



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LAS CUESTIONES 35, 36, 37 Y 38

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 35, 36, 37 y 38 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 37/1.

Nota.— Después de retirar esta hoja de presentación, la nota debe insertarse en el lugar apropiado de la carpeta del informe.

Cuestión 35: Navegación aérea — Apoyo a la implantación

35.1 La Comisión examinó la nota A38-WP/88, presentada por el Consejo, relativa a las prioridades y objetivos regionales para la navegación aérea, y convino en la necesidad de establecer prioridades para la implantación regional de las mejoras operacionales en la navegación aérea mediante módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). La Comisión pidió al Consejo que diera instrucciones a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) para que establecieran, de conformidad con las Recomendaciones 6/1 y 6/12 de la Duodécima conferencia de navegación aérea, prioridades y objetivos para la navegación aérea para mayo de 2014; compartieran entre sí las iniciativas que hubieran tenido éxito; utilizaran grupos específicos de interfaz, cuando se requiriese, para abordar la cuestión de la armonización de los planes de navegación aérea en áreas adyacentes de los PIRG; y en cada región, desarrollasen un mecanismo de coordinación entre los PIRG y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para garantizar la coherencia en las acciones y evitar la duplicación.

35.2 La Comisión observó que, sobre la base del plan mundial de navegación aérea (GANP) revisado y el marco ASBU, eran necesarias las siguientes medidas regionales para mediados de 2014, en consonancia con los requisitos mundiales, pero con flexibilidad ante variaciones regionales y evitando la duplicación de esfuerzos: revisión de planes regionales de navegación aérea y planes de implantación conexos; armonización de las atribuciones y los programas de trabajo de los PIRG; establecimiento de prioridades, indicadores, métricas y metas para la implantación regional; medición, vigilancia y presentación de informes de la implantación mediante los gráficos de eficiencia regional; e inclusión de resultados regionales en el Informe mundial de navegación aérea.

35.3 La Comisión observó que se respaldará la ejecución de las medidas regionales descritas en el párrafo 3.5.2 mediante: la asignación de prioridades y selección de mejoras operacionales y módulos de los bloques de las ASBU; la cooperación y colaboración para lograr una implantación regional eficiente y eficaz; la coordinación entre los PIRG y los RASG de la misma región para crear sinergias y evitar duplicación; y la armonización y el intercambio de enseñanzas y mejores prácticas entre los PIRG de distintas regiones.

35.4 La Comisión examinó la nota A38-WP/312, presentada por Colombia; observó que Colombia respaldaba y aplicaba el enfoque de mejoras operacionales en las ASBU y estaba desarrollando 15 módulos de bloques ASBU según las necesidades operacionales. La Comisión señaló la labor que se estaba realizando para confeccionar un conjunto común de indicadores que permitiese la presentación armonizada de informes y la evaluación de objetivos para mejoras operacionales.

35.5 La Comisión examinó la nota A38-WP/259, presentada anteriormente en el marco de la cuestión 30 por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), y exhortó a los Estados a que apoyaran los esfuerzos regionales en Sudamérica para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante el establecimiento de objetivos para 2016 en las esferas de la seguridad operacional y la navegación aérea.

35.6 La Comisión examinó la nota A38-WP/355, presentada también por la CLAC, que trata sobre el apoyo recibido y la continuación de ese apoyo para la implantación de un sistema regional de ATM considerando el concepto operacional ATM y el soporte de tecnología, comunicaciones, navegación y vigilancia correspondiente en la implementación del Plan mundial de navegación aérea. En la nota, la CLAC alienta a los Estados y a la comunidad aeronáutica internacional a tener en cuenta el buen modelo utilizado, que contaba con el apoyo de la OACI.

35.7 La Comisión examinó la nota A38-WP/211, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en la que se planteaban propuestas para extender los beneficios de la investigación y el desarrollo (I+D) a regiones en desarrollo y promover la cooperación y colaboración, incluida la coordinación de actividades operacionales de I+D, con las comisiones regionales de aviación civil.

