



A40-WP/577
TE/223
30/9/19

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 30

El texto adjunto sobre la cuestión 30 se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y gestión del tránsito aéreo (ATM)

30.1 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/86, presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil² y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), en la que se pedía a la OACI tomar medidas en las áreas de la gestión del tránsito (UTM) de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y las operaciones en espacio aéreo de gran altitud. En la nota de estudio se invitaba a la Asamblea a alentar a la OACI a seguir desempeñando su papel como foro internacional para la cooperación, la colaboración y el intercambio de mejores prácticas en estos ámbitos. También se pedía a la OACI que facilite el diálogo entre los nuevos participantes, los Estados y las partes interesadas pertinentes, se hacía un llamado a los Estados a establecer reglamentos y procedimientos para integrar a los nuevos participantes y se instaba a la Organización a examinar las disposiciones de la OACI con el propósito de responder a las necesidades de la UTM y las operaciones en espacio aéreo de gran altitud.

30.2 A la luz del apoyo expresado al contenido de la nota de estudio durante las deliberaciones, la Comisión acordó remitir la siguiente resolución a la Plenaria para su adopción.

Resolución 30/1: Nuevos participantes

Considerando que el preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional estipula que quienes lo suscriben han “convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”;

Considerando que el Anexo 11 al Convenio dispone que los Estados miembros definan aquellas partes de espacio aéreo sobre sus territorios en las que se proveerán los servicios de tránsito aéreo y que, en adelante, dispongan el establecimiento y provisión de esos servicios;

Reconociendo que, para los fines de esta Resolución, el término “nuevos participantes” designa las operaciones aeroespaciales de mayor altitud y la gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas (UTM);

Reconociendo que existe una necesidad creciente de facilitar, mediante un marco mundial armonizado, las operaciones de los nuevos participantes y que existe una gran disparidad de capacidades de actuación entre los distintos tipos de vehículos que integrarían este nuevo grupo de usuarios del espacio aéreo;

Reconociendo la probabilidad de que las disposiciones de la OACI deban modificarse o ampliarse para abarcar las operaciones de los nuevos participantes;

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chequia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia y Reino Unido.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

Reconociendo que se han hecho importantes avances respecto a la facilitación de las operaciones de los nuevos participantes mediante iniciativas regionales y estatales; y

Recordando que el Concepto operacional de ATM mundial de la OACI establece que todo el espacio aéreo debería ser un recurso utilizable, que toda restricción de uso de un volumen en particular de espacio aéreo debería considerarse transitoria, y que todo el espacio aéreo debería gestionarse con flexibilidad;

La Asamblea:

1. *Encarga* a la OACI que examine las normas y métodos recomendados (SARPS) en materia de reglamento del aire, servicios de tránsito aéreo, certificación, otorgamiento de licencias, responsabilidades y medio ambiente, entre otros, con miras a enmendarlos o ampliarlos según sea necesario, con el propósito de facilitar las operaciones de nuevos participantes mediante un marco mundial armonizado, teniendo en cuenta los marcos y las prácticas regionales;

2. *Pide* a los Estados miembros que organicen sus reglamentos y procedimientos que rigen las operaciones de los nuevos participantes y el uso compartido de determinadas instalaciones y servicios entre todos los usuarios del espacio aéreo, a fin de facilitar la integración de estas operaciones sin menoscabo de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, ~~y sin que el medio ambiente se vea desmedidamente comprometido~~ teniendo debidamente en cuenta las implicaciones ambientales y, cuando sea necesario, garantizando que estas operaciones nuevas cumplan las disposiciones del Anexo 2 — *Reglamento del aire*.

3. *Pide* a los Estados miembros que se aseguren de que el uso compartido por parte de todos los usuarios del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios no afecte de manera desproporcionada la regularidad, sostenibilidad medioambiental y eficiencia de las operaciones civiles y militares; y

4. *Reconoce* la función de la OACI como foro internacional para facilitar una mayor cooperación, colaboración e intercambio de mejores prácticas, como apoyo a las iniciativas regionales, y para emprender las actividades de seguimiento necesarias sobre la base de esas iniciativas promoviendo un mayor diálogo entre los Estados, los nuevos participantes, las actuales partes interesadas y la comunidad espacial.

30.3 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/302, presentada por China, en la que compartía información sobre un proyecto piloto para un certificado de explotación distribuida (DOC) de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y su estrategia de certificación, y alentaba al intercambio de información entre los Estados sobre actividades conexas. La Comisión reconoció que el tema merecía considerarse como uno de los medios para facilitar la integración de los UAS y recomendó que se informara a los grupos de expertos pertinentes acerca de los resultados del proyecto piloto y que el Consejo de la OACI considerara la posibilidad de realizar un análisis preliminar de viabilidad.

30.4 La Comisión examinó la nota A40-WP/281, presentada por Indonesia, que contenía los reglamentos y procedimientos de dicho país para la operación de UAS e instaba a que se proporcionaran procedimientos detallados y orientación sobre actividades de vigilancia de dichas operaciones.

30.5 La Comisión examinó la nota A40-WP/353, presentada por Arabia Saudita, en la que pedía a la Organización emprender otras actividades para elaborar un marco normativo sobre la gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas (UTM).

30.6 La Comisión examinó la nota A40-WP/478, presentada por la Federación de Rusia, en la que hacía un llamamiento para la elaboración de textos de orientación internacional sobre el uso de UAS, incluidos los RPAS, para efectuar verificaciones y ensayos en vuelo de sistemas de iluminación de aeropuertos y sistemas de radioayudas para la navegación de base terrestre.

30.7 Con respecto al amplio respaldo que se dio a las notas de estudio A40-WP/281, A40-WP/353 y A40-WP/478, y teniendo en cuenta que dichas actividades no están financiadas y no podrían realizarse sin recursos adicionales, la Comisión recomendó que el Consejo examinara las propuestas en relación con las prioridades existentes financiadas mediante el Presupuesto 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

30.8 La Comisión examinó la nota A40-WP/209, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA). La Comisión respaldó la nota de estudio, en la que se reconocía el valor de las actividades de la OACI dirigidas a formular un marco común para la UTM y se recomendaba instar a la OACI a que acelerara y ampliara su labor para crear un marco normativo completo para los UAS y la UTM.

30.9 La Comisión examinó la nota A40-WP/196, presentada por el ACI, la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), IFATCA, IFALPA y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA). La Comisión respaldó la nota de estudio, en la que se reconocían los riesgos de seguridad operacional asociados a la presencia no autorizada de aeronaves no tripuladas (UA) muy cerca de aeronaves comerciales y aeródromos. La Comisión también reconoció las actividades que la OACI realiza actualmente para formular disposiciones y textos de orientación. Con respecto al tema más general de explorar opciones para recibir el aporte directo de la industria a las deliberaciones de la OACI, la Comisión tomó nota de que el Comité Ejecutivo estaba considerando estos asuntos bajo la cuestión 26.

30.10 Presentaron notas de información: Brasil (A40-WP/198), India (A40-WP/366), Indonesia (A40-WP/280), Omán (A40-WP/537), Perú con el apoyo de los Estados de la región SAM de la OACI y los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)³ (A40-WP/429), Rwanda (A40-WP/518), Arabia Saudita (A40-WP/223), Estados Unidos (A40-WP/216) y Singapur (A40-WP/457).

