



A40-WP/608  
P/39  
1/10/19

## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA CUESTIÓN 29

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre la cuestión 29 ha sido aprobado por la Comisión Técnica.  
Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 29/1 y 29/2.

*Nota.— Después de quitar la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponda de la carpeta del informe.*

**Cuestión 29: Mecanismos de coordinación de la implantación regional de la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea****Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG)**

29.1 La Comisión examinó la nota A40-WP/53 Revisión núm. 1, presentada por el Consejo, con un proyecto de resolución de la Asamblea relativo a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG). La Comisión tomó nota de que el Consejo había aprobado recientemente las atribuciones actualizadas, para armonizar las actividades de los PIRG y los RASG incorporando la flexibilidad suficiente para considerar las necesidades de cada región. La Comisión tomó nota, asimismo, que en el marco de las atribuciones se estudiará el uso de gráficos regionales para indicar el avance regional con la implementación. La Comisión convino en que algunos PIRG y RASG se beneficiarían reuniéndose con más frecuencia y convino en recomendar que se alinearan el calendario de reuniones de los PIRG y los RASG y el requisito de rendición de informes al Consejo. El Comité acordó asimismo que, en el futuro, los PIRG y RASG se reúnan e informen sobre los resultados de sus encuentros al Consejo en forma anual, y se reconoció que se requiere una cooperación más estructurada y concreta entre los PIRG para generar eficiencias operacionales y técnicas entre regiones de la OACI.

29.2 La Comisión examinó la nota A40-WP/334, presentada por Colombia y apoyada por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)<sup>1</sup> en la cual se proponía que el análisis de las constataciones de las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) se incluyera en las atribuciones actualizadas de los PIRG y los RASG. La Comisión tomó nota de que se iniciará un examen de la metodología uniforme para detectar las deficiencias en estrecha coordinación con el USOAP con el fin de encontrar una solución viable que pueda incorporarse en los planes regionales de navegación aérea y seguridad operacional de la aviación.

29.3 La Comisión analizó la nota A40-WP/276, presentada por Canadá y Nueva Zelanda, relacionada con el fortalecimiento de la eficiencia de los grupos regionales de la OACI y en la que se pedía apoyar y alentar el funcionamiento armonizado y eficiente de los órganos regionales. La Comisión apoyó las actividades que fomenten el funcionamiento uniforme y continuo de los grupos técnicos regionales de la OACI y alentó las iniciativas en favor de un funcionamiento eficaz y positivo de todos los organismos regionales, reduciendo de esta manera la carga administrativa a la vez que se aumenta la flexibilidad y la productividad. La Comisión reconoció que las atribuciones recientemente aprobadas de los PIRG y los RASG consideran el intercambio de las mejores prácticas y experiencias para así garantizar que todas las entidades regionales de la OACI produzcan los beneficios de una cooperación exitosa y eficaz entre las regiones.

29.4 La Comisión examinó la nota A40-WP/410, presentada por la República Dominicana, relativa a la falta de normas claras y completas para el suministro de servicios de navegación aérea y el establecimiento de un grupo de control de normas. La Comisión observó que el proceso de elaboración de normas de la OACI está bien establecido y definido por la Comisión de Aeronavegación y el Consejo, y no apoyó las acciones propuestas en la nota de estudio. La Comisión recordó que la interoperabilidad

---

<sup>1</sup> Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Perú y Venezuela (República Bolivariana de).

entre las regiones es materia de las actividades de planificación y ejecución de los PIRG y los RASG y sus miembros.

29.5 La Comisión examinó la nota A40-WP/432, presentada por Perú, con el apoyo de los Estados de la Región Sudamérica (SAM) de la OACI y los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)<sup>2</sup>, en la que se presentaba información acerca de un enfoque coordinado e integrado en la Región SAM para identificar las prioridades regionales. La Comisión alentó la participación activa en los PIRG y los RASG y recordó que en el proyecto de resolución (presentado en la nota A40-WP/53) se alentaba a los Estados, las organizaciones regionales y la industria a participar activa y comprometidamente en el trabajo de los PIRG, los RASG y sus respectivos organismos contribuyentes. Asimismo, se recordó que las atribuciones aprobadas por el Consejo otorgaban la flexibilidad necesaria para que los grupos regionales consideraran las necesidades de sus respectivas regiones.