35.8 La Comisión examinó la nota A38-WP/212, también presentada por la CAFAC, sobre la mitigación de las vulnerabilidades del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). En la nota se pedía que la OACI, en cooperación con las partes interesadas pertinentes, examinara la estrategia de implantación del GNSS en las regiones donde no se había instalado un sistema universal de aumentación.

35.9 La Comisión examinó la nota A38-WP/247, Revisión núm. 1, presentada por la Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), observó los avances en la implantación de la navegación basada en la performance (PBN) en la Región África-Océano Índico y elogió a la OACI por la creación de una oficina del programa de procedimientos de vuelo (FPP) para ayudar a los Estados a agilizar la implantación. Reconoció que un FPP solo podía dar frutos si se contaba con el compromiso y el apoyo de los Estados de la región, lo que también se debatía en el marco de la cuestión 37.

35.10 La Comisión examinó la nota A38-WP/195, presentada por la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), en la que se abordaba la necesidad de que los PIRG, los Estados, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los explotadores establecieran prioridades y objetivos que fueran coherentes con el GANP. La Comisión tomó nota de la propuesta de realizar análisis de necesidades y dependencias (NDA) e impartir instrucción sobre temas tales como el NDA, la elaboración de análisis de rentabilidad y el análisis de la relación de costo-beneficio.

35.11 Los Estados Unidos (A38-WP/146), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) (A38-WP/233) y Lituania en representación de la UE, la CEAC y EUROCONTROL (A38-WP/282) presentaron notas de información.

35.12 La Comisión examinó la nota A38-WP/162, presentada por Singapur, e instó a los Estados a que participaran activamente en la modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM) en las regiones y le prestaran su apoyo, mediante la innovación y la colaboración. Asimismo, la Comisión respaldó la necesidad de un marco para coordinar las iniciativas de modernización de la ATM en todas las regiones para lograr la armonización e interoperabilidad mundiales.

35.13 La Comisión examinó la nota A38-WP/253, presentada por ASECNA, y observó las medidas adoptadas por ASECNA en el marco de la mejora del servicio móvil aeronáutico mediante muy alta frecuencia (VHF) remota y otros servicios vinculados a través de una terminal de apertura muy pequeña (VSAT).

35.14 Se recibieron notas de información de China (A38-WP/210), India (A38-WP/341 y A38-WP/344) y ASECNA (A38-WP/244).

Cuestión 36: Navegación aérea — Cuestiones emergentes

36.1 La Comisión examinó la nota A38-WP/121, presentada por Nepal, en la que se invitaba a pedir normas que identifiquen los requisitos relativos a la aprobación de tipo o certificación de diseño para la conformidad del equipo de servicios de tránsito aéreo (ATS) con los principios establecidos sobre factores humanos. La Comisión examinó también la nota A38-WP/243, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), relativa a los documentos de orientación para la certificación de servicios de navegación aérea. La Comisión consideró las dificultades para establecer normas y orientación sobre las que no existen precedentes; el potencial para inhibir la innovación y competencia; y la necesidad de una extensa labor de apoyo a la elaboración de dichas normas en momentos en que los recursos son extremadamente limitados. La intención expresada en ambas notas recibió cierto apoyo, pero la Comisión observó que los requisitos del presupuesto no permitirían adelantar la labor en el próximo trienio sin donaciones considerables al Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE) provenientes de uno o más Estados para realizar esta labor.

36.2 La Comisión examinó la nota A38-WP/265, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se recomendaba una mayor normalización del intercambio de datos digitales en el marco de la coordinación de la OACI y la elaboración de textos de orientación e instrucción dirigidos a aumentar la interoperabilidad y el intercambio de datos aeronáuticos.

