



A36-WP/357
P/55
26/9/07

ASAMBLEA — 36° PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LAS CUESTIONES 25, 26 Y 27

(Presentado por la presidenta de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 25, 26 y 27 del informe ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 26/1 y 27/1.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que le corresponda en la carpeta para el informe.

Cuestión 25: Seguimiento de la Conferencia DGCA/06 sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación**25.1 Aplicación de las recomendaciones de la DGCA/06**

25.1.1 La Comisión examinó la nota A36-WP/63, presentada por el Consejo, con su adendo, que contiene un informe sobre el estado de aplicación de las recomendaciones de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGCA/06), celebrada en 2006. En dicha nota se proporciona información sobre la aplicación de las recomendaciones hechas a los Estados y se describen las medidas de seguimiento respecto a las recomendaciones hechas a la OACI. En el Adendo núm. 1 a dicha nota se describe la labor futura del Consejo respecto al examen de la estructura y mecanismo de elaboración de disposiciones de los Anexos de la OACI, incluidas las normas críticas para la seguridad operacional. La Comisión tomó nota de la información proporcionada en la nota A36-WP/63.

25.2.2 Normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI

25.2.3 La Comisión examinó la nota A36-WP/50, presentada por Portugal en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y por EUROCONTROL. Se recordaba en la nota que el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) había puesto de manifiesto las dificultades que sufren numerosos Estados cuando intentan cumplir las obligaciones que les impone el Convenio de Chicago. Se analizaba la complejidad de la estructura de disposiciones de los Anexos y el sistema de normas y métodos recomendados (SARPS) y se presentaban propuestas para la labor futura, basándose en un proyecto de resolución para que lo adopte la Asamblea.

25.2.4 La Comisión examinó la nota A36-WP/239, presentada por el Reino de Arabia Saudita y los Estados miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC). En dicha nota se proponía revisar el procedimiento de adopción de SARPS internacionales. Se pedía al Consejo que elaborara un mecanismo que permitiera una mayor participación de los Estados contratantes de modo que pudiesen expresar sus puntos de vista respecto a las enmiendas propuestas a los Anexos al Convenio de Chicago. En dicha nota se proponía también que se adoptara un método básico para introducir modificaciones de fondo al sistema de aviación civil internacional.

25.2.5 La Comisión examinó la nota A36-WP/246, presentada por la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO). En la nota se analizaba, entre otras cosas, la complejidad de los SARPS actuales y se formulaban diversas propuestas. En vista de la tendencia en numerosos Estados de separar el suministro de servicios de navegación aérea de la función de vigilancia reglamentaria, aumentaba la necesidad de que colaboraran la comunidad de reglamentación y la industria reglamentada para la elaboración y aplicación de los SARPS. En la nota se mencionaba que los SARPS de la OACI deberían proporcionar una base para la industria para que elaborara y colaborara sobre la manera en que la aplicación de dichos SARPS se expresaría en las normas técnicas.

25.2.6 Algunos delegados consideraban que el establecimiento de normas internacionales por la industria, como se propone en la nota A36-WP/246, podría ser desventajoso para algunos Estados dado que el mecanismo utilizado por la industria no sigue el mecanismo de consulta mundial de la OACI.

La Comisión convino en que la adopción de normas internacionales en el marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional seguía siendo responsabilidad de la OACI.

25.2.7 Tomando nota de la labor futura del Consejo respecto al examen de la estructura y mecanismo de elaboración de disposiciones de los Anexos, según lo presentado en el Adendo núm. 1 de la nota A36-WP/63, la Comisión consideró que las ideas suscitadas durante el debate y en las notas de estudio (en particular las notas A36-WP/50, A36-WP/239 y A36-WP/246) serían muy útiles para que el Consejo adelantara su labor. En particular, la Comisión instó al Consejo a que tuviera en cuenta el proyecto de resolución propuesto en la nota A36-WP/50, cuyas propuestas clave eran las siguientes:

- a) determinar los riesgos principales y definir las medidas de atenuación de dichos riesgos que deberían constituir la base de las auditorías futuras del USOAP, y autorizar la notificación de diferencias con respecto a esas medidas requeridas sólo en circunstancias excepcionales;
- b) incluir las disposiciones técnicas más detalladas en adjuntos o textos de orientación conexos; y
- c) modificar la estructura actual de los Anexos para reducir su complejidad y aclarar los objetivos de los diferentes SARPS.

