



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión núm. 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis**

**INFORME DE LOS RESULTADOS DE LA SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL (HLSC 2015) Y LAS CUESTIONES EMERGENTES**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

Esta nota informa sobre los resultados de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015) respecto a la cual se encargó al Consejo que informara a la Asamblea y también sobre otras cuestiones emergentes. También destaca los beneficios de celebrar una conferencia de alto nivel o reunión de tipo departamental en forma previa a cada Asamblea para realizar un aporte oportuno al proceso de aprobación del presupuesto.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los resultados de la HLSC 2015 que deben presentarse a la Asamblea;
- b) tomar nota de los beneficios de celebrar una conferencia de alto nivel con suficiente antelación de la Asamblea a fin de permitir que los resultados se consideren contextualizados con las demás exigencias al momento de aprobar el presupuesto para el siguiente trienio; y
- c) considerar las reuniones de tipo departamental como medio oficial para recomendar la incorporación de labores técnicas adicionales para la OACI a fin de que se las considere en el proceso de análisis y aprobación del presupuesto.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Desarrollo sostenible del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	La formulación de propuestas de labores técnicas para analizarlas y ordenarlas por prioridad con suficiente antelación de la fecha de la Asamblea favorecería el proceso de aprobación del presupuesto.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)</i> <i>Informe de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015) (Doc 10046)</i>

## 1. ANTECEDENTES

1.1 La segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015) se celebró en la Sede de la OACI del 2 al 5 de febrero de 2015. Asistieron 714 participantes provenientes de 120 Estados miembros y observadores en representación de 35 organizaciones internacionales.

1.2 La Conferencia aprobó 57 recomendaciones que deben llevar a la práctica todos los interesados y que se enuncian en la *Declaración de Montreal sobre la planificación del mejoramiento de la seguridad operacional*, publicada en el *Informe de la segunda conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015* (Doc 10046)<sup>1</sup>.

1.3 La mayoría de las recomendaciones se dirigen a la OACI, en tanto que nueve están dirigidas específicamente a los Estados y siete a múltiples interesados, lo que deja claro que se requiere un trabajo de colaboración. Entre los interesados se cuentan Estados, organizaciones internacionales, industria, instituciones financieras, grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y otros aliados en este campo de acción.

1.4 El Suplemento núm. 1 del Informe de la HLSC 2015 sugiere medidas de seguimiento para cada una de las recomendaciones<sup>2</sup>. A pesar de que el Consejo respaldó todas las recomendaciones surgidas de la HLSC 2015, algunas quedaron fuera del actual presupuesto porque la medida de seguimiento indicaba que quedaría "... sujeta a consideración en el contexto de todas las demás exigencias concurrentes como parte de las próximas deliberaciones en torno al presupuesto de la OACI para el trienio 2017-2018-2019." Se determinaron los recursos necesarios para llevar a la práctica cada una de las recomendaciones y se examinó el programa de trabajo para reevaluar las prioridades que era preciso considerar con miras al ejercicio de elaboración del presupuesto previo a la Asamblea.

## 2. ANÁLISIS

2.1 En el transcurso de la conferencia se analizaron las siguientes cuestiones emergentes de seguridad operacional como parte del subtema 1.2: seguimiento mundial de vuelos, riesgos que plantean las zonas de conflicto para la aviación civil, condiciones meteorológicas extremas, cooperación civil/militar y cuestiones de salud pública. En las recomendaciones surgidas de la conferencia respecto a estas cuestiones de seguridad operacional emergentes y sobre la implementación de la navegación basada en la performance (PBN) y los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), se encargaba a la OACI que informara sobre los avances al 39º período de sesiones de la Asamblea. De igual manera, varias de las recomendaciones sirvieron de base para actualizar el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (véase la nota A39-WP/xx) que se presenta a la Asamblea para que lo respalde. El cuadro del Apéndice A resume las recomendaciones y los avances que se han realizado en su ejecución a junio de 2016.

2.2 Entre otras cosas, la conferencia recomendó que la OACI alentara a los Estados y a la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) a tratar los requisitos de asignación de radiofrecuencias en la Conferencia mundial de radiocomunicaciones de 2015 (CMR-15) para que pudiera disponerse con carácter urgente de las asignaciones de espectro de radiofrecuencias necesarias para la vigilancia de los servicios del tránsito aéreo mundial. Siguiendo esta recomendación, la OACI incluyó en la postura que presentó en la CMR-15 el requisito de nueva asignación de radiofrecuencia para la recepción satelital de la vigilancia dependiente automática – difusión (ADS-B) para permitir el

---

<sup>1</sup> El *Informe de la segunda conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015* (Doc 10046) puede consultarse en <https://portal.icao.int/ICAO-NET/Pages/default.aspx>

<sup>2</sup> El Suplemento núm. 1 del *Informe de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015* (Doc 10046) puede consultarse (en inglés únicamente) en <https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Doc10046.aspx>

seguimiento de aeronaves en todo el mundo, con un nuevo pedido de asignación para atender a las demás necesidades de espectro que surgieran para el sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) en la próxima CMR de la UIT que tendrá lugar en 2019. En la CMR-15, un importante número de Estados respaldaron plenamente la postura de la OACI, conscientes de la recomendación formulada en la HLSC 2015. Como resultado, la decisión final de la CMR-15 dio respuesta positiva a todos los requerimientos de la OACI, sentando sólidas bases para los avances actuales y futuros del sistema de seguimiento mundial de vuelos.