29.6 La Comisión examinó la nota A40-WP/332 y Corrigendo núm. 1, presentada por la República Dominicana y relativa al establecimiento de indicadores regionales proactivos. Al tomar conocimiento de que se está trabajando en los indicadores de rendimiento en seguridad operacional, la Comisión reconoció que hay varias iniciativas de la OACI en curso al respecto. La Comisión tomó nota de que los Estados, en el marco de las atribuciones de los RASG, deben contribuir con la formulación e implementación de los planes regionales de seguridad operacional y rendir informes sobre el progreso usando los indicadores de rendimiento en seguridad operacional presentados en el GASP.

29.7 A la luz de las deliberaciones, la Comisión convino en someter a la adopción por la Plenaria, la siguiente resolución de la Asamblea:

### **Resolución 29/1: Mecanismos regionales de apoyo a la implementación**

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

*Considerando* que el mejor medio para acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es, bajo el liderazgo de la OACI, un enfoque regional de cooperación, colaboración y coordinación en asociación con todas las partes interesadas;

*Reconociendo* que los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) sirven de foro de cooperación regional donde se establecen las prioridades regionales y se elaboran y mantienen los planes regionales de navegación aérea y los programas de trabajo conexos, basándose en el *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) y las disposiciones pertinentes de la OACI;

*Reconociendo* que los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) sirven de foro de cooperación regional donde se establecen las prioridades regionales y se elaboran y mantienen los planes regionales de seguridad operacional de la aviación y los programas de trabajo conexos, basándose en el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) y las disposiciones pertinentes de la OACI, integrando las iniciativas mundiales, regionales, subregionales, nacionales y de la industria para el mejoramiento permanente de la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo;

---

<sup>2</sup> Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)

*Reconociendo* que las reuniones periódicas de los PIRG y los RASG tienen el efecto de integrar y registrar el progreso regional en la planificación y ejecución;

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de las atribuciones revisadas y armonizadas de los PIRG y los RASG para apoyar aún más la implementación y actualización del GANP y del GASP;
2. *Resuelve* que la OACI brindará apoyo a los PIRG y los RASG con respecto a los Objetivos estratégicos de la Organización;
3. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales e internacionales, los proveedores de servicios y la industria a participar en la labor de los PIRG y los RASG y los órganos que respectivamente contribuyen con ellos para garantizar, entre otras cosas, la elaboración y la implementación continuas y coherentes de los planes de navegación aérea y de seguridad operacional de la aviación, a escala regional;
4. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar medidas correctivas que permitan subsanar las preocupaciones de seguridad operacional y las deficiencias de navegación aérea identificadas mediante el proceso de planificación regional de la OACI;
5. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales e internacionales, los proveedores de servicios y la industria a asociarse a los PIRG y los RASG, y a reconocer que su compromiso conjunto es fundamental para mejorar la ejecución de los planes regionales y la seguridad operacional en todo el mundo;
6. *Encarga* al Consejo que examine los desafíos que han enfrentado las regiones con respecto a la ejecución, según lo notificado por los PIRG y los RASG, y que rinda informe a la Asamblea, según sea necesario, sobre las medidas que se han tomado para mejorar más los mecanismos regionales de planificación y ejecución; y
7. *Encarga* al Consejo que se asegure de que los PIRG y los RASG informen anualmente sobre el progreso en la ejecución, así como sobre los desafíos que hayan enfrentado.

### **Cooperación regional en la investigación de accidentes e incidentes de aviación**

29.8 La Comisión examinó la nota A40-WP/74, presentada por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)<sup>3</sup>, en la cual se aborda el establecimiento del Grupo regional de investigación de accidentes e incidentes de aviación (GRIAA) en la Región Centroamericana, y en la cual se pide a los Estados apoyar la creación del GRIAA, y se alienta a otros Estados en sus regiones a establecer organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) para optimizar los recursos en el ámbito de la investigación de accidentes. La Comisión reconoció el enfoque bien estructurado en tres fases para el establecimiento del GRIAA y recomendó que los Estados que enfrentan desafíos en relación con el cumplimiento de sus responsabilidades de investigación conforme al Anexo 13 consideren debidamente la creación de RAIO.