La Comisión consideró que esas propuestas podrían formar parte de atribuciones enmendadas para el examen de las disposiciones de los Anexos y su proceso de enmienda. No obstante, varios delegados expresaron dudas respecto a la necesidad de establecer un nuevo Anexo sobre vigilancia de la seguridad operacional. Se propuso que otro método consistiría en incorporar disposiciones relativas a la vigilancia de la seguridad operacional en los Anexos pertinentes como se había hecho en el caso del Anexo 6. Se propuso también que se emprendiera un examen independiente del procedimiento de establecimiento de normas, incluida la comparación con otras organizaciones internacionales.

25.2.8 Al convenir en el modo de proceder expuesto, la Comisión señaló que el Consejo debería examinar los recursos necesarios para esta nueva labor.

25.3 Gestión del cumplimiento de los SARPS de la OACI

25.3.1 La Comisión tomó nota de la información contenida en la nota A36-WP/245, presentada por la República de Corea. En dicha nota se describían la elaboración y funciones de una base de datos utilizada para seguir y organizar la aplicación de los SARPS de la OACI. Dicho instrumento se proporcionaba gratuitamente a otros Estados y podría beneficiarse de una interfaz con la base de datos del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. El secretario indicó que se necesitarían nuevos recursos para adaptar la aplicación de soporte lógico para que pueda interfundar con aplicaciones de la OACI, tal como el futuro sistema electrónico de presentación y notificación de diferencias, por lo que mucho se apreciaría el apoyo de los Estados contratantes al respecto.

25.4 Intercambio de información sobre seguridad operacional

25.4.1 Colombia había presentado a la Comisión la nota A36-WP/201 en la que se resaltaba la importancia de la Conclusión 2.1, inciso d), de la DGCA/06, relativa al intercambio de información sobre aeronavegabilidad. La Comisión señaló que la OACI contaba actualmente con recursos para llevar a cabo

el estudio de viabilidad del establecimiento de una aplicación de base de datos para que los Estados contratantes intercambien información relativa a la aeronavegabilidad. La Comisión tomó también nota de la propuesta formulada por Colombia de que los Estados proporcionaran expertos, de ser posible, para asistir en esta labor.

25.5 Evaluaciones y auditorías OACI de la seguridad operacional de explotadores aéreos internacionales

25.5.1 La Comisión examinó la nota A36-WP/89, presentada por los Estados Unidos. En dicha nota se analizaba el aspecto de la Recomendación 2/5 de la Conferencia DGCA de proporcionar asistencia directa a los Estados que carecen de capacidad adecuada para la vigilancia de la seguridad operacional y a sus explotadores aéreos internacionales, utilizando recursos comunes de inspectores internacionales y expertos en seguridad operacional. La función de asistencia a los explotadores supondría evaluaciones y auditorías de los explotadores de modo que, si los resultados fuesen satisfactorios, dichos explotadores no enfrentarían restricciones impuestas por otros Estados debido a las deficiencias de la vigilancia de la seguridad operacional por parte de sus propios Estados. En la nota WP/89 se señalaba que dicha función es incompatible con el esquema internacional de vigilancia que se aplica a los explotadores extranjeros de servicios aéreos; además, la OACI diluiría sus esfuerzos por asistir a los Estados si tuviese que asumir una función nueva e inapropiada que, en cambio, corresponde a los Estados contratantes desempeñar en calidad de Estados del explotador. La Comisión convino en que la OACI no debería seguir estudiando la asistencia directa a los explotadores aéreos.