30.11 La Comisión examinó la nota A40-WP/356, presentada por Cuba y apoyada por Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de), en la que se proponía que la OACI creara una base de datos en línea con los parámetros técnicos correspondientes a distintos tipos de aeronaves para el uso de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) para el procesamiento automatizado de datos de planes de vuelo, y que incluyera dicha información en el documento *Designadores de tipos de aeronaves* (Doc 8643). La Comisión recomendó que el Consejo de la OACI considerara incorporar los parámetros técnicos referidos, con sujeción a las prioridades actuales que se financian con el Presupuesto de 2020-2022 y a la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

³ Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

30.12 La Comisión examinó la nota A40-WP/418, presentada por la República Dominicana, en la que se detalla su experiencia en la disminución de errores en la planificación de vuelos mediante la aplicación de un procedimiento de gestión y evaluación del plan de vuelo antes de presentarlo a la dependencia de ATS pertinente. La Comisión tomó nota de los resultados positivos alcanzados y alentó a otros Estados a considerar las medidas que podrían adoptarse para disminuir los errores de planificación de vuelos entre sus propias operaciones de vuelo, incluida la pronta implantación de la FF-ICE.

30.13 Presentaron notas de información: China (A40-WP/308, A40-WP/309, A40-WP/311, A40-WP/312, A40-WP/313, A40-WP/314 y A40-WP/523); India (A40-WP/222, A40-WP/364 y A40-WP/367); Japón (A40-WP/481); Federación de Rusia (A40-WP/422), Sudáfrica (A40-WP/116); Emiratos Árabes Unidos (A40-WP/151 y A40-WP/152); Estados Unidos (A40-WP/217); Venezuela (República Bolivariana de) (A40-WP/431); y los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA⁴) (A40-WP/68, A40-WP/75 y A40-WP/76).

Operaciones e infraestructura aeroportuarias

30.14 La Comisión consideró las notas A40-WP/82, A40-WP/352 y A40-WP/188, que abordaban temas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), y en particular el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). La nota A40-WP/82, presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros⁵, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil⁶ y EUROCONTROL, trataba de la evolución de los sistemas CNS y las amenazas y vulnerabilidades conexas, con particular interés en los sistemas CNS basados en satélites. En la nota se propuso un conjunto de medidas dirigidas a aumentar la resiliencia de dichos sistemas a las interferencias por medio de un enfoque holístico a nivel mundial. La nota A40-WP/352, presentada por Arabia Saudita, señaló la necesidad de fortalecer la protección de las señales GNSS de interferencias perjudiciales y la degradación de la performance por medio de la adopción de medidas normativas y técnicas. La nota A40-WP/188, presentada por IFATCA, IFALPA y la IATA, pedía la implementación de medidas para gestionar y reducir las repercusiones de las interferencias perjudiciales al GNSS sobre la seguridad operacional y la eficiencia de las aeronaves y las operaciones de la ATM.

30.15 La Comisión tomó nota de los elementos que, en lo esencial, tenían en común las tres notas, en las cuales se proponía la adopción de medidas por parte de los Estados y la OACI para fortalecer la resiliencia de los sistemas CNS y mitigar las interferencias perjudiciales al GNSS, en coordinación con la industria. La Comisión estuvo de acuerdo con las propuestas y tomó nota de que las medidas recomendadas para la OACI correspondían al alcance del programa de trabajo existente.

30.16 La Comisión examinó la nota A40-WP/208, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la cual se enfatizaba que la aviación civil dependía cada día más de los sistemas móviles por satélite y se proponía que la OACI considerara la adopción de una solución internacional para la reglamentación de los proveedores de servicios móviles por satélite que ofrecen servicios relacionados con la seguridad operacional de la aviación civil. Al observar que dichas actividades no están financiadas y no podrían realizarse sin recursos adicionales, la Comisión recomendó que el Consejo examinara la propuesta en relación con las prioridades existentes financiadas mediante el Presupuesto 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

⁴ Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

⁵ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

⁶ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

30.17 Presentaron notas de información: India (A40-WP/362 y A40-WP/365); la Federación de Rusia (A40-WP/270 Revisión Núm. 1); y Egipto (A40-WP/382).

30.18 La Comisión examinó la nota A40-WP/94, presentada por Indonesia y Canadá, que contenía un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la necesidad de elaborar normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a los requisitos de diseño, certificación, gestión, seguridad operacional y notificación para las operaciones de hidroaeródromos. Al examinar la nota, la Comisión expresó que apoyaba la intención de la Resolución y convino en presentar ante la Plenaria, para su adopción, la siguiente resolución:

Resolución 30/2: Disposiciones globales para el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos

Reconociendo que la Resolución A39-25 de la Asamblea encargó a la Secretaria General que considerara las necesidades y características especiales de los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), identificados en el marco de las Naciones Unidas, en la coordinación, priorización, facilitación e implementación de programas de asistencia destinados a mejorar los sistemas de transporte aéreo de esos países;

Reconociendo la necesidad de apoyar a los Estados con disposiciones mundiales relacionadas con zonas a las que solo se puede acceder con operaciones de hidroaviones a fin de mejorar la seguridad operacional y promover un sector de aviación civil robusto que fomente y respalde el progreso social y económico, por ejemplo, mediante el turismo responsable, que es un impulsor económico principal;

Considerando la necesidad de promulgar disposiciones mundiales relacionadas específicamente con el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos para operaciones de hidroaviones a fin de satisfacer la necesidad de un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico de todos los Estados miembros;

La Asamblea:

Pide al Consejo que, dentro del presupuesto actual asignado y con carácter prioritario, examine los SARPS existentes relacionados con los aeródromos e incorpore normas y métodos recomendados específicos en los Anexos pertinentes del Convenio para tratar los requisitos de diseño, certificación, gestión, seguridad operacional y notificación para las operaciones de hidroaeródromos.

30.19 La Comisión al examinar la nota de estudio A40-WP/262, presentada por Indonesia, relativa a la elaboración de normas para los aeródromos pequeños en zonas montañosas, señaló que el Anexo 14 —*Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos* actualmente contiene disposiciones de diseño relacionadas con aeródromos pequeños. Además, el *Manual Stolport* de la OACI (Doc 9150) contiene textos de orientación para la planificación y el establecimiento de dichos aeródromos. La Comisión acordó recomendar a la OACI que examinara las orientaciones contenidas en el Doc 9150 con la finalidad de actualizarlas, tomando en cuenta las prioridades existentes financiadas en el presupuesto para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

30.20 Presentaron notas de información Bangladesh (A40-WP/504); Brasil (A40-WP/535); China (A40-WP/298 y A40-WP/331); Egipto (A40-WP/329 y A40-WP/443); India (A40-WP/128 y A40-WP/224); Irán (A40-WP/455 y A40-WP/458); la República de Corea (A40-WP/514); y Arabia Saudita (A40-WP/456).

30.21 La Comisión examinó la nota A40-WP/396, presentada por la Federación de Rusia en la que se pedía apoyo para la candidatura del consorcio China/Federación de Rusia como cuarto centro mundial de meteorología espacial para la aviación internacional. La Comisión tomó nota de que ambos Estados habían hecho una solicitud oficial a la OACI, y que se esperaba que dicha solicitud fuera considerada por el Consejo de la OACI a principios de 2020.

30.22 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/201, presentada por la Organización Meteorológica Mundial (OMM), en la cual se informaba sobre las actividades en la esfera de la meteorología aeronáutica que la OACI y la OMM están llevando a cabo en apoyo al Plan mundial de navegación aérea (GANP) y a su metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). La nota incluye el trabajo relacionado con las amenazas que las condiciones meteorológicas desfavorables y el cambio climático representan para la seguridad de los vuelos, y pone de relieve las preocupaciones relativas a la menor disponibilidad de expertos/recursos técnicos en la esfera de la meteorología aeronáutica. La Comisión subrayó la importancia de que la meteorología aeronáutica disponga de los recursos técnicos apropiados para mantener y reforzar las actividades de normalización y apoyo a la implantación, así como de los arreglos de trabajo entre la OACI y la OMM. La Comisión decidió que debería exhortarse a los Estados a velar por que la OACI disponga de los expertos necesarios en meteorología aeronáutica.

