del transporte aéreo ● Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● ***

1. Introducción

La 40ª Asamblea de la OACI (A40) está programada del 24 de Septiembre al 4 de Octubre de 2019, en Montréal, Canadá. A medida que la aviación continúa evolucionando a través del rápido desarrollo de nuevas tecnologías, los Estados Unidos creen que es importante que la OACI y las partes interesadas asuman un papel proactivo para abordar los desafíos actuales y futuros. También es imperativo que la OACI y sus partes interesadas globales fortalezcan la colaboración para mejorar el desempeño de la seguridad operacional de la aviación global. Dicha colaboración es necesaria para maximizar los recursos a fin de garantizar la eficiencia y la eficacia continuadas de los programas críticos de la OACI.

2. **Discusión**

Los Estados Unidos han identificado las siguientes áreas de interés en la 40ª Asamblea:

2.1 **Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)**

Los Estados Unidos apoyan la aprobación del GASP en la A40, y apoyan firmemente la continua evolución del GASP como el marco de alto nivel para fortalecer la seguridad operacional en todo el mundo. Las prioridades de GASP deben permanecer enfocadas en reducir la tasa global de accidentes y la mejora continua de las capacidades de supervisión de seguridad. Como el plan estratégico de alto nivel para la OACI, los Estados y las partes interesadas para evaluar las mejoras de rendimiento para la seguridad operacional de la aviación, es importante que la forma y el mecanismo de medición sean efectivos, precisos y capaces. Los Estados Unidos reconocen el trabajo realizado por la OACI y el Grupo de estudio GASP para tener en cuenta los aportes de la 13ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf /13) al revisar el borrador de la edición 2020-2022 del GASP, y apoyan los cambios en el Margen de Supervisión de Seguridad propuesto.

2.2 **Desarrollo futuro de un Sistema de Supervisión de Seguridad de Aviación Global (GASOS)**

Los Estados Unidos continúan apoyando la intención de GASOS de ayudar a los Estados a mejorar y fortalecer sus capacidades de supervisión de la seguridad operacional, y reconocen los desafíos que GASOS busca abordar, así como los beneficios potenciales que pueden ser posibles bajo el modelo propuesto de GASOS. Los Estados Unidos también apoyan el esfuerzo de GASOS para ayudar a fortalecer las capacidades de supervisión de seguridad operacional de las Organizaciones Regionales de Supervisión de Seguridad. Sin embargo, todavía hay inquietudes y desafíos pendientes que deben abordarse antes de que el concepto completo (incluidos los Niveles 2-3) pueda presentarse a los Estados para su aprobación. Estados Unidos enfatiza la importancia de garantizar que el desarrollo futuro del concepto GASOS aborde de manera exhaustiva todos los problemas identificados por AN-Conf /13y que asegure un enfoque sólido para la prueba de conceptos y la validación del modelo GASOS.

2.3 **Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)**

Estados Unidos respalda la aprobación del GANP en la A40 y apoya firmemente la evolución continua del Plan de navegación aérea mundial (GANP, Doc 9750) como el marco de alto nivel que impulsa la evolución del sistema de navegación aérea global. Los Estados Unidos apoyan las actualizaciones del GANP y de las mejoras por bloques de la aviación (ASBUs Estas medidas son importantes ya que buscan crear un plan dinámico y funcional que integre el ecosistema de aviación actual de los Estados innovadores y en desarrollo a un sistema interconectado de apoyo mutuo. La combinación de los niveles técnicos y estratégicos actualizados del GANP, las ASBU actualizadas y la creación de proyectos basados en un enfoque de rendimiento podría proporcionar a las regiones de la OACI la flexibilidad necesaria para tener en cuenta las nuevas tecnologías y asegurar los mecanismos regionales apropiados (por ejemplo, los Grupos Regionales de Planificación e Implementación y los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación) pueden implementar los planes globales basados en sus propios desafíos regionales únicos. La definición de la red mundial de internet de la aviación (GAIN) es clave para asegurar el progreso hacia un futuro sistema de navegación aérea interoperable y fluido en el GANP.

La AN-Conf/13 acordó un marco GANP que incorpora conceptos emergentes de navegación aérea como los Sistemas de Aviones no Tripulados (UAS), Gestión de Tránsito Aéreo UAS (UTM), Sistema Mundial de socorro y seguridad Aeronáuticos (GADSS), grandes datos (big data) y una propuesta de una red de internet para la aviación global. El GANP actualizado enfatizará la importancia de la alineación de la planificación de la navegación aérea global, regional y nacional en los niveles estratégico global, técnico global, regional y nacional. El acuerdo para agregar la dimensión civil-militar al GANP, así como la propuesta de los Estados Unidos de una estructura de múltiples niveles para la próxima edición del GANP, y la importancia de alinear el GANP con el GASP, son todos particularmente dignos de mención.