---

<sup>3</sup> Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

29.9 La Comisión examinó la nota A40-WP/111, presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>4</sup>, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>5</sup>; y por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), y con la coautoría de Australia, Nueva Zelandia y la República de Corea, respecto a la cooperación regional en las investigaciones de accidentes e incidentes. En la nota se destaca que hay diversos modelos de cooperación que no requieren establecer una RAIIO como se describe en el Doc 9946, *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes*, de la OACI. Entre los ejemplos citados figuran la Red Europea de Autoridades Encargadas de la Investigación de la Seguridad de la Aviación Civil (ENCASIA) y, en Sudamérica, el mecanismo regional de cooperación en AIG (ARCM). La Comisión reconoció que para la efectividad e independencia de las investigaciones es importante fomentar el apoyo mutuo y la cooperación regional, y convino en que el Doc 9946 debía revisarse y ampliarse para reflejar los otros modelos de mecanismos de cooperación en la investigación que existen. Con este objetivo, la Comisión recomendó que el Consejo examine esta propuesta en relación con las prioridades financiadas mediante el presupuesto de 2020-2022 y los recursos extrapresupuestarios disponibles.

29.10 La Comisión examinó la nota A40-WP/155, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros<sup>6</sup>, en la que se pide la creación de más RAIIO en África y se hace notar que una sola RAIIO en África no es suficiente dado que solo cubre 7 de los 54 Estados. La Comisión, reconociendo los beneficios que aporta la creación de RAIIO en Estados que no tienen recursos suficientes para cumplir las obligaciones del Anexo 13, subrayó que las RAIIO mejorarían la normalización de las investigaciones y ayudarían a optimizar el uso de recursos entre los Estados africanos. La Comisión convino en recomendar que el Consejo apoye a los Estados africanos en el establecimiento de RAIIO en el marco de los mecanismos de cooperación regionales y africanos, y considere la elaboración de un plan de acción para que los Estados miembros de la CAFAC establezcan RAIIO. Con este fin, la Comisión recomendó que el Consejo revise estas propuestas en relación con las prioridades existentes financiadas con el Presupuesto de 2020-2022 y los recursos extrapresupuestarios disponibles.

29.11 La Comisión examinó la nota A40-WP/95, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la cual se propone que se elabore una hoja de ruta para la creación de RAIIO. En la nota se describe un enfoque de tres fases para establecer una RAIIO basándose en distintos niveles de cooperación. Reconociendo las ventajas de una implementación gradual de RAIIO, la Comisión convino en recomendar que se revise y se amplíe el *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes*, de la OACI (Doc 9946) para reflejar los niveles antes mencionados de cooperación estatal en la investigación, incluyendo orientación adicional acerca de la RAIIO básica. Con este fin, la Comisión

---

<sup>4</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia.

<sup>5</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

<sup>6</sup> Angola, Argelia, Benín, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Cote d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, República Unida de Tanzania, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabue.

recomendó que el Consejo examine esta propuesta en relación con las prioridades existentes financiadas con el Presupuesto de 2020-2022 y los recursos extrapresupuestarios disponibles

29.12 La Comisión analizó la nota A40-WP/97, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la cual se recalcan los beneficios de establecer grupos de trabajo regionales de investigación de accidentes e incidentes para considerar la necesidad de contar con sistemas de investigación eficaces y compartir experiencias de la Región Oriente Medio (MID). La Comisión examinó además la nota A40-WP/371, presentada por Argentina, en la que se propone que el mecanismo de cooperación regional en AIG (ARCM) se reconozca como órgano calificado de AIG, y se pide a la OACI que encuentre una herramienta apropiada para proveer fondos a los mecanismos de cooperación. La Comisión observó un apoyo general al establecimiento de RAIO y reconoció las ventajas de establecer mecanismos de cooperación en las regiones y la eficacia del ARCM. La Comisión alentó a los Estados a considerar la creación de tales mecanismos como alternativa de las RAIO. Con respecto a la identificación de una herramienta para proporcionar y gestionar los fondos para una RAIO y los mecanismos regionales de cooperación, se señaló a la Comisión que el *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes*, de la OACI (Doc 9946) ofrece orientación adaptada para el financiamiento de sistemas regionales de investigación.