30.23 Presentaron notas de información China (A40-WP/336 y A40-WP/341); Sudáfrica (A40-WP/118); y la Organización Meteorológica Mundial (OMM) (A40-WP/202).

Operaciones de vuelo

30.24 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/108, presentada por Finlandia en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea⁷, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil⁸, EUROCONTROL, y con el copatrocinio de nueva Zelanda, sobre vigilancia “cooperativa”. La Comisión reconoció la complejidad de la vigilancia cooperativa debido al creciente número de operaciones transfronterizas y los nuevos modelos de negocios y adelantos tecnológicos, e instó a los Estados a reforzar la cooperación para supervisar efectivamente las operaciones transfronterizas. La Comisión estuvo de acuerdo en que la OACI debería comenzar a trabajar para dar respuesta a los desafíos que plantean para los Estados estas prácticas y presentar un informe sobre este tema ante la próxima Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional a fin de que se considere más detenidamente. Al respecto y con sujeción a las prioridades existentes financiadas en el presupuesto para 2020-2022 y a la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios, la Comisión recomendó que la OACI:

- a) formule un concepto común de vigilancia cooperativa que posibilite la vigilancia transfronteriza integrada, en especial en el contexto de las innovaciones tecnológicas y los nuevos modelos de operaciones transfronterizas, y que defina además la forma de compartir o reasignar responsabilidades entre los Estados participantes;
- b) facilite la implementación de la vigilancia centrada en el riesgo como pilar de la gestión de riesgos de seguridad operacional, por medio de la creación de un conjunto de herramientas para la vigilancia cooperativa; y

⁷ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Reino Unido, Rumania y Suecia.

⁸ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

- c) encargue a los grupos de expertos pertinentes que examinen los SARPS que se relacionan con las funciones y responsabilidades del Estado del explotador y el Estado de matrícula para determinar si existen barreras a la vigilancia cooperativa y eliminarlas, teniendo en cuenta las operaciones con o sin un acuerdo en virtud del Artículo 83 *bis*.

30.25 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/117 presentada por los Emiratos Árabes Unidos referente a la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros. La Comisión reconoció la divergencia de las prácticas de aprobación de los explotadores extranjeros en diferentes Estados y acordó que la OACI debería exhortar a los Estados a normalizar los procesos y ajustarlos a los requisitos del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones* y la orientación que figura en el *Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335). La Comisión reconoció el trabajo realizado por la OACI, con el apoyo de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) y la IATA, para crear la herramienta de solicitudes de los explotadores extranjeros (FOAT) la cual contribuiría a normalizar y armonizar las solicitudes de los explotadores extranjeros, e invitó a los Estados interesados a formar parte del proyecto.

30.26 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/124 presentada por los Emiratos Árabes Unidos sobre una propuesta para analizar y elaborar textos de orientación con miras a armonizar los procesos de conversión o validación de licencias al personal. La Comisión recomendó que el Consejo revise las propuestas de acuerdo con las prioridades existentes financiadas en el presupuesto para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

30.27 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/121, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, relacionada con la importación, el diseño y la certificación de aeronaves, y la nota de estudio A40-WP/200, presentada por los Estados Unidos, en la que se invitaba a la Asamblea a reconocer la importancia de asegurarse de que la información contenida en la red de información en línea sobre aeronavegabilidad (OAIN) se encontrara actualizada y fuera exacta. La Comisión reconoció el trabajo que estaba realizando la OACI para garantizar que la información en la OAIN se mantuviera actualizada y recomendó que se elaborara una pregunta del protocolo para garantizar la actualización oportuna de la información de los Estados en materia de aeronavegabilidad. La Comisión tomó nota del trabajo que se llevaba a cabo para facilitar la importación, el diseño y la certificación de aeronaves y convino en que debería continuarse la labor. La Comisión recomendó que un grupo de expertos revisara la medida propuesta para facilitar la armonización de las especificaciones y los procedimientos de certificación del Estado de diseño, sujeta a las prioridades existentes financiadas en el presupuesto para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

30.28 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/232, presentada por Australia y copatrocinada por Maldivas, Nueva Zelandia y Sudáfrica, y la nota de estudio A40-WP/360, presentada por la Federación de Rusia, en las que se expresaba preocupación por el poco tiempo que quedaba hasta la fecha de aplicación de las normas sobre la localización de aeronaves en peligro del Anexo 6, Parte I. La Comisión tomó nota de que se estaba trabajando en la formulación de Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) complementarios relacionados con el Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) y de que la OACI estaba creando actualmente herramientas de apoyo, incluido un repositorio de localización de aeronaves en peligro, para apoyar la fecha de aplicación de 2021 de las normas del Anexo 6. La Comisión tomó nota de que algunos sectores de la industria estaban preocupados por esa fecha. Si bien hubo apoyo a que se mantuviera la fecha de aplicación de esas normas, la Comisión recomendó que se pidiera a la OACI que realizara una encuesta para determinar si los Estados y la industria estaban preparados para cumplir la fecha de aplicación, a fin de detectar cualquier posible problema con los calendarios de aplicación.

30.29 La Comisión examinó las notas de estudio A40-WP/307 y A40-WP/358, presentadas por la Federación de Rusia, en las cuales se proponía la creación de un grupo de expertos para que definiera una escala para la evaluación de la competencia en la fraseología radiotelefónica de la OACI y para que reanudara el trabajo para establecer los requisitos sobre competencia lingüística en inglés en forma escrita y hablada para las tripulaciones de vuelo y el personal técnico. La Comisión tomó nota de la implementación efectiva a nivel mundial de los requisitos sobre competencia lingüística, que se ubicó por encima del 85%, así como de las actividades de la OACI para prestar un mayor apoyo a los Estados en la formulación de pruebas de competencia lingüística de calidad. La Comisión también tomó nota de que la necesidad de comunicarse con precisión y claridad sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo se aplicaba tanto al uso de fraseologías como al lenguaje claro, y que se requería una revisión más a fondo sobre la mejor manera de tratar los requisitos de conocimiento de inglés escrito. La Comisión recomendó que el Consejo examinara las propuestas teniendo en cuenta las actividades que se estaban llevando a cabo en las oficinas regionales, y según las prioridades existentes financiadas en el presupuesto para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

30.30 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/257, presentada por Canadá, en la que se subrayaba su estrategia para reducir los ataques con láser a las aeronaves mediante una combinación de prohibición, cumplimiento reforzado e incremento en la educación. La Comisión tomó nota del éxito de esta estrategia y apoyó los esfuerzos para compartir las mejores prácticas y la información sobre la eficacia de ese tipo de estrategias con otros Estados miembros. La Comisión también tomó nota del Aviso sobre seguridad operacional de RASG-MID – 12 (RSA/12) acerca de esta cuestión.

30.31 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/303, presentada por China, en la cual se proponía que se examinaran las tasas de parada del motor en vuelo (IFSD) usadas en operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). La Comisión apoyó la propuesta de que un grupo de expertos con la participación de la industria, iniciara un examen de las ISFD para determinar qué medidas se requerirían posteriormente, si fuera el caso. Cualquier resultado de dicho examen debería fundamentarse con datos disponibles que lo respaldaran, teniéndose en cuenta las prácticas existentes para evitar consecuencias inesperadas. En este sentido, la Comisión recomendó solicitar al Consejo que examinara la medida propuesta en el contexto de las prioridades existentes financiadas en el presupuesto para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

30.32 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/271, presentada por el ICCAIA, la IATA, el Consejo Internacional de aviación de negocios (IBAC) y la IFALPA, en la que se subrayaba una tasa de accidentes más elevada para las operaciones regionales de turbohélice comparadas con las operaciones de aeronaves a reacción y pidió a la OACI que diera prioridad a la labor relacionada con la seguridad operacional de la turbohélice. La Comisión apoyó la propuesta de llevar a cabo un análisis más a fondo sobre los datos disponibles para focalizar la labor futura en áreas que tienen el mayor impacto sobre la seguridad operacional de los vuelos, y recibió con beneplácito el apoyo de la industria para realizar esta labor. La Comisión también tomó nota del beneficio para esas operaciones de una mayor implementación de aproximaciones con guía vertical y recordó también la Resolución A37-11 de la Asamblea que instaba a los Estados a implementar enfoques de navegación (PBN) basados en la performance en todas las pistas internacionales para 2016.