2.3 La conferencia se detuvo brevemente a analizar los sistemas de gestión de los riesgos asociados a la fatiga (FRMS) y recomendó que los Estados alienten a los explotadores aéreos a poner en práctica procesos de gestión de la seguridad operacional antes de implementar los FRMS. En el Simposio sobre enfoques de gestión de la fatiga que se realizó los días 5 y 6 de abril de 2016, la OACI destacó las implicaciones de una nueva enmienda del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* con modificaciones relativas a la gestión de la fatiga e invitó al conjunto de la comunidad de la aviación a repasar los avances y analizar los problemas que se presentan tanto al aplicar un enfoque prescriptivo respecto de la gestión de la fatiga como al seguir el enfoque que proponen los FRMS en los distintos sectores de la industria de la aviación. En el encuentro se presentaron además los manuales de la OACI sobre esta temática, que incluyen nuevos textos de orientación para los proveedores de servicios de tránsito aéreo y explotadores de la aviación general y la segunda edición del Doc 9966, *Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de la fatiga*, y de la guía de gestión de la fatiga para los explotadores aerocomerciales (*Fatigue Management Guide for Airline Operators*).

2.4 La OACI ha hecho avances también en el tratamiento de otros problemas emergentes de seguridad operacional que no se habían abordado en la HLSC 2015, tales como la ciberseguridad y los riesgos de seguridad operacional que entraña el transporte de baterías de litio.

2.5 La ciberseguridad se está convirtiendo en una inquietud mayor para la comunidad de la aviación, y la OACI ha recibido recomendaciones de alto nivel para dar respuesta al número creciente de hechos de ciberterrorismo. El programa de trabajo general de la OACI en este aspecto forma parte de la labor en la esfera de la seguridad de la aviación. Se está trabajando en colaboración con la industria en la formulación de respuestas a distintas amenazas que sean idóneas para todo el sector. Estas novedades son materia de la nota A39-WP/xx, que se enmarca en la cuestión 16 del Comité Ejecutivo.

2.6 Dentro de la esfera técnica de la navegación aérea, el ciberterrorismo se entiende sin hacer distinciones entre la interferencia ilícita y el error involuntario, bien que a este último correspondería categorizarlo como una falla cibernética. En este sentido, tanto los aspectos de aeronavegabilidad como los futuros sistemas de gestión del tránsito aéreo (ATM) están en riesgo, y hay Estados que están trabajando con las industrias fabricantes y las encargadas del programa de mejora de la ATM para recomendar a la OACI un programa de trabajo que responda a las necesidades internacionales de los Estados y la industria en ambos planos. La OACI prevé recibir algunas recomendaciones iniciales en el cuarto trimestre de 2016.

2.7 La OACI sigue preocupada por los riesgos en el transporte aéreo de baterías de litio como carga. Sin dejar de reconocer que se trata de un artículo indispensable en la vida cotidiana y un insumo esencial para usos industriales, médicos y militares, es grande el riesgo que corren las aeronaves que las transportan si una batería dañada o defectuosa se prende fuego y emite gases capaces de crear una atmósfera explosiva. Aunque se transportan miles de millones de baterías de este tipo cada año, se han producido muchos incidentes y tres aeronaves de carga han sufrido accidentes, dos de ellos fatales, en los que tuvieron participación las baterías de litio. Las *Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284) prohíben el transporte de baterías de metal litio y de ión litio como carga en aeronaves de pasajeros. Las prohibiciones son medidas temporales hasta que se

establezcan controles que definan un nivel aceptable de seguridad operacional. Estas medidas temporales incluyen los criterios de funcionalidad que deben reunir los embalajes y las disposiciones y orientación necesarias para la evaluación del riesgo de seguridad operacional que plantea el transporte de la carga, incluidas las mercancías peligrosas y específicamente las baterías de litio. Se está trabajando en la elaboración de estas medidas de atenuación del riesgo.

2.8 La eficacia de las medidas de atenuación de los riesgos depende de que las cumplan estrictamente todos los que intervienen en el transporte de baterías de litio: fabricantes, expedidores, agentes de cargas y explotadores. La OACI recibe con preocupación las noticias de irregularidades – tanto deliberadas como involuntarias – en el transporte de todas las mercancías peligrosas, y particularmente las baterías de litio. Aun cuando se ha alentado a los Estados a redoblar la vigilancia del transporte de baterías de litio y aplicar medidas concretas cuando sea necesario, el gran número de entidades que deben participar para garantizar el cumplimiento – fabricantes de pilas, fabricantes de baterías, todos los demás fabricantes que usan las pilas y las baterías en sus procesos – hace difícil que pueda ejercerse una vigilancia efectiva. Por tal motivo, la OACI está trabajando en el establecimiento de un marco para una vigilancia mundial coherente y efectiva y para garantizar la trazabilidad del cumplimiento en toda la cadena de transporte.