36.3 La Comisión recordó que la Enmienda 37 del Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*, aplicable el 14 de noviembre de 2013, contenía especificaciones ampliadas sobre la performance relativas al intercambio digital de información aeronáutica y que este enfoque se había adoptado a fin de no inhibir el desarrollo continuo del modelo de intercambio de datos de información aeronáutica (AIXM). La Comisión tomó nota de que si bien el objetivo de adoptar un modelo de intercambio específico era aumentar la normalización y la interoperabilidad, esto supondría elaborar, implantar y mantener una norma técnica detallada. A este respecto, la Comisión recordó también la Resolución A37/15 de la Asamblea, que recomendaba que el Consejo de la OACI debería promover el desarrollo y el mantenimiento de un nivel de sistema amplio, funcional y requisitos de performance y que debería continuar buscando los medios más apropiados de elaboración, traducción, procesamiento y difusión de especificaciones técnicas. La Comisión, teniendo en cuenta las recomendaciones para continuar mejorando la armonización y la interoperabilidad del intercambio digital de datos aeronáuticos, remitiría dichas recomendaciones al Consejo de la OACI para su examen por los grupos de expertos que actualmente elaboran normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación para avanzar en la transición del servicio de información aeronáutica (AIS) a la gestión de información aeronáutica (AIM) y la elaboración e implantación de la gestión de la información de todo el sistema (SWIM).

36.4 Proporcionaron notas de información China (A38-WP/190 y WP/192), Irán (República Islámica del) (A38-WP/281) y ASECNA (WP/241).

36.5 La Comisión examinó la nota A38-WP/337, presentada por la Federación de Rusia, que proporcionaba información sobre el concepto de la Federación de Rusia sobre el uso de redes de a bordo autoorganizadas en apoyo de la integración de aeronaves pilotadas a distancia en el espacio aéreo civil controlado. La Comisión tomó nota de los posibles beneficios del concepto y la relación con la Recomendación 1/10 de la AN-Conf/12, vigilancia dependiente automática – redes de datos inalámbricas autoorganizadas. La Comisión pidió que el Consejo de la OACI estudie la propuesta como parte de la próxima revisión del Plan mundial de navegación aérea.

Cuestión 37: Progreso realizado en la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI)

37.1 La Comisión examinó la nota A38-WP/67, presentada por el Consejo, que brindaba un informe sobre el progreso realizado en el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI), con inclusión de detalles sobre los logros conseguidos en su implantación bajo la dirección de las Oficinas Regionales de la OACI en Dakar (Senegal) y Nairobi (Kenya). Se expresó el respaldo a la nota y, reconociendo que era necesario aumentar los esfuerzos para hacer frente a los problemas significativos de seguridad operacional (SSC) y las deficiencias respecto de la seguridad operacional en la Región África-Océano Índico, la Comisión alentó a la OACI y a sus asociados en materia de seguridad operacional de la aviación a que prestasen asistencia a los Estados Africanos para subsanar dichas deficiencias. En la nota también se describían los requisitos necesarios para la continuación y expansión del plan AFI en el próximo trienio sobre la base de las decisiones y metas adoptadas durante la Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación celebrada en Abuja (Nigeria) en julio de 2012 y respaldadas posteriormente por la Asamblea de Jefes de Estado de la Unión Africana en enero de 2013.

37.2 Se recordó que, durante un debate previo en el marco de la cuestión 35: Navegación aérea — Apoyo a la implantación (WP/247), la Comisión había pedido a los Estados de la Región África-Océano Índico que aportasen recursos humanos y/o apoyo financiero, con carácter urgente, a fin de agilizar el establecimiento de la oficina del programa de procedimientos de vuelo (FPP) con plena capacidad operacional. En este sentido, la Comisión convino en que esto se incorporase en el proyecto de resolución presentado en la nota A38-WP/67.

37.3 La Comisión examinó la nota A38-WP/353, presentada por el Níger, en la que se ponía de relieve el establecimiento de la Asociación de Organizaciones Africanas de Instrucción Aeronáutica (AATO) en abril de 2013. El objetivo de la AATO consistía en garantizar en África instrucción normalizada y de alta calidad en materia de aviación promoviendo la cooperación entre sus miembros y alentando el intercambio de conocimientos especializados. La nota WP/353 recibió amplio respaldo y la Comisión felicitó a los Estados Africanos por esta iniciativa única que beneficiaría a los profesionales de la seguridad operacional de la aviación en la región. Se señaló que el Plan AFI continuaría prestando apoyo a la AATO, incluso brindando orientación para esbozar un plan a fin de atender las necesidades actuales de instrucción en África.