30.33 Presentaron notas de información Brasil (A40-WP/538); China (A40-WP/263 y A40-WP/299); Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, por los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil, y por EUROCONTROL (A40-WP/83); Indonesia (A40-WP/436); Irán (A40-WP/453 y A40-WP/454); Pakistán (A40-WP/402); la República de Corea (A40-WP/376, A40-WP/515 y A40-WP/516); Arabia Saudita (A40-WP/456); Sudáfrica (A40-WP/345); el ICCAIA (A40-WP/93); y la IFALPA (A40-WP/426).

Competencias y aptitud médica

30.34 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/296, presentada por Estados Unidos, Canadá, Perú, y Trinidad y Tabago, en la cual se destacaba la importancia de que la OACI, los Estados y la industria trabajaran juntos para estudiar más la dependencia de la automatización en el puesto de pilotaje, y tomó nota del fuerte apoyo al establecimiento de un grupo de expertos para ese fin. La Comisión estuvo de acuerdo en que se requería un estudio para identificar posibles medidas de mitigación de la dependencia de la automatización, y la forma de tratarlas a nivel mundial y regional, que podría conducir a enmiendas del Anexo 1 — *Licencias al personal* y el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*. La Comisión recomendó solicitar al Consejo que examinara la medida propuesta en el contexto de las prioridades existentes financiadas en el presupuesto 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

30.35 La Comisión examinó la nota de estudio A40-WP/122, presentada por Canadá, Singapur y Estados Unidos, y apoyada por la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF) y la IATA, sobre un enfoque multidimensional para mejorar la instrucción y la competencia de los pilotos durante un período en que se preveía crecimiento y complejidad. La Comisión estuvo de acuerdo en que debido al rápido crecimiento mundial de la aviación comercial, era esencial adoptar un enfoque pragmático basado en datos para la instrucción de pilotos para mejorar continuamente los resultados de la industria en materia de seguridad operacional. La Comisión recomendó que la OACI, los Estados y la industria adoptaran métodos de instrucción y evaluación basados en la competencia o en datos comprobados, y que tuvieran la flexibilidad para adoptarlos y enfrentar los riesgos del mundo real y garantizar un rendimiento progresivo y satisfactorio.

30.36 La Comisión examinó la nota A40-WP/105, presentada por la Federación Internacional de Asociaciones de Productos Electrónicos para la Seguridad del Tránsito Aéreo (IFATSEA), que abordaba el tema de la introducción de una nueva “vertiente” de trabajo de los Especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP) para habilitar la capacidad técnica y de gestión de los ATSEP para resistir a las ciberamenazas contra los sistemas de información y las infraestructuras CNS. La Comisión tomó nota de que la OACI no definía “vertientes” en las funciones laborales en la comunidad de la aviación. La Comisión recordó que un proveedor de instrucción puede adaptar el marco de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea —Instrucción* (PANS-TRG, Doc 9868) y los textos de orientación conexos del *Manual sobre la instrucción y evaluación basadas en la competencia de los especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo* (Doc 10057) para incorporar elementos de instrucción específicos como la ciberseguridad y que podría considerarse incluir textos de orientación específicos sobre la instrucción en ciberseguridad en actualizaciones futuras al Doc 10057.

30.37 La Comisión examinó la nota A40-WP/256, presentada por Canadá, que instaba a la OACI a abordar la salud mental y los trastornos por uso de sustancias mediante la promoción de la sensibilización y la educación, e incluyéndola en el plan de trabajo de un grupo de expertos pertinente. La nota A40-WP/125, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, también instaba a la OACI a ser proactiva en lo relativo a la educación de los titulares de licencias en cuanto al uso de medicamentos y alcohol, a llevar a cabo una encuesta mundial y un análisis de la capacidad de los Estados de entender y superar el uso problemático de sustancias psicoactivas y a elaborar un marco para que los Estados compartan datos e información médica. La nota A40-WP/123, presentada igualmente por los Emiratos Árabes Unidos, pedía el reconocimiento de la apnea obstructiva del sueño como problema sanitario emergente y la elaboración de textos de orientación para alcanzar una mejor sensibilización, educación y detección de la apnea obstructiva del sueño. La Comisión tomó nota de que la mayor conciencia y promoción de la salud en lo relativo a la apnea obstructiva del sueño, la salud mental y los trastornos de uso de sustancias estaba abordado en el Anexo 1 — *Licencias al personal* y orientaciones pertinentes,

incluido el *Manual de medicina aeronáutica* (Doc 8984) y “*Fitness to fly*” (Aptitud física para volar), una publicación combinada de la OACI, la IATA y la IFALPA. Estos documentos estaban en consonancia con las disposiciones de la gestión de la seguridad operacional que figuran en el Anexo 19. La Comisión acordó que el contenido de las notas de trabajo debería remitirse a los grupos de expertos apropiados, que tienen vertientes de trabajo sobre estos temas. La Comisión estuvo también de acuerdo con el intercambio de información y de buenas prácticas entre Estados.

30.38 Los siguientes Estados presentaron notas de información: Brasil (A40-WP/540), China (A40-WP/300), Emiratos Árabes Unidos (A40-WP/169), Indonesia (A40-WP/553) y Japón (A40-WP/445 y A40-WP/446).

Gestión de la seguridad operacional

30.39 La Comisión examinó la nota A40-WP/143, presentada por Qatar, que pedía a la OACI que elaborara una encuesta sobre la cultura de la seguridad operacional que incluyera todo el conjunto de la información necesaria para su implementación y que invitara a los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) a llevar a cabo dicha encuesta e incluir un análisis de los resultados en cada informe anual de los RASG para así documentar toda necesidad de apoyo en las áreas que requieran mayor atención. Se manifestaron algunas inquietudes por las muy diferentes maneras de entender e interpretar la cultura de seguridad, así como por las diferencias en los marcos jurídicos para la protección de los datos de seguridad y de los informantes, y se señaló la necesidad de tener esto en cuenta antes de imponer una forma de evaluar la cultura de seguridad como base para la medición general. La Comisión recomendó que el Consejo examinara las propuestas a la luz de las prioridades existentes financiadas por el presupuesto 2020-2022 y de la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

30.40 La Comisión examinó la nota A40-WP/98, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, que proponía mejorar las disposiciones de la OACI para reforzar la vinculación entre las actividades de investigación de accidentes e incidentes y el Programa estatal de seguridad operacional (SSP) y para ello pusiera el énfasis en la necesidad de mejorar las preguntas del protocolo del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) relacionadas con el SSP. La Comisión acordó recomendar que el contenido de la nota A40-WP/98 se señalara a la atención de los grupos de expertos pertinentes.