### 3. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

3.1 La segunda HLSC celebrada en 2015 ofreció un foro para definir y analizar en profundidad los problemas de seguridad operacional y los temas emergentes, facilitando la formulación de conclusiones y recomendaciones esenciales para orientar la labor de la OACI. Al analizar estos temas con suficiente anticipación de la Asamblea es posible aplicar un enfoque más estratégico a la elaboración del Plan de actividades y el presupuesto. Las conferencias de navegación aérea son otro tipo de reunión departamental que sirven para fines semejantes. El Plan de actividades y el presupuesto que se analizarán y aprobarán durante el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, al igual que el GASP y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) que se presentarán para obtener el respaldo de la Asamblea, toman en cuenta las últimas novedades relativas a la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea en apoyo de los objetivos estratégicos de la OACI.

3.2 Cuando se plantean por primera vez en una Asamblea asuntos que repercuten en el presupuesto, la OACI se ve obligada a integrar el trabajo adicional que representan sin tener oportunidad de examinar y evaluar las prioridades de todos los temas del programa de trabajo. En el futuro, si se oficializa la práctica generalizada de celebrar una reunión de tipo departamental unos 18 meses antes de cada Asamblea se garantizaría la alineación entre el Plan de actividades y el presupuesto que se presentan a la Asamblea y la OACI podría desarrollar su labor de forma más estratégica. El Apéndice B permite formarse una idea de los tiempos que supondría este proceso, donde se alternaría entre una conferencia de navegación aérea con un componente de seguridad operacional y una conferencia de seguridad operacional con un componente de navegación aérea antes de cada Asamblea. El GASP y el GANP seguirían presentándose a la Asamblea para obtener su respaldo.

---

**APÉNDICE A**  
**RESULTADOS A INFORMAR DE LA SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL**  
**SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE 2015**

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
<b>Tema 1: EXAMEN DE LA SITUACIÓN ACTUAL</b>					
<b>Subtema 1.1: Logros y trabajo restante</b>					
4	<p>c) <i>Supervisión reglamentaria para una implantación eficaz de la navegación basada en la performance (PBN):</i></p> <p>1) Que los Estados agilicen la instauración de una supervisión reglamentaria integral de la navegación basada en la performance (PBN), aprovechando todos los recursos disponibles para acrecentar la eficacia de su función de supervisión de la PBN;</p>	<p>Aceptar la recomendación y pedir que se incorpore en la comunicación a los Estados en la que se les informe sobre los resultados de la Conferencia.</p>	<p>Respaldar la decisión adoptada por la ANC.</p>	<p>Enviar la comunicación a los Estados.</p>	<p>Se envió la comunicación SP 65/4-16/50 sobre este asunto el 25 de mayo de 2016.</p>
5	<p>2) Que los Estados procedan a poner en práctica lo previsto en la Resolución A37-11 de la Asamblea - <i>Metas mundiales de navegación basada en la performance</i>, poniendo énfasis en los aspectos capaces de reditu</p>	<p>Aceptar la recomendación y pedir que se incorpore en la comunicación a los Estados en la que se les informe sobre los resultados de la Conferencia.</p>	<p>Respaldar la decisión adoptada por la ANC.</p>	<p>Enviar la comunicación a los Estados.</p>	<p>Se envió la comunicación SP 65/4-16/50 sobre este asunto el 25 de mayo de 2016.</p>

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
	mayores beneficios en términos de seguridad operacional.				
6	3) Que la OACI elabore una descripción clara de los diferentes requisitos, funciones y actividades de supervisión reglamentaria necesarios para habilitar la implantación efectiva de la PBN.	Aceptar las recomendaciones y proponer que sean aplicadas por la oficina del programa de PBN de la Sede de la OACI y los programas de procedimientos de vuelo.	Respaldó la recomendación con sujeción a que se la considere en el contexto de las demás exigencias que merecían igual atención como parte de las próximas deliberaciones sobre el presupuesto de la OACI para el trienio 2017-2018-2019.	Trabajar con grupos de especialistas, confeccionar fichas de trabajo y realizar el trabajo conforme lo haya aprobado la ANC.	Este trabajo lo lleva adelante la oficina encargada del Programa PBN con la asistencia del Grupo de estudio sobre PBN. Se prevé finalizarlo para el 1º trimestre de 2017, sujeto a la disponibilidad de los recursos necesarios.
<b>Subtema 1.2: Cuestiones emergentes de seguridad operacional</b>					
7	a) <i>Seguimiento mundial de vuelos</i>  1) Que la OACI proceda con celeridad a publicar el Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) y lo utilice para la puesta en marcha de actividades de seguimiento de vuelos normales, anormales y en peligro, de búsqueda y salvamento (SAR) y extracción de los datos contenidos en los registradores de voz en el	Aceptar la recomendación y proponer al Consejo que la respalde.	Respaldar esta recomendación.	La Secretaría se ha puesto en marcha para volver a convocar al ADHWG, el grupo que había desarrollado el GADSS, para finalizar el documento y diseñar un plan de acción. Esta será la forma más rápida de completarlo.	Se volvió a reunir el ADHWG y el 21 de marzo de 2016 se publicó la versión 5 del GADSS en el sitio web sobre Seguimiento de aeronaves de la OACI. <a href="http://www.icao.int/safety/globaltracking">www.icao.int/safety/globaltracking</a>