25.5.2 La Comisión tomó nota de la A36-WP/56, presentada por el Comité interestatal de aviación.

Cuestión 26: Reconocimiento de certificados y licencias expedidos por otros Estados**26.1 Reconocimiento de certificados y licencias expedidos por otros Estados**

26.1.1 La Comisión examinó la nota A36-WP/13, la nota A36-WP/124, presentada por Pakistán, y la nota A36-WP/248, presentada por Australia.

26.1.2 En la nota A36-WP/13, presentada por el Consejo, se describían las dificultades relacionadas con el reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) y las que se relacionan con las operaciones extranjeras. Se adjuntaba a la nota un proyecto de resolución de la Asamblea sobre el reconocimiento del AOC de explotadores extranjeros y la vigilancia de sus operaciones por parte de los Estados. La vigilancia de los explotadores extranjeros incumbe a los Estados. En la resolución propuesta se recuerda a los Estados la necesidad de dicha vigilancia, para lo cual los Estados deberían establecer requisitos y procedimientos, así como un mecanismo para tomar medidas, de ser necesario, para preservar la seguridad operacional. Como medida adicional al respecto, se instaba a los Estados a incorporar en sus acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad operacional de la aviación. En la resolución propuesta se instaba también a los Estados a establecer reglamentos operacionales que rijan la admisión de explotadores extranjeros de servicios aéreos en su territorio, teniendo en cuenta su efecto en el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional, así como los costos y la carga que esto supone.

26.1.3 La Comisión tomó nota de que había habido una proliferación de nuevos requisitos en virtud de los cuales los explotadores de un Estado deben presentar información operacional detallada a otros Estados y, a veces, obtener de estos últimos especificaciones sobre las operaciones. Estos requisitos ilustraban las dificultades relacionadas con el reconocimiento de la validez de los AOC expedidos por otro Estado. En la propuesta de resolución se reitera la norma del Anexo 6, Partes I y III, Sección II, relativa a dicho reconocimiento y se pide a la OACI que siga elaborando directrices y procedimientos relativos al reconocimiento de la validez de certificados y licencias.

26.1.4 Una delegación expresó la necesidad de preparar oportunamente textos de orientación relativos a procedimientos para verificar las condiciones de reconocimiento de la validez de certificados y licencias.

26.1.5 En vista del debate, la Comisión presenta, para que la adopte la Plenaria, la resolución siguiente:

Resolución 26/1: Reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos de explotadores extranjeros y vigilancia de sus operaciones por parte de los Estados

Considerando que en el Convenio y sus Anexos se proporciona un marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes creen un sistema de seguridad operacional de la aviación civil, basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, que exija a todos los Estados contratantes que cumplan sus obligaciones de aplicar las normas y métodos recomendados en la medida de lo posible y de llevar a cabo en forma adecuada la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Recordando que el reconocimiento de la validez de los certificados y licencias de otros Estados contratantes se rige por el Artículo 33 del Convenio y las normas aplicables;

Recordando que en última instancia la vigilancia de la seguridad operacional es incumbencia de los Estados contratantes, que examinarán continuamente la situación de su capacidad respectiva de ejercer la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que el objetivo principal de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Recordando la Resolución A35-7 de la Asamblea que, entre otras cosas, insta a los Estados contratantes a compartir información crítica sobre seguridad operacional y les recuerda la necesidad de vigilar todas las operaciones de las aeronaves;

Recordando que la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional pidieron a los Estados en 2006 que basaran el reconocimiento de la validez de los certificados y licencias de otros Estados exclusivamente en consideraciones de seguridad operacional y no con la finalidad de obtener una ventaja económica; y recomendaron, entre otras cosas, que:

- a) la OACI debería crear directrices y procedimientos para ayudar a los Estados a lograr el más alto grado de uniformidad posible al reconocer como válidos los certificados y licencias y al vigilar las operaciones de aeronaves extranjeras en su territorio;
- b) los Estados deberían establecer reglamentos operacionales, de conformidad con el Convenio y en términos no discriminatorios, que rijan la admisión y vigilancia de explotadores extranjeros de servicios aéreos dentro de su territorio;
- c) los Estados deberían incluir una cláusula sobre seguridad operacional en sus acuerdos bilaterales relativos a los servicios de transporte aéreo basándose en una cláusula modelo de seguridad operacional preparada por la OACI;

Considerando que el Convenio establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios de transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada y armoniosa y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan basándose en la igualdad de oportunidades, una explotación sana y económica y el respeto mutuo por los derechos de los Estados, y teniendo en cuenta el interés general;

Reconociendo que, de no armonizarse los requisitos operacionales y las medidas que rigen la admisión de explotadores aéreos de otros Estados, puede haber repercusiones que vayan en detrimento de la seguridad operacional, la eficiencia y la regularidad de sus operaciones; y

Reconociendo que el desarrollo no coordinado de políticas y programas nacionales para la vigilancia de los explotadores de servicios aéreos de otros Estados podría entorpecer la función que desempeña la aviación civil internacional en el desarrollo socioeconómico;

La Asamblea:

1. *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de llevar a cabo una vigilancia de la seguridad operacional de sus explotadores en pleno cumplimiento de los SARPS pertinentes, así como de asegurarse ellos mismos de que los explotadores extranjeros que vuelen en su territorio sean objeto de una vigilancia adecuada por parte de sus propios Estados y de tomar las medidas apropiadas cuando sea necesario para preservar la seguridad operacional;

2. *Insta* a todos los Estados contratantes a establecer requisitos y procedimientos para la autorización y vigilancia, por otro Estado contratante, de las operaciones que realice un explotador certificado y a tomar las medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a que inserten en sus acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo que se adjunta a la resolución adoptada por el Consejo el 13 de junio de 2001;

4. *Insta* a los Estados contratantes a que reconozcan como válido el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) expedido por otros Estados contratantes con la finalidad de que vuelen sobre su territorio, incluyendo aterrizajes y despegues, siempre y cuando los requisitos de acuerdo con los cuales se haya expedido el certificado sean iguales o superiores a las normas mínimas aplicables que se especifican en el Anexo 6, Partes I y III, Sección II;

5. *Insta* al Secretario General a que continúe preparando directrices y procedimientos para verificar las condiciones necesarias para reconocer como válidos los certificados y licencias, de conformidad con el Artículo 33 del Convenio y las normas aplicables;

6. *Insta* a los Estados contratantes a que establezcan reglamentos operacionales que rijan la admisión de explotadores extranjeros de servicios aéreos en su territorio, de conformidad con el Convenio y en términos no discriminatorios, y en consonancia con las normas, directrices y procedimientos de la OACI, teniendo en cuenta debidamente la necesidad de reducir al mínimo el costo y la carga para los Estados contratantes y los explotadores;

7. *Insta* a los Estados contratantes a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto a los requisitos y medidas operacionales específicos que rijan la admisión de explotadores de otros Estados contratantes y que puedan perjudicar al desarrollo ordenado de la aviación civil internacional.

26.1.6 En la nota A36-WP/124, presentada por Pakistán, se proponía ampliar la función de la OACI respecto a la seguridad operacional de la aviación por lo que respecta a la vigilancia de los explotadores extranjeros por los Estados y grupos regionales. La Comisión señaló que la vigilancia de los explotadores extranjeros incumbe a los Estados.

26.1.7 En la nota A36-WP/248, presentada por Australia, se proponía que la OACI elaborara un registro internacional de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) a fin de poder llevar a cabo de manera oportuna y eficiente la vigilancia de los explotadores extranjeros de servicios aéreos de conformidad con la responsabilidad de los Estados de fomentar la seguridad operacional de las operaciones aeronáuticas en sus territorios. Además, el establecimiento de dicho registro reduciría

considerablemente la carga que representa para las líneas aéreas mantener al día la información sobre los certificados de explotador de servicios aéreos para cada una de sus aeronaves internacionales. Antes de elaborar un registro AOC, la OACI tendría que examinar y determinar los medios para financiar esta iniciativa. La Comisión apoyó la propuesta de que, según la disponibilidad de fondos, la OACI elaborara un registro internacional de los AOC que proporcionara transparencia a los Estados contratantes sobre la validez y vigencia de los AOC y la integridad de la autoridad de vigilancia competente en materia de cumplimiento.