2.4 UAS y Sistemas de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS)

AN-Conf/13 produjo varias recomendaciones y acciones que abordan los temas de UAS y RPAS. Los Estados Unidos procuran asegurar que el trabajo realizado para avanzar en estos temas esté alineado con los resultados de la Conferencia en relación con las operaciones de UAS no certificados en alta mar; actividades futuras emprendidas por el Grupo Asesor de UAS de la OACI; y el desarrollo interdisciplinario de los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARPs) y material de orientación relacionados con el RPAS. Además, los Estados Unidos alientan a los Estados a tomar nota del trabajo realizado por el Grupo de trabajo de certificación de aeronaves no tripuladas de Asia Pacífico para desarrollar un continuo de seguridad basado en riesgo para la certificación de UAS.

2.5 Medio Ambiente

Los Estados Unidos apoyan los esfuerzos para reintroducir aviones supersónicos. De acuerdo con esto, apoyamos el trabajo en la OACI para ayudar a su desarrollo, incluyendo a través de estándares internacionales para garantizar que estos aviones puedan venderse y operarse en todo el mundo. Para respaldar un objetivo general de fomentar la innovación en el transporte, y en reconocimiento de la importante innovación que se está llevando a cabo actualmente, los Estados Unidos consideran que los aviones supersónicos son una alta prioridad. Alentamos a otros Estados a trabajar con nosotros para hacer posible el vuelo supersónico y abordar restricciones como el ruido, mediante el desarrollo de SARPS para el aterrizaje y el despegue de aviones supersónicos, y para evitar la introducción de conceptos no técnicos, como la aceptabilidad pública, como concepto a considerar en el desarrollo de estándares técnicos ambientales. En particular, los Estados Unidos apoyan el trabajo en curso en el Comité de la OACI sobre Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) en un estudio exploratorio, que ayudará a abordar los problemas técnicos relacionados con el desarrollo de estándares internacionales.

Los Estados Unidos también reafirman el apoyo a CORSIA, según lo acordado en la 39ª Asamblea. No apoyamos cambios en la estructura o contenido de CORSIA. Creemos que cualquier propuesta para cambiar CORSIA o alterar su requisito sustancial solo serviría para debilitarle en este momento crítico de su implementación. Alentamos a todos los Estados a respaldar la implementación continua de CORSIA tal como se adoptó en la 39ª Asamblea y posteriormente establecido en los SARP de la OACI. El apoyo de los Estados Unidos a CORSIA se basa en el firme respaldo de la industria estadounidense y en el reconocimiento de que una sola medida implementada por la OACI será menos costosa y onerosa que un mosaico de impuestos y cargos internacionales sobre el carbono.

2.6 **Transporte Espacial comercial**

Los Estados Unidos tienen la intención de asegurarse que las recomendaciones derivadas de AN-Conf/13 con respecto al transporte espacial comercial, pertinentes únicamente a la aviación, se presenten a la Asamblea. Los Estados Unidos creen que es prematuro para la OACI o cualquier otro organismo desarrollar regulaciones internacionales obligatorias, así como estándares y prácticas recomendadas (SARPs) relacionadas con el transporte espacial comercial suborbital u orbital o para los puertos espaciales comerciales. Los Estados Unidos consideran que la regulación nacional, centrada en la seguridad de las operaciones y el descongestionamiento con otros usuarios del espacio aéreo, son los medios adecuados para regular la industria del transporte espacial comercial. Los Estados Unidos creen que la regulación excesiva inhibirá el crecimiento de la industria espacial, no solo en los Estados Unidos sino a nivel mundial.

2.7 **Resiliencia Cibernética**

Actualmente, la OACI gestiona la gobernanza de la ciberseguridad en múltiples oficinas de la Secretaría. La Oficina de Transporte Aéreo gestiona la ciberseguridad física bajo Seguridad de la Aviación (AvSEC, específicamente bajo el Comité de Interferencia Ilegal - UIC). La Oficina de Navegación Aérea gestiona la seguridad de la red (ATM, COM, etc.) bajo la consigna de resiliencia cibernética a través de múltiples paneles técnicos bajo la Comisión de Navegación Aérea. Esta estructura plantea problemas con la influencia política, gobierno, coordinación, transparencia y estrategia.