30.41 Canadá presentó la nota A40-WP/258, modificando su alcance para incluir a las organizaciones responsables del diseño de tipo y fabricación de “aeronaves”, así como de motores y hélices. La nota proponía un aplazamiento de la fecha de aplicación del 7 de noviembre de 2019 de la Enmienda 1 del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* relativa a la implementación de un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) por parte de las organizaciones responsables del diseño de tipo y fabricación de motores y hélices. La Comisión tomó nota de que una vez que una norma es adoptada por el Consejo y que la fecha de entrada en vigor ha pasado (es decir, la fecha para la cual los Estados pueden hacer constar su desaprobación en virtud del Artículo 90 del Convenio de Chicago), la norma surte efecto. Como la Enmienda 1 del Anexo 19 había entrado en vigor el 11 de julio de 2016, una propuesta de aplazamiento de la fecha de aplicabilidad estaría sujeta al proceso establecido para la enmienda de una norma. La Comisión también tomó nota de que la norma para que las organizaciones responsables del diseño de tipo y fabricación de aeronaves implementen un SMS había entrado en vigor el 14 de noviembre de 2013; si una organización responsable del diseño de tipo o de fabricación de motores o hélices no tiene un SMS, el motor o la hélice necesariamente estaría incluido en el alcance del SMS de la organización responsable del diseño de tipo o fabricación de la aeronave. Se recordó a los Estados su obligación de notificar las diferencias a la OACI en virtud del Artículo 38 del Convenio de Chicago, si consideraban impracticable cumplir o armonizar su reglamentación con la Enmienda 1 del Anexo 19 para la fecha de aplicación del 7 de noviembre de 2019. Se expresó preocupación porque un retraso en la

aplicabilidad de la enmienda por esas organizaciones podría afectar negativamente la eficacia de la implementación de la gestión de la seguridad operacional en general, y se señaló que la OACI debía centrarse en formular preguntas del protocolo del USOAP relacionadas con el SSP de alta calidad e iniciar las evaluaciones del SSP cuanto antes posible. Dado que solo unos pocos Estados habían manifestado su apoyo a la nota, la Comisión decidió no recomendar que se aplazara la fecha de aplicación en cuestión.

30.42 Los siguientes Estados presentaron notas de información: Brasil (A40-WP/539), Japón (A40-WP/502), Nicaragua (A40-WP/70, Revisión núm. 1), Qatar (A40-WP/146) y República Dominicana (A40-WP/370).

Investigación de accidentes y cuestiones de espacio aéreo

30.43 La Comisión examinó la nota A40-WP/398, presentada por Argentina, que resaltaba la importancia de vigilar las acciones de seguimiento de las recomendaciones de seguridad operacional. Asimismo solicitaba al Consejo que diseminaran programas y procedimientos para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad operacional mediante la publicación de programas existentes elaborados en algunos Estados y pedía a la OACI que encontrara un mecanismo para aportar fondos para apoyar el desarrollo de dichos programas en los Estados. La Comisión acordó recomendar que la propuesta sea remitida a la consideración del Consejo, reconociendo que los programas y procedimientos existentes de seguimiento de las recomendaciones de seguridad operacional podrían ponerse a disposición de los Estados que carecen de dichos programas en un sitio web de la OACI para que puedan utilizarlos.

30.44 La Comisión examinó la nota A40-WP/416, presentada por Argentina, que abordaba el control psicofísico posterior al trabajo de campo de los investigadores de accidentes de aviación cuando se han expuesto a diferentes agentes agresores o peligros. La Comisión tomó nota de que la Circular 315 — *Riesgos en los lugares de accidentes de aviación* contenía orientaciones sobre la gestión de riesgos de salud ocupacional en la investigación de accidentes de aviación; no obstante, no abordaba el control psicofísico de los investigadores. La Comisión acordó remitir a la consideración del Consejo el establecimiento de un programa de control psicofísico para los investigadores, tomando en consideración las prioridades existentes financiadas por el presupuesto y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. La Comisión también alentó a los Estados que han instaurado tales programas a que proporcionaran información oportuna sobre su implementación y alentó a los Estados a que apoyen a los RASG en las consideraciones sobre el establecimiento de un programa de control psicofísico para los investigadores.

30.45 La Comisión examinó la nota A40-WP/347 y Corrigenda núm. 1, presentada por Trinidad y Tabago, con el apoyo de Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Jamaica, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas⁹, que abordaba los problemas que algunos Estados enfrentan para cumplir con las disposiciones de investigación del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. La nota sugería que un grupo de expertos examinara el proceso utilizado para auditar el cumplimiento de los Estados con los SARPS del Anexo 13 y el *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación* (Doc 9756), recomendando una reestructuración del Anexo 13 y los textos de orientación conexos para que se traten de manera diferente los requisitos de cumplimiento en los Estados menos desarrollados y en los Estados con una industria de la aviación más compleja, por medio de un conjunto diferente de preguntas de protocolo (PQ) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). La Comisión tomó nota de que el CMA del USOAP se rige por los principios de universalidad y aplica un enfoque sistemático, coherente y objetivo a la hora de llevar a cabo las actividades que le permiten al programa controlar a todos los Estados miembros de la OACI de manera normalizada y uniforme.

⁹ E igualmente apoyada por los siguientes Estados no miembros de la OACI: Anguilla, Guadalupe, Islas Vírgenes Británicas y Martinica.

30.46 La Comisión recordó también que las constataciones del USOAP indicaban que algunos Estados no habían podido implantar un sistema de investigación eficaz debido, en general, a la falta de personal y recursos financieros, junto con una falta de legislación y reglamentaciones apropiadas. Se recordó además que un sistema de investigación regional podía generar economías de escala al compartir los recursos necesarios. A tal efecto, la OACI había publicado orientación integral sobre los sistemas de investigación regionales en el Doc 9946, *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* y en 2010 se habían introducido en el Anexo 13 disposiciones sobre la delegación de la investigación a otro Estado u Organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO). Se recordó a la Comisión que la Resolución de la Asamblea A38-12: *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea* recomendaba que los Estados cooperen en la investigación de accidentes y que los Estados y las RAIO presten su asistencia. A la luz de lo arriba mencionado, la Comisión reconoció los problemas que enfrentan algunos Estados para cumplir con sus obligaciones de investigación e instó a esos Estados a que consideraran establecer otros mecanismos de cooperación en investigaciones como alternativas de las RAIO.

30.47 La Comisión examinó la nota A40-WP/96, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, que solicitaban a la OACI establecer y administrar un repositorio de factores humanos e institucionales tomados de las investigaciones de accidentes e incidentes y de la aplicación de enfoques de gestión de riesgo. El objetivo de tal repositorio de datos sería facilitar los servicios de consultoría a los Estados con menos recursos. La Comisión reflexionó sobre el sitio web público de la Implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI) existente, la biblioteca electrónica de informes finales de la OACI, que contenía unos 2000 informes, y la información proporcionada por la Asociación Internacional de Investigadores de Seguridad Aeronáutica (ISASI) a los investigadores de la seguridad aeronáutica, y recomendó que el Consejo examine las propuestas a la luz de las prioridades existentes financiadas por el presupuesto 2020-2022.

30.48 La Comisión examinó la nota A40-WP/149 presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF), en la que se proponía que se formulara una enmienda del Anexo 13 para requerir la traducción de los informes finales a los idiomas de procedencia de las víctimas de accidentes y sus familiares. La Comisión recordó la Resolución de la Asamblea A39-27: *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*, tomando nota de que las barreras de idioma habían causado algunas dificultades para proporcionar información oportunamente a los familiares. Si bien reconoció la importancia de que los familiares y las víctimas de accidentes entiendan debidamente la información contenida en los informes finales de las investigaciones, la Comisión reconoció también que tales traducciones no solo reducirían los recursos para la investigación, sino que también podrían plantear dificultades para el Estado a cargo de la investigación, dadas las múltiples nacionalidades involucradas en un accidente grande. La Comisión convino en que el Consejo considerara complementar los textos de orientación pertinentes para abordar este asunto, teniendo en cuenta las perspectivas expuestas durante las deliberaciones, así como las prioridades existentes financiadas por el presupuesto para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

30.49 Presentaron notas de información Argentina (A40-WP/384); Indonesia ((A40-WP/513); y la República de Corea (A40-WP/377).