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
	<p>puesto de pilotaje (CVR) y de datos de vuelo (FDR)</p> <p><i>Sustituye a la recomendación 3.2) e) de la HLSC 2010</i></p>				
8	<p>2) Que con carácter urgente la OACI siga elaborando disposiciones basadas en el rendimiento para el seguimiento de vuelos normales que le ofrezcan a la industria opciones viables, y que inste a la industria a que comience a llevar a la práctica en forma voluntaria el seguimiento mundial valiéndose de las tecnologías disponibles.</p>	<p>Aceptar la recomendación y pedir que se incorpore en la comunicación a los Estados en la que se les informe sobre los resultados de la Conferencia, y proponer que el Consejo la respalde.</p>	<p>Respalde esta recomendación.</p>	<p>Enviar para el 2º trimestre de 2015 la comunicación o las comunicaciones a los Estados sobre el seguimiento de aeronaves en condiciones normales y de emergencia y la recuperación de los datos de vuelo. Será necesario agregar otros puntos al programa de trabajo de AN sobre cómo utilizar la información adicional de seguimiento una vez que haya concluido la consulta a través de las dos comunicaciones a los Estados y se cuente con los resultados de la NATII.</p>	<p>El 25 de febrero de 2015 se envió la comunicación AN 11/1.1.29-15/12 relativa al seguimiento normal de aeronaves, seguida de la comunicación SP 55/4-15/15 sobre localización de aeronaves en peligro el 15 de mayo de 2015.</p> <p>El 4 de diciembre de 2015 se envió la comunicación AN 11/1.3.28-15/85 relativa a la adopción de la Enmienda 39 del Anexo 6, Parte I en la que se incluía la norma de seguimiento normal de aeronaves.</p> <p>En abril de 2016 se envió la comunicación AN 11/1.3.29-16/12 relativa a la adopción de la Enmienda 40 del Anexo 6, Parte I en la que se incluía la norma de localización de aeronaves en peligro.</p> <p>Como resultado de la consulta y de los logros de la Iniciativa de implantación del seguimiento normal de aeronaves (NATII), se convocó una NATII-2 para analizar las disposiciones complementarias</p>

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
					definidas en la NATII original. Asimismo, se volvió a reunir el Grupo asesor sobre el Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS AG) para actualizar el GADSS sobre la base de la consulta y formular recomendaciones respecto a los procedimientos que deben instaurarse para que las normas adoptadas operen todos sus efectos.
9	3) Que la OACI encabece una iniciativa mundial de instauración de actividades de seguimiento de aeronaves en un contexto multinacional que permita demostrar el uso óptimo del equipo que se utiliza actualmente e integre los resultados en los textos de orientación.	Aceptar la recomendación y proponer al Consejo que la respalde.	Respaldar esta recomendación.	Se ha iniciado la Iniciativa de implantación del seguimiento normal de aeronaves (NATII). La iniciativa cuenta con un comité de dirección y un subgrupo responsable del espacio aéreo y los escenarios. Los resultados de la NATII se pusieron a disposición el 31 de agosto de 2015.	La NATII concluyó su labor en el plazo previsto. La ANC tuvo en cuenta los resultados de la NATII al examinar los comentarios en respuesta a las comunicaciones AN 11/1.1.29-15/12 y SP 55/4-15/15, y por consiguiente el Consejo adoptó las Enmiendas 39 y 40 del Anexo 6, Parte I, el 10 de noviembre de 2015 y el 2 de marzo de 2016, respectivamente.



PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
10	4) Que la OACI apoye la realización de ejercicios regionales de instrucción en SAR para casos de vuelos con comportamiento anormal y comparta los resultados con la comunidad internacional.	Aceptar la recomendación y proponer al Consejo que la respalde.	Respaldar esta recomendación.	Se ha comenzado a trabajar para planificar el apoyo para ejercicios de instrucción en SAR regionales relativos al comportamiento anormal de aeronaves.	Se ha iniciado la planificación para dar apoyo a tres ejercicios; esta planificación concluirá con las siguientes reuniones regionales: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ESAF, julio de 2016</li> <li>• APAC, agosto de 2016</li> <li>• EUR/NAT, octubre de 2016</li> </ul>
11	5) Que la OACI reexamine la interrelación entre el Anexo 12 — <i>Búsqueda y salvamento</i> y el Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> y clarifique las disposiciones referidas al supuesto de que la aeronave no haya podido localizarse al finalizar la fase de búsqueda y salvamento y continúen las actividades de búsqueda a efectos de localizarla para los fines de la investigación.	Aceptar la recomendación y proponer al Consejo que la respalde.	Respaldar esta recomendación.	El tema se trasladará al Grupo de expertos en investigación de accidentes (AIGP) para que delibere al respecto en su reunión de abril de 2015.	El Grupo de expertos en investigación de accidentes (AIGP) realizó un primer análisis de este tema en su reunión de abril de 2015 y siguió trabajando al respecto en su reunión de junio de 2016, previéndose que las enmiendas propuestas tengan fechas de aplicación de noviembre de 2018.
12	6) Que la OACI aliente a los Estados y a la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) a que analicen las necesidades de atribución de espectro de radiofrecuencias en la	Aceptar la recomendación, alentar a los Estados a que apoyen la postura de la OACI y proponer que el Consejo respalde la recomendación.	Respaldar esta recomendación.	El Grupo de estudio sobre frecuencias del Grupo de expertos en comunicaciones aeronáuticas (ACP WG-F) actualizó la postura de la OACI en este sentido, que se presentará por	La CMR-15 de la UIT se celebró en Ginebra, Suiza, los días 2 a 27 de noviembre de 2015.  En la conferencia se actualizó el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, incorporándose una nueva asignación de radiofrecuencia para la