Los Estados Unidos tienen la intención de proponer la formación de un Comité Técnico del Consejo de la OACI sobre Seguridad Cibernética similar al CAEP. Un Comité del Consejo puede ayudar a formular nuevas políticas y a adoptar nuevos SARPS, si es necesario, relacionados a ciberseguridad. El Comité puede consolidar recursos y garantizar un enfoque global y multidisciplinario que la estructura actual no puede completar.

Los Estados Unidos apoyan la coordinación de un marco de confianza de aviación global para la seguridad cibernética. El GANP de la OACI establece la necesidad de un aumento significativo en el intercambio de información para lograr las mejoras operativas buscadas en los esfuerzos de modernización global. Esto supone un entorno altamente confiable que interconecta a la comunidad de aviación federada globalmente, de una manera transparente e interoperable. Los Estados Unidos apoyan el desarrollo de políticas, gobernanza y consideraciones técnicas para establecer un marco de confianza en aviación que interconecte a esta comunidad.

2.8 **Promover la seguridad del aeródromo**

Los Estados Unidos apoyan la mejora de la seguridad de los aeródromos a través de cuatro prioridades principales. En primer lugar, los Estados Unidos buscan el apoyo de la Asamblea para la certificación aeroportuaria global asegurando que los operadores de los aeropuertos acuerden mejorar las condiciones de seguridad de los aeropuertos y cumplir con los estándares de la OACI. Para apoyar este objetivo, los Estados Unidos compartirán prácticas óptimas de inspección de seguridad en los aeropuertos estadounidenses.

En segundo lugar, los Estados Unidos buscan el apoyo de la Asamblea para garantizar el reporte de datos y la cartografía aeronáutica estandarizados, de acuerdo al Anexo 15 (Servicios de Información

Aeronáutica). La estandarización en estas áreas críticas mejorará la comunicación en las instalaciones aeroportuarias, aumentando la seguridad de los aeródromos.

En tercer lugar, Estados Unidos reconoce los desafíos que enfrentan los aeródromos con respecto a la seguridad de pista. Los Estados Unidos pueden ayudar en este esfuerzo a través de los estándares y especificaciones de diseño aeroportuario de la Administración Federal de Aviación (FAA) para reducir la geometría problemática y los potenciales problemas con las señalizaciones confusas o erróneas.

Finalmente, los Estados Unidos comprenden los desafíos y las dificultades que enfrentan los Estados para administrar su vida silvestre de manera segura en los aeródromos. Los Estados Unidos continuarán la divulgación sobre el gran número de choques con aves a nivel mundial e implementarán iniciativas de mitigación de riesgos para la vida silvestre específicamente asociadas con los Estándares para Aeronaves Doble Motor de Rango Extendido de las aerolíneas estadounidenses.

2.9 Disponibilidad de información precisa de aeronavegabilidad continua

Los Estados Unidos destacan la necesidad de contar con información precisa sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de todos los Estados miembros de la OACI. La presencia de entradas obsoletas o faltantes en la versión en línea de la Circular 95 de la OACI, La información de Aeronavegabilidad Continua de las Aeronaves en Servicio, dificulta la transmisión de información vital de seguridad de la aviación entre los Estados. Los Estados Unidos tienen la intención de proponer que la Asamblea ordene a los Estados miembros que actualicen sus respectivas entradas de información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad y que las Oficinas Regionales asuman un papel activo en alentar a los Estados antes mencionados a proporcionar información mientras asisten a la OACI en el monitoreo periódico de la exactitud de la información disponible.

2.10 Mejoras de entrenamiento de pilotos para abordar la dependencia de automatización

Aunque un mayor uso de automatización ha mejorado la seguridad, esta tendencia probablemente también contribuye a una degradación de las habilidades de manejo manual del piloto. Estas habilidades son esenciales para la confianza y competencia del piloto y son necesarias para tomar el control de la aeronave cuando los sistemas automáticos no funcionan como se espera. Los Estados Unidos tienen la intención de proponer que la OACI, los Estados miembros y la industria tomen las medidas adecuadas para abordar la dependencia de la automatización en la cabina del piloto.