37.4 La Comisión observó que los Miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) ya habían presentado la nota A38-WP/213, en el marco de la cuestión 27: Seguridad operacional de la aviación — Política.

37.5 Al examinar la nota A38-WP/214, presentada por Etiopía en representación de la CAFAC, sobre el Plan de inspección cooperativa AFI (AFI-CIS), la Comisión tomó nota del progreso, los problemas, la asistencia brindada y los beneficios del AFI-CIS, que tenía por objeto crear un grupo de inspectores de seguridad operacional en África. La Comisión reconoció el intercambio de conocimientos especializados de la CAFAC mediante la gestión e implantación de los programas de inspectores y respaldó el compromiso de la OACI de seguir apoyando el AFI-CIS. Si bien la Comisión observó que ciertos Estados habían movilizado a los inspectores al AFI-CIS, se hizo un llamamiento a todas las partes interesadas para que respaldasen este plan aportando recursos para la instrucción de inspectores del CIS y para futuras misiones que se realizarían en el marco del AFI-CIS.

37.6 A la luz del debate, la Comisión acordó remitir la siguiente resolución a la Plenaria para su adopción:

Resolución A37/1: Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África

Considerando que la OACI sigue desempeñando su función de liderazgo para reducir deficiencias graves en la Región África-Océano Índico (AFI), que van en detrimento del funcionamiento y sostenido desarrollo de la aviación civil internacional;

Tomando nota de que las medidas tomadas por la OACI en el marco del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (el Plan AFI) han comenzado a mostrar un evidente progreso en el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación en el continente;

Tomando nota con satisfacción del progreso significativo logrado por los Estados africanos en mejorar su nivel de vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el éxito en el logro total de los objetivos del Plan AFI depende principalmente de los esfuerzos de los propios Estados africanos;

Reconociendo que muchos Estados contratantes de la Región AFI, a pesar de los esfuerzos que realizan, requerirían, en el futuro inmediato, apoyo técnico o financiero continuo de la OACI y otras partes interesadas para cumplir los requisitos del Convenio de Chicago y sus Anexos;

Reconociendo que muchos Estados de África no pueden, por sí solos, sostener un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación eficaz y duradero y que, por lo tanto, es necesario instarlos a establecer organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (RSOO) y apoyarlos en dicho establecimiento;

Recordando la Recomendación 4/5 de la Reunión regional especial de navegación aérea África-Océano Índico (SP AFI/08 RAN) sobre el establecimiento de agencias regionales de investigación de accidentes (RAIA) junto con el desarrollo y establecimiento de RSOO para que los Estados puedan cumplir sus obligaciones internacionales en materia de investigación de accidentes colaborando y compartiendo recursos;

Tomando nota de que la OACI brinda apoyo a muchos Estados de África en el establecimiento de RSOO y RAIA;

Tomando nota de la Declaración de Abuja sobre la seguridad operacional en África adoptada durante la Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación celebrada en Abuja en julio de 2012;

Tomando nota de las metas de seguridad operacional de la aviación adoptadas durante la Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación celebrada en Abuja (Nigeria) en julio de 2012 y respaldadas por la Asamblea de la Unión Africana en enero de 2013;

Tomando nota de que los Planes de acción de la OACI desarrollados para algunos Estados contratantes servirán de plataforma para ofrecer, en coordinación con otras partes interesadas, asistencia directa para resolver sus problemas significativos de seguridad operacional (SSC) y otras deficiencias importantes de seguridad operacional;

Tomando nota de que las organizaciones regionales iniciadas o establecidas en la Región AFI seguirán requiriendo el apoyo de la OACI en el futuro próximo y hasta que estén sólidamente establecidas y sean autosuficientes;

Reconociendo la conveniencia de seguir coordinando bajo la égida de la OACI las actividades de todas las partes interesadas que brindan asistencia a los Estados de la Región AFI;

Reconociendo que la OACI necesitará recursos adicionales para concretar el apoyo que ofrece a los Estados de la Región AFI; y