29.13 Se tomó nota de una nota de información proporcionada por el Comité Interestatal de Aviación (IAC) (A40-WP/91).

### **Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional**

29.14 La Comisión examinó la nota A40-WP/153, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros<sup>7</sup>, relativa a la necesidad de apoyo y asistencia a las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) en la Región AFI. La Comisión reconoció que las RSOO desempeñan una función importante para la seguridad operacional de la aviación y recomendó que se inste a los Estados a respaldar y fortalecer sus RSOO proporcionándoles mecanismos para un financiamiento suficiente y continuo de estas organizaciones y para ampliar aún más sus funciones de seguridad operacional. La Comisión reconoció que ya están en marcha diversas iniciativas de la OACI, como el Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional (GASOS), la plataforma cooperativa de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO-CP) y la Alianza para la asistencia en la implementación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP), para abordar los temas que se plantean en esta nota.

29.15 La Comisión examinó la nota A40-WP/174, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros<sup>7</sup> y la nota A40-WP/391, presentada por Bolivia y apoyada por los Estados SAM de la OACI y los Estados de la CLAC<sup>8</sup>, en lo que respecta a la validación automática de licencias expedidas por Estados parte en un acuerdo formal bajo un sistema común de otorgamiento de licencias. La Comisión tomó nota del avance logrado al respecto por los Estados de África oriental a través de sus RSOO, CASSOA-CAO, así como por los Estados sudamericanos a través de sus RSOO, su Sistema Regional de Cooperación para la Supervisión de la

<sup>7</sup> Angola, Argelia, Benín, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Cote d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, República Unida de Tanzania, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

<sup>8</sup> Belice, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, y Venezuela (República Bolivariana de).

Seguridad Operacional (SRVSOP). La Comisión acordó que el *Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal* (Doc 9379) debería examinarse para considerar la cooperación estatal dentro de una RSOO para la validación automática de las licencias otorgadas al personal. La Comisión recomendó que el Consejo examinara la propuesta con respecto a las prioridades existentes financiadas mediante el presupuesto de 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios y que la OACI siguiera promoviendo y apoyando las RSSO en la implementación de mecanismos de validación automática de licencias entre aquellos de sus Estados que tienen reglamentos comunes para otorgar licencias al personal. La Comisión tomó nota de los planes para implementar mecanismos similares en otras regiones.

29.16 La Comisión examinó la nota A40-WP/404, presentada por Colombia y auspiciada por los Estados miembros de la CLAC<sup>9</sup>, en la que se invitaba a la Asamblea a seguir apoyando los procesos de certificación de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO) en un entorno normativo armonizado a través de las RSOO y se pedía la elaboración de textos de orientación. La Comisión fue informada acerca de que, como resultado de las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2015), se están elaborando y reflejando en el programa de trabajo de la OACI un marco mundial e iniciativas regionales para reducir la duplicación de actividades de certificación y vigilancia de AMO, así como preparando orientación. La Comisión tomó nota de los beneficios para los Estados y la industria derivados de los mecanismos multinacionales de certificación de AMO.

29.17 La Comisión examinó la nota A40-WP/282, presentada por Guyana y Suriname, en la que se invitaba a la OACI a colaborar con el Sistema de vigilancia de la seguridad operacional y seguridad de la aviación del Caribe (CASSOS) para hallar soluciones sostenibles a la escasez de inspectores de helicópteros con cualificaciones y experiencia en operaciones y aeronavegabilidad en la Región Sudamérica y se proponía que la OACI coordinara un proyecto regional al respecto. La Comisión fue informada acerca de que la falta de inspectores cualificados en el área de seguridad operacional de la aviación civil es un problema mundial y que varias iniciativas de la OACI, como las siguientes: nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP), RSOO-CP, GASOS y CASI-t (herramienta para inspectores de seguridad operacional de la aviación civil), están resolviendo los problemas planteados en la nota. La Comisión reconoció la complejidad de las obligaciones estatales de vigilancia de la seguridad operacional por el rápido aumento de las actividades de la aviación a escala mundial y recomendó que el Consejo examinara las medidas propuestas para resolver la situación, teniendo en cuenta las iniciativas de la OACI antes mencionadas, las necesidades únicas de cada región de la OACI, las prioridades existentes financiadas con el presupuesto de 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