30.50 Al examinar la nota A40-WP/162 presentada por la República Popular Democrática de Corea (RPDC), la Comisión tomó nota del análisis de las repercusiones de la suspensión de servicios de la aviación comercial, especialmente SADIS, SITA y Jeppesen. Tomando nota de los esfuerzos de la RPDC por restablecer esos servicios para la operación segura de la aviación civil internacional, la Comisión reconoció la importancia de cumplir las resoluciones aplicables de las Naciones Unidas así como el Convenio de Chicago y sus Anexos. Se informó a la Comisión que el Consejo de la OACI se mantenía constantemente informado sobre el tema y las novedades, y mantenía coordinación con las Naciones Unidas, según fuera necesario, para preservar la operación segura de la aviación civil internacional.

30.51 La Comisión examinó la nota A40-WP/138, presentada por Kiribati, en la que se proporcionaba información sobre las iniciativas del Foro de las Islas del Pacífico (FIP) y sus pequeños Estados insulares (PEI) relativas a la gestión del espacio aéreo superior en el Pacífico meridional. La Comisión tomó nota del contenido de la nota y reconoció que las propuestas de cambios en el espacio aéreo eran parte del tema general de las enmiendas de los planes regionales de navegación aérea. La Comisión recordó que esas enmiendas referentes a la provisión de instalaciones y servicios de navegación aérea se regían por procedimientos formales aprobados por el Consejo de la OACI, y que las etapas iniciales seguían siendo responsabilidad de los Estados interesados y, de ser necesario, de la oficina regional de la OACI correspondiente.

30.52 La Comisión consideró la nota A40-WP/170, presentada por Ucrania, en la que se describían aspectos de la gestión del tránsito aéreo (ATM) y problemas de seguridad operacional en la región de información de vuelo (FIR) Simferopol, en donde se delegaba a Ucrania la responsabilidad de los servicios de tránsito aéreo (ATS). La Comisión tomó nota de las medidas que estaba tomando Ucrania para facilitar la provisión segura de servicios de navegación aérea y normalizar la afluencia del tránsito aéreo sobre alta mar en la FIR Simferopol, basándose en la necesidad imperiosa de que todos los Estados cumplan el Convenio de Chicago y sus anexos. La Comisión tomó además nota de que este asunto incumbía al Equipo especial para el Mar Negro (BSTF) del Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea (GEPNA). El BSTF se había establecido para apoyar la iniciativa de la OACI de normalizar progresivamente la afluencia del tránsito aéreo en el espacio aéreo sobre el Mar Negro y crear el mecanismo de coordinación necesario para implementar soluciones operacionales y técnicas aceptables para todas las partes. La Comisión apoyó al BSTF y lo alentó a continuar sus esfuerzos.

Asuntos varios

Marco de confianza, sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS), gestión del tránsito aéreo (ATM)

30.53 La Comisión examinó la nota A40-WP/295, presentada por Nueva Zelandia, en la que se abordaba el tema de los marcos de ciberseguridad de la aviación en el contexto de los controles vigentes de ciberseguridad no específicos del sector que utilizan los Estados, y se proponía que la OACI centre sus esfuerzos en elaborar principios de ciberseguridad sólidos y acordados que puedan servir de referencia a los Estados. La Comisión consideró también la nota A40-WP/197, presentada por Brasil, en la que se destacaba la necesidad de contar con un marco de confianza para la aviación, a fin de asegurar la interoperabilidad y evitar iniciativas divergentes entre Estados y regiones, y la nota A40-WP/369 de ICCAIA, en la que se pedía mayor promoción de un marco de confianza armonizado mundialmente, en coordinación con la estrategia de ciberseguridad de la OACI, y consultando apropiadamente a expertos de la industria.

30.54 La Comisión tomó nota de que las decisiones que figuraban en las tres notas se estaban alineadas con la decisión tomada por el Consejo de la OACI con respecto a la Recomendación 5.4/1 de la AN-Conf/13, y con la Resolución A39-19 de la Asamblea. De acuerdo con la estrategia de ciberseguridad, la OACI estaba trabajando de manera coordinada, horizontal y transversal para hacer frente a las ciberamenazas de manera estratégica, con los Estados, la comunidad militar y la industria, así como con partes no tradicionales de la aviación tales como los órganos rectores del internet. La Comisión tomó además nota de que el trabajo sobre el marco de confianza había avanzado rápidamente desde la AN-Conf/13, incluido el desarrollo de métodos, procesos y orientaciones agnósticos en tecnología dirigidos a la comunidad de la aviación a fin de reducir la exposición a las ciberamenazas y garantizar la resiliencia e interoperabilidad del sistema de navegación aérea. Hasta el momento se ha recibido fuerte apoyo de los Estados, la industria y otras partes interesadas.

30.55 La Comisión examinó la nota 40-WP/465 presentada por Venezuela (República Bolivariana de), apoyada por los siguientes Estados SAM de la OACI y los Estados de la CLAC¹⁰ (véase nota de pie de página), y reconoció que el trabajo de la OACI de formulación de textos de orientación y desarrollo de actividades de instrucción para asistir en la aplicación de SARPS relacionados con RPAS es útil para los Estados y regiones. La Comisión tomó nota de que las actividades anteriormente mencionadas se estaban realizando en la OACI y recomendó su continuación.

30.56 La Comisión consideró la nota A40-WP/120 presentada por ICCAIA e IFALPA, en la que se pedía a la OACI que estableciera procedimientos operacionales para una estrategia mundial del espacio aéreo superior, que se implemente mundialmente y que interactúe con todas las operaciones de aeronaves, incluidas las operaciones espaciales comerciales. La Comisión tomó nota de la actual aplicabilidad de la Recomendación 5.1/1 de la AN-Conf/13 — Operaciones por encima del nivel de vuelo 600, y consideró que cualquier predeterminación de limitaciones uniformes, tales como límites verticales, sería prematura sin realizar mayores consultas.

30.57 La Comisión consideró la nota A40-WP/419, presentada por Camerún, en la que se destacaban los beneficios inherentes a los arreglos regionales de búsqueda y salvamento (SAR) para que los Estados cumplan las obligaciones estipuladas en el Anexo 12 — *Búsqueda y salvamento*. La Comisión recordó que, para cumplir con las disposiciones del Anexo 12, tales acuerdos deben coordinarse debidamente con los Estados interesados. Se tomó también nota de que para adelantar estas iniciativas, toda enmienda consiguiente del eANP (plan de navegación aérea electrónico) seguía siendo prerrogativa regional.

30.58 La Comisión examinó la nota A40-WP/85, presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea¹¹ y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil¹² y por EUROCONTROL, en la que se abogaba por una planificación colaborativa centrada en la red mundial para el diseño del espacio aéreo, la gestión de la afluencia del tránsito aéreo y la interoperabilidad técnica y operacional. La Comisión, reconociendo la importancia de interconectar redes regionales/subregionales y del intercambio de datos ATM entre regiones, tomó nota de la aplicabilidad en curso de la Recomendación 3.3/1 de la AN-Conf/13— Operaciones de red (NOPS). La Comisión tomó así mismo nota de que las decisiones que se proponían eran parte del trabajo en curso de la OACI y recomendó que el contenido de la nota se remitiera a los grupos de expertos pertinentes.