Tomando nota de que las oficinas regionales fortalecidas serían un catalizador positivo para el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación en la Región AFI;

La Asamblea:

1. *Acoge con beneplácito* los esfuerzos considerables realizados por los Estados africanos y las organizaciones regionales para mejorar la seguridad operacional de la aviación;
2. *Insta* a los Estados contratantes de la Región AFI que aceptaron los Planes de acción de la OACI, a que se comprometan a lograr los objetivos establecidos en los Planes, mediante la resolución de deficiencias importantes relacionadas con la seguridad operacional, incluidos los SSC;
3. *Insta* a los Estados contratantes de la Región AFI a que se comprometan y aceleren el proceso de establecimiento de RSOO y de las RAIA que se requieran, y a que fortalezcan la cooperación en la región con la finalidad de aprovechar al máximo los recursos disponibles;
4. *Insta* a los Estados contratantes de la Región AFI a abstenerse de duplicar los servicios al unirse a más de una RSOO;
5. *Insta* a los Estados contratantes de la Región AFI a que apliquen las recomendaciones de las reuniones del Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG) y el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — África (RASG-AFI);
6. *Insta* a los Estados, a la industria y a los donantes a apoyar la implantación de las actividades prioritarias identificadas por el APIRG y el RASG-AFI;
7. *Insta* a los Estados, la industria y los donantes a que efectúen contribuciones monetarias y en especie para la ejecución del Plan AFI y encarga al Consejo que reconozca todas esas contribuciones;
8. *Insta* a los Estados africanos, a la OACI y a la CAFAC a que conjuntamente solucionen las deficiencias de seguridad operacional detectadas;
9. *Encarga* al Consejo que siga de cerca el logro de las metas de seguridad operacional de la aviación establecidas por la Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación celebrada en Abuja en julio de 2012;
10. *Encarga* al Consejo que garantice la continuidad de la función de liderazgo de la OACI en la coordinación de actividades, iniciativas y estrategias de ejecución dirigidas específicamente a la ejecución

de los proyectos prioritarios que permitan lograr una mejora duradera de la seguridad de vuelo en la Región AFI y que asigne a las Oficinas regionales correspondientes los recursos que a tal efecto se requieran;

11. *Encarga* al Consejo que dé seguimiento y mida el grado de cumplimiento en la Región AFI durante el trienio y que informe acerca de los avances logrados al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea;

12. *Insta* a los Estados contratantes de la Región AFI a respaldar el establecimiento de la oficina del programa de procedimientos de vuelo (FPP) del AFI con personal adscrito y asistencia financiera con carácter de urgente para acelerar la implantación de la PBN en la región; y

13. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-7.

— — — — —

Cuestión 38: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

38.1 La Comisión consideró la nota A38-WP/38, presentada por el Consejo, en la cual se proporcionaba un resumen de la labor realizada desde el 37º período de sesiones de la Asamblea en el área de la desinsectación no química de la cabina y del puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales y tomó nota de que el uso métodos de desinsectación no químicos seguía en desarrollo. La Comisión convino en que las novedades debían compartirse con la OACI y, de ser pertinente, con la OMS. La Comisión respaldó el trabajo futuro sobre desinsectación no química, pero señaló también que los desinsectantes químicos, cuando se utilizan de acuerdo con las instrucciones y las orientaciones de la OMS, se consideran generalmente tanto seguros como eficaces y que seguirían utilizándose. No obstante, se planteaban inquietudes en relación con el efecto en la salud de los pasajeros y la tripulación. Se informó a la Comisión que se pensaba utilizar la cortina de aire, que seguía siendo una posible alternativa, únicamente en las puertas de entrada de los pasajeros y que para las otras puertas se proponía el uso de redes. Se estaban realizando investigaciones prometedoras tanto para las cortinas de aire como para las redes. La Comisión convino además en que la OACI debía pedir a la OMS que incluya el tema de los métodos de desinsectación no químicos en su recientemente creado Grupo asesor sobre control de vectores.