Cuestión 27: Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación**27.1 Nueva versión del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación**

27.1.1 La Comisión examinó la nota A36-WP/47, presentada por el Consejo de la OACI, en la que figuraba una nueva versión del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), aceptada por el Consejo el 18 de julio de 2007. La nueva versión del GASP incorpora la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial elaborada, a solicitud de la OACI y con su apoyo, por los principales interesados de la industria que trabajan como Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG) [Airbus, Boeing, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Fundación para la seguridad de vuelo (FSF)]. La nota A36-WP/47 comprendía también un proyecto de resolución de la Asamblea sobre el mecanismo mundial de planificación. Dicha recomendación tenía por objeto establecer una serie de políticas de alto nivel que apoyaría y reforzaría el enfoque de la OACI a la planificación mundial en el marco de sus Objetivos estratégicos A y D relativos a la seguridad operacional y la eficacia.

27.1.2 El Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC) señaló que el sector de la aviación de negocios no se había incluido en la elaboración de la Hoja de ruta, pero expresó su pleno apoyo al GASP y a dicha Hoja de ruta. El IBAC propuso que, en la evolución futura del GASP, se tenga en cuenta la Estrategia para la seguridad operacional de la aviación de negocios, elaborada por el IBAC, sus asociaciones miembros y la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos.

27.1.3 En la nota A36-WP/202, presentada por Colombia, se proporcionaba información sobre un seminario/taller que se organizaría en Colombia en octubre de 2007 para difundir y utilizar la Hoja de ruta para la seguridad operacional y se proponía que otras regiones aplicaran ese método. La Comisión señaló que dicha nota fundamentalmente apoyaba la nota A36-WP/47 y constituía un complemento a la misma.

27.1.4 La Comisión tomó nota también de la información proporcionada por Australia en la nota A36-WP/181 sobre la implantación de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial por varios Estados de la Región Asia/Pacífico en materia de ATM.

27.1.5 En vista del debate, la Comisión presenta, para que la adopte la Plenaria, la resolución siguiente:

Resolución 27/1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia

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 contratantes y los demás interesados;

Considerando que con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado Objetivos estratégicos que, entre otros aspectos, abarcan las esferas de la seguridad operacional y la eficiencia;

Reconociendo la importancia de contar con un marco mundial en respaldo de los Objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de que los planes e iniciativas regionales y nacionales se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz; y

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

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización;

2. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;

3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional;

4. *Exhorta* a los Estados e *invita* a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;

5. *Encarga* al Consejo que informe a los futuros períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea sobre la ejecución y evolución de los planes GASP y GANP;

6. *Encarga* al Secretario General que ponga a disposición los planes GASP y GANP en el sitio web público de la OACI.

7. *Declara* que la presente resolución de la Asamblea reemplaza y deja sin efecto la Resolución A33-16 de la Asamblea relativa al Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

APÉNDICE A

Plan global para la seguridad operacional de la aviación

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo;

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

Reconociendo los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria, tales como el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST), la Iniciativa europea de estrategia de seguridad operacional (ESSI), el Equipo panamericano de seguridad operacional de la aviación (PAAST) y el Equipo de África y las Islas del Océano Índico para el acrecentamiento de la seguridad operacional de la aviación (ASET);

Reconociendo la necesidad de que el marco para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación;

Tomando nota de que el aumento de tránsito previsto en la aviación civil internacional producirá un número creciente de accidentes de aeronaves a menos que se reduzca el índice de accidentes;

Consciente de la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo;

Reconociendo que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se identifiquen y manejen los riesgos para la seguridad operacional;