2.11 Preparación para la implementación del Mandato de Equipo de Vigilancia Dependiente Automática –Difusión de Salida (ADS-B Out) de los Estados Unidos

En 2010, la FAA estadounidense publicó un requisito reglamentario en el Título 14 del Código de Regulaciones Federales de los Estados Unidos, Secciones 91.225 y 91.227, que establece que después del 1 de enero de 2020, ninguna persona puede operar una aeronave en cierto espacio aéreo estadounidense a menos que la aeronave tenga instalado equipo de ADS-B Out. Este requisito se aplica a todos los operadores, tanto estadounidenses como extranjeros. Para garantizar la preparación en toda la comunidad de aviación y evitar cualquier interrupción operativa, la FAA está promoviendo el conocimiento de este requisito a la comunidad internacional. Información adicional está disponible en www.faa.gov/nextgen/equipadsb/.

2.12 **Reforma Financiera y Administrativa**

Los Estados Unidos tienen la intención de reforzar la importancia del compromiso de la OACI con un programa de reforma financiera y de gestión para asegurar el uso óptimo de los fondos de la OACI y garantizar que se prioricen hacia los objetivos de la misión principal de seguridad y protección y hacia algunas prioridades emergentes con fondos insuficientes. En el área de reforma administrativa, los Estados Unidos pretenden centrarse en el compromiso de la OACI a fortalecer políticas en materia de ética, transparencia y responsabilidad, con un énfasis en la protección de denunciantes contra las represalias. Los Estados Unidos también tienen la intención de reforzar la necesidad de que la OACI aborde por completo todas las vulnerabilidades de la tecnología de la información en la Organización y recupere su reputación como una organización efectiva y con seguridad cibernética.

2.13 **Seguridad de la aviación**

Los Estados Unidos apoyan la necesidad de que la OACI aumente el perfil de la seguridad de la aviación en todo el mundo a través de iniciativas tales como acelerar el desarrollo de los SARPS para los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y el fomento de “culturas de seguridad”. Los Estados Unidos también apoyan el estudio de la posibilidad de elevar la seguridad de la aviación a nivel de Oficina de la OACI, asegurando que dicha propuesta se adhiera al cero crecimiento nominal para el presupuesto, y que prioridades igualmente importantes no se vean afectadas negativamente por un esfuerzo a largo plazo centrado en la creación de una nueva oficina. Con respecto a los datos de PNR, los Estados Unidos apoyan firmemente la elevación del uso de PNR para contraterrorismo y seguridad desde una Práctica Recomendada de la OACI a un Estándar para finales del 2019. Como se solicita en la Resolución 2396 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, se requiere que los Estados miembros recopilen, analicen y compartan datos de registro de nombres de pasajeros para abordar la amenaza de combatientes extranjeros que regresan de Irak y Siria y para disuadir a los viajes terroristas.

2.14 **Tráfico Humano**

Los Estados Unidos apoyan los esfuerzos para aumentar el impacto colectivo del sector de la aviación en la lucha contra la trata de personas, sin embargo, cree que es prematuro para la OACI o cualquier otro organismo desarrollar regulaciones internacionales obligatorias o requisitos de estándares sobre la trata de personas. Los Estados Unidos reconocen la Circular 352 de la OACI - Directivas para la Capacitación del Personal de Cabina sobre la Identificación y Respuesta a la Trata de Personas, y el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) trabaja con las partes interesadas en todos los modos de transporte para combatir la trata de personas, incluyendo la capacitación del personal de aviación a través del Departamento de Seguridad Nacional y la Iniciativa “Blue Lightning” del USDOT. Los Estados Unidos apoyan la adopción anticipada de las prácticas recomendadas 8.47 y 8.48 en el Anexo 9, que fomentan la capacitación sobre concienciación de la trata de personas para el personal de aviación e implementan protocolos de notificación con puntos de contacto para que las autoridades apropiadas reciban pistas relacionadas con la trata de personas. Los Estados Unidos también apoyan la formación de un grupo de trabajo para facilitar la implementación de los Estados de las prácticas recomendadas de la OACI relacionadas con la trata de personas. Los Estados Unidos tienen la intención de proponer una resolución de la Asamblea que subraye el papel de la aviación en la lucha contra la trata de personas y aliente los

esfuerzos de la OACI para ayudar a los Estados en sus iniciativas para combatir la trata de personas en la aviación.

3. Conclusión

Los Estados Unidos esperan colaborar con la OACI y sus asociados regionales para abordar puntos de vista mutuos para mejorar la seguridad y la eficiencia de la aviación en todo el mundo.

4. Acción Sugerida

Se invita a la Reunión a:

- a) Utilizar la información contenida en este documento para coordinar y colaborar con los Estados Unidos en la identificación y avance de puntos en común durante la 40ª Asamblea de la OACI.