38.2 Al examinar la nota WP/225, presentada por Indonesia, en la que se abordaban las actividades de creación de capacidad para el desarrollo de recursos humanos en la esfera del transporte aéreo desarrolladas con el Centro de desarrollo de recursos humanos para el transporte aéreo (ATHRDC) del Ministerio de Transporte de Indonesia, la Comisión tomó nota del avance de Indonesia en este ámbito. En relación con la priorización de las actividades de creación de capacidad para el desarrollo de recursos humanos y la facilitación y coordinación de estas actividades, la Comisión observó que estas responsabilidades correspondían más a las regiones y los Estados individualmente.

38.3 Nepal presentó una nota de información (WP/139), al igual que el Comité aeronáutico interestatal (WP/224).

38.4 La Comisión consideró las notas de estudio A38-WP/156, 256 y 257, presentadas por Venezuela (la República Bolivariana de), en las que se proponía el desarrollo de un entorno de capacitación en espacios virtuales para cursos de la OACI en línea con el objeto de mejorar la seguridad operacional y elaborar directrices para los programas de instrucción en sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en la forma de conjunto de material didáctico normalizado (CMDN). Reconociendo la importancia y las ventajas de impartir capacitación a distancia, la Comisión tomó nota del avance de Venezuela en este ámbito. La Comisión observó además que la OACI estaba actualmente desarrollando un curso mixto en sala de clases y en línea que se ofrecería en el segundo trimestre de 2014.

38.5 La Comisión examinó además la nota A38-WP/174, presentada por Indonesia, en la que se proponía que la OACI introdujera cursos de capacitación acerca de los Anexos para los Estados miembros. El secretario informó a la Comisión Técnica que, si bien la OACI no ofrecía capacitación específica sobre cada Anexo, la capacitación basada en computadora relativa al Programa universal de auditoría de vigilancia de la seguridad operacional estaba disponible y abordaba todos los Elementos críticos (CE) además de ofrecer algunas orientaciones para la aplicación de diversos Anexos.

38.6 La Comisión examinó la nota A38-WP/148, presentada por la República Dominicana, en la que se proponía la evaluación después de la capacitación, incluyendo los niveles de desempeño en el trabajo, para permitir la evaluación de los alumnos en su entorno operacional. Asimismo, se proponía el

establecimiento de un mecanismo con la metodología de TRAINAIR *PLUS* para recopilar información sobre la manera en que los participantes aplican las competencias adquiridas durante la instrucción y la forma de medir la transferencia efectiva de los conocimientos, habilidades y actitudes y su aplicación en el puesto de trabajo. La Comisión reconoció la importancia de medir la eficacia de la instrucción y respaldó las recomendaciones de la A38-WP/148. Se convino en que la Secretaría coordinaría estas recomendaciones con el Comité de dirección de TRAINAIR *PLUS*.

38.7 COCESNA presentó la nota A38-WP/221 con el Corrigendo núm 1.

38.8 La Comisión consideró la nota A-WP/143, presentada por la India, en la que se pedía al Consejo considerar los criterios sobre superficies limitadoras de obstáculos contenidos en el Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*, teniendo en cuenta las actuales capacidades de navegación y performance de las aeronaves. La Comisión convino en que el Consejo debía iniciar el trabajo al respecto, con la participación de las disciplinas técnicas necesarias y teniendo en cuenta las limitaciones de recursos.

38.9 Se presentó además la nota A38-WP/153 acerca de la exitosa experiencia de la India en las operaciones en pistas casi paralelas y su labor sobre un modelo matemático preliminar para uso en el futuro. La Comisión pidió al Consejo que considerara la elaboración de directrices enmendadas para incluirlas en el *Manual sobre operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas* (Doc 9643), en el entendimiento de que habría que considerar adecuadamente el riesgo.

38.10 La Comisión consideró la nota A38-WP/298, presentada por la República de Corea, en la que se pedía a la OACI que continuara su labor acerca de la normas para áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) mediante el examen de datos de accidentes y análisis de costo/beneficios. La Comisión recalcó que era preciso centrarse no sólo en RESA, sino en un enfoque integral para abordar la seguridad en la pista, como se refleja en el actual programa de trabajo de la OACI, que incluye otros medios tales como los sistemas de detención y la evaluación de la condición de la superficie de la pista y la correspondiente notificación. Asimismo, se tomó nota de que en algunos aeropuertos alrededor del mundo, sería difícil ampliar las RESA debido a limitaciones urbanas. Observando que la cuestión de las RESA se incluía en el programa de la OACI para el próximo trienio, la Comisión recomendó que las propuestas de la República de Corea se tomen en cuenta, según fuera necesario.