30.59 La Comisión examinó la nota A40-WP/137 presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se destacaban los beneficios de la fusión de datos para generar información más coherente, precisa y útil que la proporcionada por cada fuente individual de datos. En la nota se reconocía también la necesidad de la integración con sistemas existentes tales como iSTARS. La Comisión tomó nota de que, en relación con la Recomendación 7.1/1 de la AN-Conf/13 que había aprobado el Consejo, la OACI estaba trabajando en la toma de decisiones basada en datos, el perfeccionamiento de iSTARS y el sistema de seguimiento de la información de seguridad operacional (SIMS), una forma de centro de fusión de datos. Estas actividades se estaban realizando en coordinación con los Estados miembros de la OACI, a través de los grupos regionales pertinentes y de reuniones bilaterales.

¹⁰ Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay.

¹¹ 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.

¹² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

30.60 La Comisión consideró la nota A40-WP417 presentada por Venezuela (República Bolivariana de), en la que se describía el progreso de los Estados en las regiones del Caribe (CAR) y Sudamérica (SAM) en la implementación e interconexión de sus centros del sistema de tratamiento de mensajes ATS (AMHS). La Comisión tomó nota del progreso, así como de la importancia de la coordinación continua entre los Estados interesados para seguir avanzando. La Comisión tomó nota de que disposiciones existentes facilitarían los usos previstos del sistema AMHS y de que la continua coordinación a nivel regional aseguraría que se alcancen los objetivos del Plan regional.

30.61 La Comisión consideró la nota A40-WP/359 presentada por Venezuela (República Bolivariana de), en la que se destacaban las dificultades prácticas de la cooperación cívico-militar entre Estados con regiones de información de vuelo adyacentes (FIR) en las regiones CAR y SAM de la OACI. Reconociendo la importancia de una estrecha coordinación y colaboración cívico-militar entre Estados adyacentes, la Comisión tomó nota de que las decisiones propuestas se reflejaban en la Recomendación 3.4/2 de la AN-Conf/13, aprobada por el Consejo de la OACI. La Comisión instó a los Estados a que continuaran sus esfuerzos para promover la cooperación y coordinación cívico-militar entre fronteras del espacio aéreo.

30.62 La Comisión examinó la nota A40-WP/119 presentada por CANSO, ICCAIA y Singapur, en la que se exponían las dificultades que enfrentan los ANSP para proporcionar de manera segura y eficiente la capacidad necesaria para responder al crecimiento previsto del tránsito y se proponían varias medidas para alcanzar los objetivos del Plan mundial navegación aérea (GANP) y del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP). La Comisión tomó nota de que las decisiones propuestas coincidían con la decisión que había tomado el Consejo en respuesta a la Recomendación 4.3/1 de la AN-Conf/13. No obstante, el contenido de la nota, en especial las cuestiones relacionadas con la consideración necesaria de las interdependencias entre áreas de rendimiento clave, debía remitirse al grupo de expertos apropiado para mayor consideración. La Comisión acordó que debía instarse a los Estados a que fortalecieran la colaboración y las asociaciones para abordar retos comunes, a fin de facilitar la financiación adecuada para sistemas ATM e infraestructura CNS, y a que se aseguraran de contar con mecanismos financieros apropiados para introducir efectivamente las mejoras operacionales.

Operaciones e infraestructura aeroportuarias (AOI)

30.63 La Comisión examinó la nota WP/393, presentada por Camerún, en la que se ponía de relieve las repercusiones que la ocupación ilegal de los aeropuertos tenía en la seguridad de las operaciones y la ampliación de los aeropuertos. En la nota se proponía una serie de medidas para proteger y salvaguardar las reservas de terreno para futuras ampliaciones, así como para garantizar que se continuara la explotación de aeropuertos de manera segura. Al tomar nota de que ya existían disposiciones adecuadas de la OACI o estaban en proceso de elaboración, la Comisión apoyó la necesidad de crear conciencia sobre este asunto.

30.64 La Comisión examinó la nota A40-WP/144, presentada por Qatar, en la que se solicitaba a la OACI que examinara las disposiciones relativas a la certificación de aeródromos con miras a garantizar que la certificación abarcara los aeródromos donde se comparten responsabilidades entre organizaciones independientes. La Comisión estuvo de acuerdo con las medidas propuestas y tomó conocimiento de que las medidas dirigidas a la OACI se encontraban en el ámbito del programa de trabajo existente.

30.65 La Comisión examinó la nota A40-WP/218, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, que trataba sobre la necesidad de intensificar el apoyo a la gestión de la información aeronáutica (AIM) y a la función que la iniciativa *Ningún país se queda atrás* podía desempeñar. La Comisión convino en que la OACI debería seguir apoyando y alentando la participación activa de todos los Estados en las iniciativas destinadas a la modernización e implementación de la AIM.

30.66 La Comisión examinó la nota WP/264, presentada por Indonesia, en la que se proponía la utilización de un mecanismo integrado del sistema de información aeronáutica basado en la web (IWISH) para apoyar el proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM). La Comisión tomó nota de la A40-WP/264 y acordó que su contenido se señalara a la atención del grupo de expertos pertinente.

30.67 La Comisión examinó la nota A40-WP/449, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), sobre cuestiones que deben tenerse en cuenta para el desarrollo e implementación del modelo de intercambio de información meteorológica de la OACI (IWXXM). Al agradecer el ofrecimiento de apoyo para la implementación y al informársele de que un grupo de expertos ya estaba ocupándose de las actividades relacionadas con el IWXXM, la Comisión acordó que el contenido de la nota se señalara a la atención del grupo de expertos pertinente.

30.68 La Comisión examinó la nota A40-WP/207, presentada por ICCAIA, ACI, CANSO e IFATCA. Al reconocer la evolución de la necesidad de disponer de sistemas CNS seguros, fiables, interoperables y ubicuos para apoyar el desarrollo de un transporte seguro, eficiente y rentable y la necesidad de proteger el espectro asignado a esos sistemas, la Comisión convino en que los Estados deberían apoyar activamente la posición de la OACI durante la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones 2019 de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) (CMR-19). Con sujeción a las prioridades existentes financiadas con cargo al presupuesto 2020-2022 y a la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios, la Comisión acordó que, como se recomienda en la Recomendación 2.2/1 de AN-Conf/13, la OACI debería iniciar un “estudio, basado en una visión multidisciplinaria para desarrollar la estrategia necesaria de acceso al espectro de frecuencias, así como la hoja de ruta de sistemas, en el corto, mediano y largo plazos...”.

Operaciones (OPS)

30.69 La Comisión examinó la nota A40-WP/179, presentada por Brasil, relacionada con el concepto de una “doble” vigilancia para el intercambio de aeronaves a corto plazo. La Comisión tomó nota de que las medidas indicadas en la nota in A40-WP/179 habían sido tratadas en la Recomendación 7.3/1 f) de la AN-Conf/13 y habían sido aprobadas por el Consejo, y se esperaban nuevos avances durante el trienio 2020-2022. La Comisión tomó nota de que se informaría al grupo de expertos pertinente acerca de lo planteado para dar contexto a su trabajo.

30.70 La Comisión examinó la nota A40-WP/304, presentada por China, en la que se ponía de relieve las dificultades que planteaban las operaciones de vuelo en aeródromos de gran altura. Entre los problemas específicos figuraban las condiciones meteorológicas desfavorables, las limitadas instalaciones y servicios de navegación aérea y los efectos de la hipoxia debido a la escasez de oxígeno. La Comisión reconoció que las medidas propuestas se habían presentado en el 39º período de sesiones de la Asamblea, posteriormente habían sido aprobadas por el Consejo, y se habían añadido al programa de trabajo del grupo de expertos correspondiente.