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
	<p>Conferencia mundial de radiocomunicaciones de 2015 (CMR-15), a fin de que con carácter urgente se otorguen las atribuciones de espectro necesarias para las actividades de vigilancia de los servicios del tránsito aéreo mundial.</p>			<p>nota AN-WP/8936 a la ANC en su 199º período de sesiones.</p> <p>La postura de la OACI fue aprobada por el Consejo durante su 205º período de sesiones en junio de 2015, tras lo cual se difundió por comunicación a los Estados en julio de 2015 y también se presentó en un documento de trabajo (Doc 17) ante la CMR-15. El tema se ha planteado siempre que se ha presentado la oportunidad; por ejemplo, en las reuniones regionales preparatorias de la CMR en África (UAT, julio), la región Asia-Pacífico (APT, julio), América (CITEL, agosto), Europa (CEPT, septiembre), etc. Esta acción se considera finalizada.</p>	<p>recepción espacial de ADS-B que permite el seguimiento mundial de aeronaves, incluso en zonas remotas y polares.</p>

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
13	<p>b) <i>Zonas de conflicto</i></p> <p>1) Que la OACI y los Estados trabajen para poner en práctica la estrategia diseñada por el Equipo especial sobre los riesgos para la aviación civil (TF-RCZ) como punto de partida para fortalecer los arreglos que permitan responder a los riesgos que plantean las zonas de conflicto a la aviación civil.</p>	Tomó nota.	Respaldar el programa de trabajo propuesto por la Secretaría y los recursos requeridos.	Elaborar un programa de trabajo interno detallado y definir las responsabilidades.	Durante su 207º período de sesiones, el Consejo recibió un informe actualizado sobre la integración del programa de trabajo del TF-RCZ. En colaboración con Estados y organizaciones internacionales, la OACI ha hecho grandes avances hacia el logro de los resultados que se esperan del equipo. Todas las tareas que no se han concluido aún se integran a la labor de la OACI y se prevé que todos los puntos pendientes se completen para el final de 2018, si bien se tiene presente que determinados mecanismos pueden requerir un trabajo continuo de perfeccionamiento y mantenimiento periódico.
14	2) Que la OACI establezca con carácter urgente un repositorio simple y centralizado basado en la web para poner a disposición información que sirva para evaluar los riesgos existentes sobre zonas de conflicto o en sus cercanías. Debería identificarse con claridad en el repositorio la fuente de la información.	Tomó nota.	El Consejo debería respaldar la realización de una fase de evaluación de un año de un repositorio centralizado basado en la web y analizar los procedimientos conexos.	Establecer un repositorio basado en la web con los correspondientes textos de orientación.	Los procedimientos provisionales por un año para difundir información sobre los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto (véase la comunicación SMM 1/4-15/16) sentó los lineamientos para el funcionamiento de un repositorio en línea. El Grupo de examen del repositorio (RRG) presentó al Consejo sus recomendaciones para mantener en funcionamiento el repositorio durante su 208º período de sesiones.

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
15	3) Que la OACI examine los SARPS y textos de orientación que se ocupan de la evaluación de los riesgos de volar sobre o en cercanías de zonas de conflicto para tender al más alto grado de seguridad operacional para la aviación civil.	Recomendar un examen de posibles SARPS y orientaciones relativas al manejo de riesgos para las operaciones aéreas civiles sobre zonas de conflicto o cerca de ellas.	Adoptar las propuestas de enmienda relacionadas con las evaluaciones del riesgo para los vuelos sobre zonas de conflicto o cerca de ellas.	Analizar, evaluar y elaborar las enmiendas necesarias.	Durante su 207º período de sesiones, el Consejo recibió un informe actualizado sobre la integración del programa de trabajo del TF-RCZ. En colaboración con Estados y organizaciones internacionales, la OACI ha hecho grandes avances hacia el logro de los resultados que se esperan del equipo. Todas las tareas que no se han concluido aún se integran a la labor de la OACI y se prevé que todos los puntos pendientes se completen para el final de 2018, si bien se tiene presente que determinados mecanismos pueden requerir un trabajo continuo de perfeccionamiento y mantenimiento periódico.
16	4) Que la OACI encargue al Grupo de expertos en investigación de accidentes (AIGP) que examine las disposiciones correspondientes del Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> , teniendo debidamente en consideración los siguientes supuestos: i) el Estado del suceso no lleva a cabo la investigación que	Aceptar la recomendación y proponer al Consejo que la respalde.	Respaldar esta recomendación.	Trasladar la información al Grupo de expertos en investigación de accidentes (AIGP) para que delibere al respecto en su reunión de abril de 2015.	El AIGP realizó un primer análisis de este tema en su reunión de abril de 2015 y siguió trabajando al respecto en su reunión de junio de 2016, previéndose que las enmiendas propuestas tengan una fecha de aplicación de noviembre de 2018.