38.11 En la nota A38-WP/302, también presentada por la República de Corea, acerca de medidas para evitar las salidas de pista a raíz de aproximaciones inestables, se sugería que en el *Manual sobre el reconocimiento de organizaciones de instrucción* (Doc 9841) se incluyera aseguramiento de la calidad de las operaciones de vuelo (FOQA) y medidas de instrucción adicionales para las tripulaciones de vuelo. La Comisión tomó nota de la información y concluyó que el Anexo 19, el *Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)* (Doc 9859) y el recientemente publicado *Manual sobre el programa de análisis de datos de vuelo* (Doc 10000) proporcionaban disposiciones y orientación adecuadas con respecto al desarrollo basado en datos de programas de instrucción teniendo en cuenta un proceso oficial de identificación de peligros y mitigación de riesgos.

38.12 La Comisión consideró la nota A38-WP/151, presentada por Indonesia, en la cual se señalaba la necesidad de que los Estados miembros se cercioren de que cuentan con personal de servicios de navegación aérea (ANS) bien capacitado. En la nota se incluía además una propuesta para la elaboración de requisitos para la expedición de licencias para el personal de servicios de información aeronáutica (AIS), personal de sistemas electrónicos para la seguridad operacional del tránsito aéreo (ATSEP)

y el personal diseñador de procedimientos de vuelo en el Anexo 1 —*Licencias al personal*. La Comisión recordó que la OACI había elaborado, en cooperación con la Federación Internacional de Asociaciones de Productos Electrónicos para la Seguridad del Tránsito Aéreo (IFATSEA), marcos de competencias para ATSEP como medio de promover una instrucción de alta calidad y mundialmente uniforme. La Comisión no llegó a consenso en cuanto a si se disponía de un caso de seguridad operacional suficiente para justificar la elaboración de disposiciones para otorgamiento de licencias a escala internacional para personal que está fuera del campo de acción de las disciplinas consideradas en el Anexo 1. La Comisión tomó nota de que la ausencia de disposiciones internacionales de otorgamiento de licencias no impide que los Estados o regiones establezcan sus propios requisitos de certificación o licencias a escala nacional. La Comisión convino en que, si los recursos lo permitían, se pediría al Consejo de la OACI identificar el caso de seguridad para la elaboración de disposiciones de otorgamiento de licencias a escala internacional más allá del campo de acción de las disciplinas consideradas en el Anexo 1.

38.13 La Comisión consideró la nota A38-WP/252, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la cual se destacaba la amenaza considerable que representaban los emisores láser para la seguridad operacional y la protección de la aviación civil. En la nota se señala que el aumento de los sucesos relacionados con láser requiere una respuesta mundial para mitigar el riesgo asociado con el uso no reglamentado de los emisores de láser. La Comisión tomó nota de que algunos Estados estaban tomando medidas para mitigar los riesgos que representan los emisores de láser y que podía lograrse mucho más, especialmente en el área de emprender acción judicial contra los infractores en el marco de la legislación penal aplicable. No obstante, en caso de haber asuntos adicionales que la OACI debería tratar, la Comisión convino en que la tarea debía remitirse al Consejo para su consideración más a fondo, con sujeción a consideraciones presupuestarias. Al respecto, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) ofreció proporcionar asistencia con recursos.

38.14 La Comisión consideró la nota A38-WP/359, presentada por Japón, en la que se describía el uso de un sistema de manejo de crisis y equipo de emergencia para el control de tránsito aéreo en la preparación para desastres naturales como el reciente tsunami causado por el terremoto en Japón en 2011. En la nota se invitaba a la Asamblea a alentar a los Estados a compartir sus mejores prácticas en materia de manejo de crisis; a tomar nota de la importancia y necesidad de medidas proactivas frente a los sucesos, incluyendo desastres naturales; y a considerar su marco de respuesta de emergencia y preparar su equipo de emergencia para ATC.