29.18 La Comisión examinó la nota A40-WP/166, presentada por Arabia Saudita en nombre de Bahrein, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Palestina, Somalia, Sudán y Yemen, en la que se presentaba una iniciativa de la Organización de Aviación Civil Árabe y la Oficina regional MID de la OACI para crear una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados de Oriente Medio y África Septentrional (MENA RSOO). La Comisión tomó nota de esta iniciativa y recomendó que la OACI siguiera apoyando el establecimiento de la MENA RSOO.

---

<sup>9</sup> Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Venezuela (República Bolivariana de).

## Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional (GASOS)

29.19 La Comisión examinó y respaldó la nota A40-WP/13, presentada por el Consejo, en la que se resumía la fase inicial del Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional (GASOS) y se presentaba una Resolución de la Asamblea para su adopción. Se expresó un amplio apoyo al GASOS.

29.20 La Comisión examinó la nota A40-WP/294, presentada por los Estados Unidos, y la nota A40-WP/214, presentada por Nueva Zelanda, en la que se formulaban recomendaciones para mejorar el GASOS que deberían introducirse antes de hacer ningún cambio al alcance actual aprobado por el Consejo. La Comisión convino en que la OACI debería continuar sus esfuerzos por garantizar que las cuestiones jurídicas y de responsabilidad se mitiguen de manera apropiada a través de una labor en colaboración con un grupo de estudio adecuado que incluya juristas, y que se resuelva cualquier cuestión nueva antes de introducir fases adicionales. La Comisión también acordó recomendar que la OACI recopile y analice datos adicionales provenientes de las evaluaciones del GASOS para mejor informar a los Estados sobre la relación de costos y beneficios. La Comisión tomó nota de que deberían formularse criterios de evaluación del rendimiento como parte de una gestión eficaz de programa. Además, la OACI debería informar periódicamente a los Estados miembros acerca del avance de dichas actividades.

29.21 La Comisión examinó y apoyó la nota A40-WP/255, presentada por Nigeria en nombre de los Estados miembros de BAGASOO<sup>10</sup>, en la cual se alentaba a la OACI y a los Estados a continuar apoyando las organizaciones regionales y el programa GASOS. La Comisión tomó nota de la participación de BAGASOO en las evaluaciones piloto del GASOS de la OACI y reconoció los beneficios que generan tales evaluaciones. La Comisión alentó a los Estados que son miembros de una organización regional a que sigan apoyando las funciones y las actividades que realiza su organización para mejorar la vigilancia estatal de la seguridad operacional.

29.22 La Comisión apoyó la nota A40-WP/368 y el Corrigendo Núm. 1 (en chino e inglés únicamente), presentada por Bolivia apoyada por los Estados de la Región SAM de la OACI y la CLAC<sup>11</sup>, en la que se planteaba la necesidad de crear y apoyar organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional como el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP). La Comisión reconoció la labor que ha realizado el SRVSOP y convino en que las evaluaciones GASOS de dichas organizaciones regionales fortalecen a la organización y benefician a sus Estados miembros.

## Otras iniciativas regionales

29.23 La Comisión examinó la nota A40-WP/154, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros<sup>12</sup>, y tomó nota de los esfuerzos realizados por la CAFAC para dar seguimiento y medir el nivel de cumplimiento de las Metas de seguridad operacional de Abuja (AST) y los indicadores de rendimiento. Asimismo, tomó nota de los desafíos que enfrentan los Estados AFI y la CAFAC en relación con la implementación de las AST y en recopilar los datos de seguridad

<sup>10</sup> Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria, Sierra Leona.

<sup>11</sup> Belice, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

<sup>12</sup> Angola, Argelia, Benín, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauricio, Mauritania, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

operacional necesarios. La Comisión recomendó que, para llenar los vacíos de incumplimiento, la OACI, las RSOO y otras partes interesadas clave deberían apoyar a la CAFAC al compartir datos de seguridad operacional disponibles, así como proporcionar asistencia de ser posible.