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
	<p>establece el Anexo 13 y no prevé delegarla en otro Estado;</p> <p>ii) no se expide el informe final dentro de un plazo razonable; y</p> <p>iii) grado de participación en la investigación de otros Estados cuyos ciudadanos se cuentan entre las víctimas fatales o heridos graves.</p>				
17	5) Que con carácter urgente los Estados colaboren con el marco de intercambio de información de la OACI poniendo a disposición toda información pertinente sobre los riesgos de volar sobre o en cercanía de zonas de conflicto.	Aceptar la recomendación y pedir que se incorpore en la comunicación a los Estados en la que se les informe sobre los resultados de la Conferencia.	El Consejo debería respaldar procesos relacionados con un repositorio centralizado de información basado en la web.	Diseñar procesos para el uso de un repositorio centralizado en línea.	Los procedimientos provisionales por un año para difundir información sobre los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto (véase la comunicación SMM 1/4-15/16) sentó los lineamientos para el funcionamiento de un repositorio en línea. El Grupo de examen del repositorio (RRG) presentó al Consejo sus recomendaciones para mantener en funcionamiento el repositorio durante su 208° período de sesiones.
18	<p>c) <i>Condiciones meteorológicas extremas</i></p> <p>1) Que la OACI continúe su labor de análisis de los datos e información provenientes de investigaciones de accidentes e incidentes y</p>	Aceptar la recomendación y proponer que se incorpore en el programa de trabajo.	Respaldar esta recomendación.	Elaborar un programa de trabajo detallado y asignarlo a los grupos de expertos que correspondan.	La OACI ha iniciado el observatorio de información de seguridad operacional y ha establecido un Comité de Dirección con representantes de Brasil, Singapur y los Emiratos Árabes Unidos, los

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
	los facilitados por los fabricantes de aeronaves en vinculación con los sucesos meteorológicos inusuales/extremos.				Estados Unidos y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA). Por otra parte, la Organización ha constituido un grupo de investigación con la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) que se encargará de clasificar los factores meteorológicos. Los resultados del trabajo del grupo se materializaron en una herramienta que se lanzó en abril de 2016 en el portal de iSTARS.
19	2) Que a partir de los resultados de esos análisis la OACI evalúe la necesidad de perfeccionar sus disposiciones relativas al equipamiento de aeronavegabilidad, operaciones y detección con miras a reducir aún más los riesgos por cambios meteorológicos y tomar las medidas que correspondan.	Aceptar la recomendación y proponer que se incorpore en el programa de trabajo.	Respaldó la recomendación con sujeción a que se la considere en el contexto de las demás exigencias que merecían igual atención como parte de las próximas deliberaciones sobre el presupuesto de la OACI para el trienio 2017-2018-2019.	Elaborar un programa de trabajo detallado y asignarlo a los grupos de expertos que correspondan.	Del examen inicial de los datos de la OACI de accidentes e incidentes se desprende que se requiere más información para determinar si existe la necesidad de perfeccionar las disposiciones de la OACI sobre equipamiento de aeronavegabilidad, y detección de aeronaves.  Se remitirá una comunicación para pedir a los Estados y a organizaciones internacionales que proporcionen datos sobre incidentes relacionados con condiciones meteorológicas peligrosas. Con base en la evaluación de la información que se reciba, la OACI tomará las medidas pertinentes.

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
20	<p>d) <i>Cooperación cívico-militar</i></p> <p>1) que la OACI acompañe a los Estados en la tarea de velar por la seguridad operacional de las aeronaves civiles a través de la coordinación cívico-militar como se señala en la circular de la OACI sobre <i>Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo</i> (Cir 330) y actualice la circular periódicamente.</p>	Tomó nota.	Respaldar esta recomendación.	Diseñar una campaña de sensibilización (comunicación a los Estados) y revisar la Circular 330 para tomar las medidas que correspondan.	La revisión de la Circular 330 está incluida en el programa de trabajo de la OACI. Para finales de 2018 se publicarán en forma de manual textos de orientación más depurados, seguidos de una campaña de sensibilización que se realizará en coordinación con las oficinas regionales de la OACI.
21	<p>e) <i>Salud pública</i></p> <p>1) Que la OACI sostenga el programa denominado Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos que afectan a la salud pública en la aviación civil (CAPSCA) para ayudar a los Estados a alistarse y reaccionar con rapidez ante todo nuevo suceso de esas características.</p>	Recomendar que el Consejo respalde esta recomendación.	Respaldar la recomendación y pedir a la Secretaria General que presente una propuesta al Consejo sobre el financiamiento parcial del programa CAPSCA con el presupuesto del Programa regular, a fin de asegurar su sostenibilidad y de seguir ayudando a los Estados a prepararse y responder con rapidez ante todo suceso que afecte la salud pública.	Elaborar una propuesta para la consideración del Consejo sobre el financiamiento parcial del programa CAPSCA con recursos del presupuesto del Programa regular a fin de asegurar su sostenibilidad.	En febrero de 2016 se estableció el Grupo de instrucción CAPSCA con el cometido de crear capacidad y compartir recursos. La OACI y la Organización Mundial de la Salud (OMS) están reexaminando su relación de trabajo para facilitar una solicitud conjunta de financiación para CAPSCA. Se está elaborando una propuesta para contribuir a la financiación del CAPSCA con recursos del presupuesto del Programa regular que se prevé presentar para el 30 de junio de 2016.