30.71 La Comisión examinó la nota A40-WP/110, presentada por la República de Moldova, en la que se recomendaba la elaboración de SARPS que exigieran la instalación de un mecanismo centralizado de accionamiento de las trabas de los compartimentos superiores de las aeronaves para uso durante las evacuaciones. También pidió que se formularan recomendaciones y se proporcionara

orientación a los Estados y a la industria para armonizar las disposiciones relativas al equipaje de mano y a la manipulación del equipaje de mano durante las evacuaciones a fin de mitigar los riesgos de seguridad operacional. Se informó a la Comisión de que el documento 10086 de la OACI, *Manual sobre información e instrucciones para la seguridad de los pasajeros*, publicado en 2018, contenía orientaciones sobre la cuestión del equipaje de mano en las evacuaciones. La Comisión convino en que el contenido de las deliberaciones y de la nota se remitiera al grupo de expertos pertinente.

30.72 La Comisión examinó la nota A40-WP/287, presentada por el Reino Unido, Nueva Zelanda, Francia y los Países Bajos, en la que se pedía a la OACI y a los Estados que siguieran dando prioridad a la mitigación de los riesgos de seguridad operacional asociados con el envío de baterías de litio por vía aérea cuando los mismos no cumplen con los requisitos establecidos, incluidos los envíos en que no se declaran como mercancías peligrosas, los que se declaran erróneamente como mercancías peligrosas de menor peligro y los que no cumplen los requisitos de ensayo establecidos. Se informó a la Comisión que el tema de los riesgos introducidos por las entidades en la cadena de suministro de la carga ya figuraba en el programa de trabajo de la Organización. La OACI seguiría dando prioridad a las iniciativas para mitigar los riesgos de seguridad operacional asociados con el transporte de baterías de litio por vía aérea.

30.73 La Comisión examinó la nota A40-WP/173, presentada por CANSO, ACI e ICCAIA, relacionada con los beneficios logrados con la implementación de procedimientos de aproximación (APCH) de performance de navegación requerida con autorización obligatoria (RNP AR). La Comisión reconoció la importancia de desarrollar procedimientos RNP AR, cuando procediera, y recomendó que los Estados consideraran su utilización. La Comisión tomó nota de que los grupos de expertos pertinentes se estaban ocupando actualmente de la elaboración de orientaciones relativas a la RNP AR en el marco del programa de trabajo existente.

30.74 La Comisión examinó la nota A40-WP/272, presentada por ICCAIA, IBAC e IFALPA, en la que se solicitaba a la OACI que priorizara el trabajo relacionado con las operaciones con helicópteros y considerara la necesidad de elaborar nuevas disposiciones. La Comisión, observando que las operaciones con helicópteros se ajustaban al programa de trabajo vigente de varios grupos de expertos, instó a los Estados a que recopilaran y compartieran las mejores prácticas para apoyar esas operaciones por conducto de los grupos regionales de planificación y ejecución.

Sección de investigación de accidentes (AIG), Programa estatal de seguridad operacional (SSP) y sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

30.75 La Comisión examinó la nota A40-WP/69, presentada por Nicaragua, y tomó nota de los esfuerzos realizados por Nicaragua para crear una agencia de investigación de accidentes funcionalmente independiente, en cumplimiento del Anexo 13 - *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, que llevaron a la creación de la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (ANIA), la cual depende directamente de la Presidencia de la República del Estado de Nicaragua. En relación con la medida propuesta de elaborar textos de orientación adicionales sobre actividades de investigación de accidentes, la Comisión recordó que la Circular 315, *Riesgos en los lugares de accidentes de aviación*, proporcionaba, entre otras, orientaciones relativas a los riesgos para la salud que plantean las sustancias químicas e inflamables resultantes de los accidentes. Se informó a la Comisión que se estaban elaborando textos de orientación sobre la protección del medio ambiente en los lugares de accidentes.

30.76 La Comisión, al examinar la nota A40-WP/99, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, señaló que la introducción de software para la investigación de accidentes podía ser una solución viable para la realización de investigaciones de accidentes que permitiría una gestión eficaz de los recursos destinados a las mismas. La Comisión también señaló que el programa de software denominado “Air Accident Investigation Management System (UAE AIMS)” [Sistema de gestión de investigación de accidentes], había contribuido a aumentar la eficiencia de numerosas funciones de investigación, y que los Estados debían considerar las ventajas de introducir programas de software en sus procesos de investigación. La Comisión convino en que los Estados también deberían compartir sus experiencias con las aplicaciones de software de investigación de accidentes e incidentes.

30.77 La Comisión examinó la nota A40-WP/100, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se pedía a la Organización que elaborara un marco de competencias de la OACI para los investigadores de accidentes. La Comisión reconoció la importante función que desempeñan los investigadores en la realización eficaz de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación y tomó nota de que el grupo de expertos pertinente ya estaba realizando esta tarea.

30.78 La Comisión examinó la nota A40-WP/147, presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF), y tomó nota de la solicitud de que, entre otras cosas, se considerara la posibilidad de introducir un método recomendado para que los explotadores de aeropuertos desarrollaran planes apropiados para proveer asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias, dentro de sus propios planes de emergencia. La Comisión señaló que el Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos* contenía actualmente disposiciones relacionadas con el establecimiento de un plan de emergencia del aeródromo y que el *Manual de servicios de aeropuertos*, Parte 7 — *Planificación de emergencia en los aeropuertos* (Doc 9137) ofrecía orientación complementaria. En el contexto de las disposiciones relativas a la asistencia a los familiares que figuraban en el Anexo 9 — *Facilitación* y la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998), que incluía a los explotadores de aeropuertos, la Comisión señaló que el Doc 9137 debía actualizarse en el marco del actual programa de trabajo de la OACI. La Comisión convino en que el contenido de la nota A40-WP/147 se señalara a la atención de los grupos de expertos pertinentes.

30.79 La Comisión examinó la nota A40-WP/231, presentada por Australia con la coautoría de Canadá, Nueva Zelandia y Singapur, en la que se recomendaba que la OACI prestara asistencia a los Estados con sistemas de aviación pequeños, tales como los Estados insulares en desarrollo del Pacífico, proporcionando orientaciones y material didáctico específicos, así como intensificando la participación y la cooperación regionales para implementar los programas estatales de seguridad operacional (SSP). La Comisión, al apoyar las propuestas, tomó nota de que ya estaban en marcha iniciativas de la OACI para abordar estas cuestiones.

30.80 La Comisión examinó la nota A40-WP/145, presentada por Qatar, en la que se proponía la elaboración de una nueva norma en el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* para instaurar la gestión del cambio a nivel estatal. La Comisión reconoció que la OACI estaba llevando a cabo varias iniciativas para abordar las cuestiones planteadas en la nota y convino en que el contenido se remitiera a los grupos de expertos pertinentes.

30.81 La Comisión examinó la nota A40-WP/316, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) con apoyo de los Estados SAM de la OACI y los Estados miembros de la CLAC¹³ en la que se destacaba la importancia de contratar y formar al personal de apoyo necesario para mantener el sistema de supervisión de la seguridad operacional del Estado como base del SSP. En la nota A40-WP/351, también presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y copatrocinada por los Estados SAM de la OACI y los Estados Miembros de la CLAC, y en la nota A40-WP/421, presentada por Australia, Nueva Zelandia, Singapur y el Reino Unido, y copatrocinada por Italia y Macedonia del Norte, se exhortó a la OACI a que desarrollara nuevas competencias relacionadas con las funciones relativas a la implementación de los SSP. La Comisión reconoció la necesidad de determinar una serie completa de competencias relacionadas con la gestión de la seguridad operacional y de tenerlas en cuenta para el desarrollo e implementación de los SSP. Se tomó también nota de que el Doc 10070, *Manual sobre las competencias de los inspectores de aviación civil*, se refería a algunas de esas competencias.

— FIN —

¹³ Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.