29.24 La Comisión examinó la nota A40-WP/190, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros<sup>12</sup>. Tomó nota de los logros del Programa de procedimientos de vuelo en África (AFPP) en el desarrollo de capacidades de diseño de procedimientos en la región y en asistir en la implementación de la PBN. La Comisión también tomó nota de los desafíos relacionados con el mantenimiento de los beneficios logrados e instó a los Estados a seguir proporcionando asistencia al AFPP para garantizar la continuidad y la sostenibilidad.

29.25 La Comisión examinó la nota A40-WP/180, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros<sup>12</sup>. En dicha nota se proporcionaba un resumen de las medidas tomadas con respecto al Programa africano de revisión por pares de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). La Comisión reconoció los beneficios de un proceso de revisión por pares para mejorar el suministro de servicios de navegación aérea regionales y alentó el apoyo de la OACI a las iniciativas regionales, la cooperación entre los Estados, la colaboración con la industria y las iniciativas para mejorar la eficiencia y eficacia de los procesos regionales.

29.26 Proporcionaron notas de información los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)<sup>13</sup> (A40-WP/71 y A40-WP/73 Revisión núm. 1); los 54 Estados contratantes<sup>14</sup> miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) (A40-WP/205); y el Comité Interestatal de Aviación (IAC) (A40-WP/87 y A40-WP/89 con Corrigendo núm. 1).

29.27 Con base en las deliberaciones, la Comisión acordó presentar para su adopción por la Plenaria la resolución siguiente que sustituye a la Resolución A39-14 de la Asamblea:

**Resolución 29/2: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables**

*Considerando* que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que incumbe también a los Estados miembros, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, cada Estado miembro se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal,

---

<sup>13</sup> Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

<sup>14</sup> Angola, Argelia, Benín, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauricio, Mauritania, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

*Considerando* que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados miembros elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados miembros apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Considerando* que los resultados de las auditorías y de las misiones de validación coordinadas (ICVM) realizadas en el marco del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP-CMA) indican que diversos Estados miembros todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional y se ha identificado a algunos Estados miembros con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC);

*Considerando* que la OACI desempeña una función de liderazgo para facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional al coordinar el apoyo y mancomunar recursos entre los socios en materia de seguridad operacional de la aviación;

*Reconociendo* que los planes de acción de la OACI elaborados para Estados miembros individuales sirven de plataformas para proporcionar, en coordinación con otras partes interesadas, asistencia directa y orientación a esos Estados a fin de que resuelvan sus SSC, así como el bajo grado de cumplimiento efectivo (EI) de elementos críticos;

*Considerando* que la OACI tiene una política sobre cooperación regional mediante la cual se compromete a proporcionar a los Estados miembros, en la medida de lo posible, asistencia, asesoramiento y cualquier otra forma de apoyo en aspectos técnicos y de definición de políticas en el campo de la aviación civil internacional, con el propósito de que lleven a cabo sus responsabilidades, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI, al promover, entre otras cosas, la cooperación regional a través de asociaciones estrechas con las organizaciones regionales y órganos regionales de aviación civil;

*Reconociendo* que no todos los Estados miembros cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Reconociendo* que el establecimiento de órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala, resultante de la colaboración entre los Estados miembros en lo que atañe al establecimiento y la puesta en marcha de un sistema común de vigilancia de la seguridad operacional;

*Recordando* que los Estados miembros son responsables de la implementación de las normas de la OACI y, en ese sentido, pueden decidir de forma voluntaria delegar ciertas funciones a las RSOO y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” que figura a continuación incluye las RSOO;

*Recordando* que la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) (2018) recomendó que la OACI siguiera desarrollando el GASOS para fortalecer las RSOO y acrecentar su eficacia y eficiencia para asistir a los Estados, analizando al mismo tiempo los aspectos de responsabilidad, gobernanza y análisis de costos y beneficios, así como otras preocupaciones planteadas por la Conferencia;

*Admitiendo* el reconocimiento dado en el Anexo 19 a las RSOO y a su papel en lo que respecta al desempeño de funciones de gestión de la seguridad operacional en nombre de los Estados, delegadas por ellos mismos;