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
22	2) Que los Estados apoyen el programa CAPSCA y contribuyan a él en dinero o en especie.	Tomó nota.	Respaldar la recomendación y pedir que se incorpore en la comunicación a los Estados en la que se les informe sobre los resultados de la conferencia.	Enviar la comunicación a los Estados.	El 30 de junio de 2016 se enviará una comunicación para pedir apoyo a los Estados.
23	3) Que cuando sea factible los Estados recurran a los conocimientos especializados de los departamentos médicos de sus autoridades de reglamentación, además de otros expertos en salud pública, a efectos de fortalecer la gestión y respuesta ante sucesos que afectan a la salud pública en el sector de la aviación.	Tomó nota.	Respaldar la recomendación y pedir que se incorpore en la comunicación a los Estados en la que se les informe sobre los resultados de la conferencia.	Enviar la comunicación a los Estados.	El 30 de junio de 2016 se enviará una comunicación informando a los Estados sobre los resultados de la conferencia y solicitándoles que designen un coordinador para asuntos de salud dentro de las autoridades reglamentarias.
24	f) <i>Generalidades</i> 1) Que la OACI brinde información actualizada sobre los avances y estado de ejecución de todos los temas antes mencionados en un informe a presentarse ante el 39º período de sesiones de la Asamblea.	Aceptar la recomendación y proponer al Consejo que la respalde.	Respaldar esta recomendación.	Dar un informe sobre los avances y la ejecución de todos los asuntos mencionados más arriba ante el 39º período de sesiones de la Asamblea.	En este apéndice figura información actualizada.



PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
<b>Tema 2: ENFOQUE FUTURO PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN</b>					
<b>Subtema 2.1: Programa estatal de seguridad operacional</b>					
28	4) Que la OACI acelere la elaboración de disposiciones que los Estados puedan utilizar para reglamentar las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en de sus espacios aéreos y para instruir a los usuarios sobre los riesgos relacionados con sus operaciones.	Aceptar la recomendación y proponer al Consejo que la respalde y siga observando el progreso de esta tarea.	Respaldo la recomendación con sujeción a que se la considere en el contexto de las demás exigencias que merecían igual atención como parte de las próximas deliberaciones sobre el presupuesto de la OACI para el trienio 2017-2018-2019.	Dar apoyo sostenido al Grupo de expertos sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPASP). Asistir a los Estados miembros con la implementación de RPAS.	Están en marcha los seminarios prácticos regionales sobre RPAS. Se realizó un Simposio de RPAS en Estocolmo los días 9 y 10 de mayo de 2016, seguido de un seminario práctico sobre RPAS del 11 al 13 de mayo de 2016.  El RPASP presentó recomendaciones con una propuesta para enmendar el Anexo 1 durante su reunión de junio de 2016 (RPASP/5)
29	5) Que los Estados enfrenten el riesgo para los vuelos internacionales del uso no reglamentado de aeronaves pilotadas a distancia (RPA) en las inmediaciones de los aeródromos.	Aceptar la recomendación y pedir que se incorpore en la comunicación a los Estados en la que se les informe sobre los resultados de la Conferencia.	Respaldo esta recomendación y aceptar la medida adoptada por la ANC.	Enviar la comunicación a los Estados y distribuir un folleto informativo para uso de los Estados.	En marzo de 2015 se montó una campaña de difusión en los medios sociales: Facebook, Amazon y Google.  La OACI estableció un sitio web sobre RPAS en septiembre de 2015.
30	6) Que la OACI proporcione material de apoyo para ayudar a los Estados a mitigar los riesgos para los vuelos internacionales por la operación de RPA en las inmediaciones de los aeródromos.	Aceptar la recomendación y pedir que se incorpore en la comunicación a los Estados en la que se les informe sobre los resultados de la Conferencia.	Respaldo la recomendación, con sujeción a que se la considere en el contexto de las demás exigencias que merecían igual atención como parte de las próximas deliberaciones sobre el presupuesto de la OACI para el trienio 2017-2018-2019.	Asistir a los Estados miembros en la sanción de reglamentos nacionales sobre RPAS con textos de orientación existentes.	Se estableció el Grupo asesor sobre sistemas de aeronaves pequeñas no pilotadas (SUAS-AG), que celebró su primera reunión del 4 al 7 de abril de 2016.

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
	<b>Subtema 2.2: Protección de la información sobre seguridad operacional</b>				
	<b>Subtema 2.3: Intercambio de información sobre seguridad operacional</b>				
	<b>Subtema 2.4: Evolución del Plan global para la seguridad operacional de la aviación</b>				
	<b>Tema 3: FACILITACIÓN DE UNA MAYOR COOPERACIÓN REGIONAL</b>				
	<b>Subtema 3.1: Colaboración regional eficaz y eficiente</b>				
56	<p><i>b) Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO)</i></p> <p>1) Que se proporcionen a la OACI contribuciones voluntarias en especie para el programa de trabajo destinado a apoyar las RSOO, por medio de:</p> <p>i) la realización de un estudio, posiblemente estableciendo un grupo de trabajo, para considerar la manera de integrar las funciones y aumentar las competencias de las RSOO en relación con el marco regional de la OACI para la seguridad operacional, los posibles mecanismos de financiamiento sostenible, fusiones y</p>	<p>1) Tomó nota.</p>	<p>Respaldó la recomendación con sujeción a que se la considere en el contexto de las demás exigencias que merecían igual atención como parte de las próximas deliberaciones sobre el presupuesto de la OACI para el trienio 2017-2018-2019.</p>	<p>Enviar una comunicación a los Estados pidiendo contribuciones en especie en forma de adscripciones de especialistas de las RSOO a la OACI.</p>	<p>Está en marcha la coordinación con la AESA respecto a su ofrecimiento de recursos; está pendiente la confirmación de apoyo.</p> <p>Se abrió una oportunidad de adscripción de un especialista de una RSOO que se anunció a los Estados y organizaciones mediante la comunicación A2/1.5 CONF-16/44 fechada el 27 de abril de 2016.</p> <p>En la lista de distribución de las comunicaciones a los Estados se incluyen las RSOO.</p> <p>El Plan AFI tiene planificada una reunión de coordinación AFI-RSOO para 2016.</p>