38.15 En la nota A38-WP/325 presentada por la República de Corea se trataban las disposiciones sobre planes de emergencias o contingencia que figuran en diversos Anexos de la OACI, y se invitaba a la OACI a considerar la conveniencia de elaborar textos exhaustivos que brinden orientación a los Estados para el correcto establecimiento de planes estatales de respuesta ante emergencias (ERP) que integren lo dispuesto en todos los Anexos correspondientes, a diferencia de las previsiones de respuesta ante emergencias que establezcan por su parte los proveedores de servicios.

38.16 La Comisión consideró seguidamente la nota A38-WP/149 de Indonesia, en la que se presentaba información sobre el fortalecimiento de la capacidad del Estado para gestionar las evacuaciones y la ayuda que se recibe tras una catástrofe en aquellas zonas más propensas a los desastres. Se destacaba en la nota el uso de aeropuertos preparados para esta función como parte del programa Preparar el aeropuerto para casos de desastre (GARD), solicitando de la OACI la elaboración de textos de orientación sobre los procedimientos operacionales de los aeropuertos ubicados en zonas propensas a los desastres.

38.17 En relación con las notas A38-WP/359, A38-WP/325 y A38-WP/149, y visto el alto grado de acuerdo entre los Estados sobre la necesidad de avanzar en diferentes aspectos de la respuesta ante emergencias, la Comisión acordó que el Consejo debería proceder a examinar estas cuestiones en más profundidad, teniendo en cuenta las necesidades de recursos.

38.18 A continuación, la Comisión consideró las notas A38-WP/132 y A38-WP/364 presentadas por Canadá. En ellas se planteaba el concepto de la ADS-B con base espacial, que aprovecha dos tecnologías establecidas (los satélites y la ADS-B) para facilitar la vigilancia que efectúan los servicios de tránsito aéreo (ATS) mundial. Se señalaba allí que este concepto es capaz de reforzar la seguridad operacional y contribuir sensiblemente a una gestión más eficiente del espacio aéreo, con operaciones de vuelo a altitud óptima, vuelo en rutas preferidas y menor consumo de combustible en zonas remotas donde la vigilancia desde tierra no es ni viable ni práctica. La Comisión observó que el concepto de la ADS-B con base espacial se trata en la Recomendación 1/9 de la AN-Conf/12 y que se incluiría en el GANP, si bien, como se señaló, ya se hace referencia a la ADS-B con base espacial en la cuarta edición del GANP. La Comisión coincidió en que correspondía que el Consejo considerara la elaboración de disposiciones y textos de orientación de la OACI sobre esta materia, tomando nota de que en lo posible debía tenderse a privilegiar la utilidad.

38.19 La Comisión pasó luego a examinar la nota A38-WP/326 sobre cooperación cívico-militar presentada por la República de Corea. En la nota se invitaba a la OACI a considerar la posibilidad de dar su apoyo para conferencias en donde los Estados puedan presentar, analizar y compartir ejemplos de cooperación cívico-militar. Se recordó que, tal como se refleja en las recomendaciones de la AN-Conf/12 y en la Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados con la navegación aérea, la OACI ya ha actuado en las regiones alentando a los Estados a profundizar la cooperación cívico-militar. La Comisión coincidió en que correspondía al Consejo evaluar en más profundidad la necesidad de elaborar textos de orientación sobre el uso flexible del espacio aéreo (FUA), el diseño y la interoperabilidad del espacio aéreo e integrar los principios de la toma de decisiones en colaboración (CDM) en el intercambio de información entre el sector civil y el militar y el uso de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) para mejorar la eficiencia en el uso del espacio aéreo, teniendo en cuenta para ello las implicancias presupuestarias.

38.20 Presentaron notas de información Nepal (A38-WP/117), India (A38-WP/346, Revisión 1), la República de Corea (A38-WP/308) y Mongolia (A38-WP/324).