*Reconociendo* que grupos de Estados miembros pueden decidir establecer sistemas regionales de aviación cuya base legal puede ser un tratado internacional y abarcarían reglas comunes y una vigilancia aplicable en los Estados participantes;

*Reconociendo* que la asistencia con la que cuentan los Estados miembros que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, especialmente si se da prioridad a aquellos Estados con SSC, aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados miembros, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil; y

*Reconociendo* que los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) tienen como finalidad establecer objetivos, prioridades e indicadores y definir metas cuantificables para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en cada región, garantizando al mismo tiempo la coherencia de las acciones y la coordinación de las iniciativas.

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que, en asociación con todos los socios en materia de seguridad operacional de la aviación, implante un programa integral de asistencia para ayudar a los Estados miembros a rectificar las deficiencias identificadas por medio del CMA del USOAP, dándose prioridad a la resolución de los SSC;
2. *Encarga* al Consejo que promueva conceptos de cooperación regional, incluyendo el fortalecimiento de las RSOO y los RASG, así como el establecimiento de objetivos, prioridades e indicadores y la definición de objetivos cuantificables para resolver los SSC y las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;
3. *Encarga* al Consejo que tome las decisiones apropiadas para asegurar que las especificidades de un sistema regional de aviación establecido por un grupo de Estados miembros se reconozcan e integren en el marco de la OACI;
4. *Encarga* al Consejo que apoye la implementación y ulterior desarrollo del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASOS), tomando en consideración las medidas necesarias para fortalecer, evaluar y apoyar a las RSOO y las RAIO a fin de que asistan a sus Estados miembros en la realización de determinadas funciones y actividades de vigilancia de la seguridad operacional, investigación de accidentes e incidentes y funciones y actividades de gestión de la seguridad operacional, garantizando al mismo tiempo que los Estados conserven sus obligaciones y responsabilidades en virtud del Convenio de Chicago;
5. *Encarga* al Consejo que siga trabajando en asociación con los Estados miembros, la industria y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para coordinar y facilitar el suministro de asistencia financiera y técnica a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG, a fin de mejorar dicha seguridad y fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;

6. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG;
7. *Encarga* al Secretario General que continúe promoviendo la coordinación y la cooperación entre la OACI, los RASG, las RSOO y otras organizaciones en relación con actividades relacionadas con la seguridad operacional a fin de reducir la carga de trabajo de los Estados generada por las auditorías o las inspecciones repetitivas y disminuir la duplicación de las actividades de seguimiento;
8. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen la más alta prioridad a la resolución de las SSC a fin de velar por que no se planteen riesgos inmediatos de seguridad operacional para la aviación civil internacional y se cumplan los requisitos mínimos establecidos en las normas de los Anexos de la OACI;
9. *Insta* a los Estados miembros a que utilicen el Programa de procedimientos de vuelo, cuando se dispone del mismo, para la implementación de la PBN, y además que se facilite asistencia (financiera y de otra índole) a los efectos de la continuidad y la sostenibilidad;
10. *Insta* a los Estados miembros a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional con miras a promover el grado más alto de seguridad operacional de la aviación;
11. *Exhorta* a todos los Estados miembros y socios en materia de seguridad operacional de la aviación a que, cuando sea posible, presten asistencia a los Estados que la soliciten con recursos financieros y técnicos para velar por la resolución inmediata de las SSC identificadas y la sostenibilidad a más largo plazo del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;
12. *Alienta* a los Estados miembros a establecer sociedades con otros Estados, la industria, instituciones financieras y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados y fomentar un sistema de aviación civil internacional más seguro;
13. *Alienta* a los Estados miembros a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las RSOO, o a prestarles apoyo de manera tangible;
14. *Pide* al Secretario General que desempeñe una función de liderazgo en la coordinación de iniciativas para ayudar a los Estados a resolver las SSC mediante la elaboración de planes de acción de la OACI y/o propuestas concretas de proyectos y que ayude a los Estados a obtener los recursos financieros necesarios para financiar dichos proyectos de asistencia;
15. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre todo lo referente a la ejecución del programa de asistencia global; y
16. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A39-14.