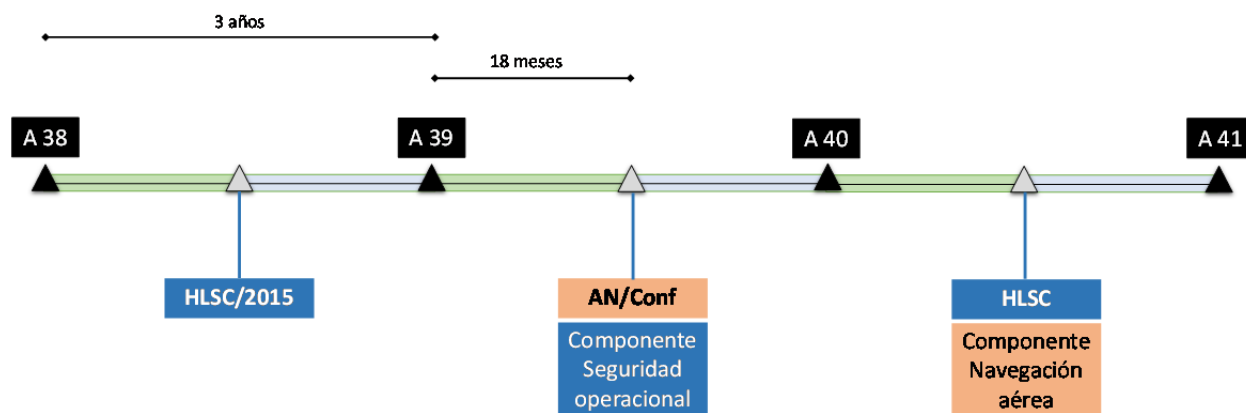
PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
	acuerdos entre las RSOO y la evolución de los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) en RSOO, y que la OACI comunique los resultados al 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.				
57	<p>c) <i>Actividades de certificación y supervisión de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO)</i></p> <p>1) Que se proporcionen a la OACI contribuciones voluntarias en especie a título de recursos para el programa de trabajo, a fin de apoyar a los Estados realizando un estudio, posiblemente creando un grupo de trabajo, para considerar la definición de un marco mundial e iniciativas regionales para reducir la duplicación de actividades de</p>	Aceptar la recomendación y proponer al Consejo que la respalde.	Respaldó la recomendación con sujeción a que se la considere en el contexto de las demás exigencias que merecían igual atención como parte de las próximas deliberaciones sobre el presupuesto de la OACI para el trienio 2017-2018-2019.	Seguir apoyando los esfuerzos del Grupo de expertos en aeronavegabilidad (AIRP), al que ya se encomendó la tarea de ocuparse de esta cuestión y facilitar la coordinación entre otros grupos de especialistas y la Secretaría en cuanto sea necesario para elaborar un marco mundial que permita reducir la duplicación de actividades de certificación y supervisión de los organismos de mantenimiento	<p>Se ha encargado al Grupo de expertos en aeronavegabilidad (AIRP) la tarea de elaborar disposiciones que favorezcan el reconocimiento recíproco de las AMO.</p> <p>Se envió a los Estados y organizaciones internacionales la comunicación SP 60/4-16/69 fechada el 29 de julio de 2016 consultando sobre las propuestas para enmendar los Anexos 1, 6, 8 y 19 que se basan en las recomendaciones de la AIRP/3 de propiciar un enfoque gradual para el establecimiento de un marco</p>

PUNTO NÚM.	RECOMENDACIONES DE LA HLSC 2015	SEGUIMIENTO SUGERIDO			ESTADO A JUNIO DE 2016
		COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN ANC	CONSEJO	SECRETARÍA	
	<p>certificación y supervisión de los organismos de mantenimiento reconocidos (AMO), y que la OACI comunique los resultados al 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.</p> <p><i>Sustituye las recomendaciones 3.1 b) 1) y 3.1 b) 2) de la HLSC 2010.</i></p>			<p>reconocidos. Señalar las iniciativas regionales para poner en práctica el marco mundial propuesto.</p>	<p>mundial que permita reducir la duplicación de actividades de certificación y vigilancia de las AMO, con una fecha de aplicación propuesta de noviembre de 2020.</p> <p>La OACI sigue apoyando los esfuerzos del AIRP para finalizar las distintas etapas sucesivas que intervienen para acondicionar el contexto jurídico a fin de facilitar el reconocimiento mundial.</p>

-----

## APÉNDICE B

### TIEMPOS ENTRE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL Y LA ASAMBLEA



— FIN —