Tomando nota con satisfacción de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial elaborada con la OACI por los principales actores de la industria asociados en el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG), la cual constituye la base del Plan global para la seguridad operacional de la aviación;

Tomando nota de la intención de utilizar constantemente el Plan global para la seguridad operacional de la aviación como instrumento para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

Tomando nota de la estrategia unificada establecida por la OACI para resolver deficiencias relacionadas con la seguridad operacional; y

Tomando nota de la aceptación por el Consejo de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) el 18 de julio de 2007;

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de reducir el número e índice de accidentes mortales en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, y particularmente en aquellas regiones donde dicho índice supera considerablemente el promedio mundial;

2. *Insta* a los Estados contratantes y a la industria a hacer suyos los principios y objetivos contenidos en el GASP y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial y a aplicar sus metodologías en asociación con todos los interesados con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves;

3. *Insta* a los Estados contratantes a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), en la aplicación de las metodologías del GASP y el proceso de planificación regional de la OACI;

4. *Insta* a los Estados contratantes a reforzar el marco global de seguridad operacional de la aviación:

- a) compartiendo la información de seguridad operacional que resulte adecuada con los demás Estados, los demás interesados en la esfera de la aviación y el público;
- b) actuando con diligencia en la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en toda la industria de la aviación como complemento del marco de reglamentación existente;
- c) promoviendo una sana cultura dentro de un ambiente donde se aliente y propicie la notificación y el intercambio de información y se tomen medidas correctivas oportunas al recibirse información sobre deficiencias; y
- d) suministrando a la OACI los datos sobre accidentes e incidentes según corresponda;

5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos los explotadores extranjeros que realicen vuelos dentro de su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional;

6. *Insta* a los Estados a idear soluciones sostenibles que les permitan ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional. Este objetivo puede lograrse compartiendo recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional y los conocimientos especializados de otros Estados;

7. *Insta* a los Estados contratantes, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, evitándose la duplicación de esfuerzos.

APÉNDICE B

Plan mundial de navegación aérea

Considerando que el acrecentamiento de la eficiencia en las operaciones de aviación constituye un elemento clave de los Objetivos estratégicos de la OACI;

Habiendo adoptado la Resolución A35-15, que contiene la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM); y

Tomando nota de la aceptación por el Consejo de la nueva versión del Plan mundial de navegación aérea (GANP) el 30 de noviembre de 2006;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados, los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución;

2. *Insta* a los Estados contratantes, la industria y las instituciones de financiación a brindar el apoyo necesario para lograr una ejecución coordinada del GANP, evitando la duplicación de esfuerzos;

3. *Encarga* al Consejo que vele por que el GANP se mantenga permanentemente actualizado para reflejar los adelantos operacionales y técnicos, obrando en estrecha colaboración con los Estados y los demás interesados; y

4. *Insta* al Consejo a facilitar la formulación y seguir de cerca la ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales basados en el GANP.

27.2 Problemas de estela turbulenta para la seguridad operacional

27.2.1 En la nota A36-WP/193, presentada por la Federación de Rusia, se examina el problema de la estela turbulenta desde el punto de vista de la seguridad de vuelo y el aumento de la capacidad del espacio aéreo. En la nota se describe brevemente un enfoque de sistemas para la solución de ese problema y la manera de aplicarla en la práctica. En la nota se propone, además, que se enmiende el Programa técnico de la OACI para incluir la elaboración de requisitos básicos para evitar la estela turbulenta en el aire y en tierra y sobre los sistemas de indicación.

27.2.2 El secretario indicó que la Comisión de Aeronavegación participaba activamente en la labor sobre estela turbulenta y que sin lugar a dudas tendría en cuenta dicha nota en su futura labor, en la que también se examinaría la información relativa a encuentros con estelas turbulentas y los resultados que presentaría un grupo de trabajo sobre establecimiento de categorías de estelas turbulentas y separación mínima. La Comisión aceptó este modo de proceder.