



DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

INFORME DEL COMITÉ A A LA CONFERENCIA SOBRE LA CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA

El informe adjunto ha sido aprobado por el Comité A para su presentación a la Plenaria.

Alexis Brathwaite
Presidente del Comité

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

Cuestión 4 del orden del día: Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG)
4.1: Beneficios económicos derivados de la aviación

4.1 La inversión en transporte aéreo facilita el desarrollo sostenible y la necesidad de que se le asigne el nivel adecuado de importancia en el marco de planificación nacional de los Estados se destacó en las notas AN-Conf/13-WP/24 presentada por la Secretaría, AN-Conf/13-WP/138, presentada por la República Dominicana, y AN-Conf/13-WP/193, presentada por el Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA). El Comité reconoció la importancia que tiene la armonización de los planes mundiales, regionales y nacionales con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de 2030 de las Naciones Unidas (ODS de la ONU). La inclusión de la aviación en el marco nacional de planificación del Estado facilitaría e incrementaría la posibilidad de ayuda y el flujo de financiamiento al el sector del transporte aéreo. El Comité destacó asimismo la importancia de reinvertir los recursos que genera la aviación en la modernización del sistema de navegación aérea para que sea sostenible.

4.2 Con la duplicación del tránsito aéreo prevista para 2030, el Comité reconoció la importancia de la aviación general como punto de ingreso y ámbito de capacitación tanto de las operaciones de la aviación general como de la aviación comercial para satisfacer la demanda prevista, tal como se puntualiza en la nota AN-Conf/13-WP/193. Asimismo, el Comité reconoció que la reglamentación debe ser proporcional al riesgo y, por ello, las reglamentaciones del transporte aéreo comercial no siempre son las más adecuadas para la aviación general. El Comité tomó nota además de que los Estados podrían beneficiarse de órganos consultivos nacionales sobre asuntos que atañen a la aviación general.

4.3 El Comité también reconoció, tal como se destaca en las notas AN-Conf/13-WP/24 y AN-Conf/13-WP/138, que es necesario que la OACI interactúe con los Estados para promocionar la importancia del desarrollo de la aviación con la debida atención a los aspectos ambientales y socioeconómicos y que elabore la orientación y la instrucción que los Estados necesitan.

4.4 Se tomó nota de la nota de información AN-Conf/13-WP/58, presentada por los Estados Unidos.

4.5 A la luz de las deliberaciones, el Comité convino en la siguiente recomendación:

Recomendación 4.1/1 — Planes nacionales de desarrollo de los Estados

Que los Estados:

- a) establezcan una conexión definida entre sus planes de navegación aérea y seguridad operacional, así como con los demás planes nacionales pertinentes;
- b) hagan referencia claramente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas en sus planes de navegación aérea y seguridad operacional, así como en los demás planes nacionales pertinentes, con el fin de poner de relieve la contribución de la aviación al logro de los ODS de las Naciones Unidas y a las economías nacionales;

Que la OACI:

- c) interactúe con los Estados para promocionar la importancia del desarrollo de la aviación, tomando en cuenta los aspectos ambientales y socioeconómicos, y para que la aviación forme parte de los planes nacionales correspondientes y en la elaboración del presupuesto nacional conforme se requiera, lo que puede resultar fundamental para liberar fondos para las necesidades de la aviación; y
- d) prepare orientaciones para que los Estados incluyan a la aviación en sus correspondientes planes nacionales, tomando en cuenta la planificación mundial y regional.

Cuestión 4 del orden del día: Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG)
4.2: Aplicación de los BBB y normas mínimas de servicio

4.6 La aviación civil puede seguir promoviendo el desarrollo socioeconómico siempre que se cuente con un sistema de navegación aérea seguro, protegido, eficiente y ambientalmente sostenible. El Comité destacó la importancia de proveer los servicios esenciales de navegación aérea que se definen en el proyecto de marco de elementos constitutivos básicos (BBB) presentado en la nota AN-Conf/13-WP/25 de la Secretaría.

4.7 El Comité tomó nota de la relación que existe entre los BBB propuestos y las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), que a su vez se relacionan con los planes regionales de navegación aérea. Mientras que los BBB propuestos son los servicios obligatorios que deben prestarse a la aviación civil internacional conforme se establece en las normas y en los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) de la OACI, las ASBU son un grupo de mejoras operacionales voluntarias para robustecer el desempeño del sistema de navegación aérea. Así, la ejecución de los BBB propuestos está prevista en los Volúmenes I y II de los planes regionales de navegación aérea, en tanto que la planificación y ejecución de las ASBU es materia del Volumen III. En consecuencia, en el ámbito nacional los Estados deberían comprobar que se han ejecutado los BBB propuestos antes de emprender las mejoras operacionales de las ASBU.

4.8 En ese sentido, el Comité coincidió en que los servicios esenciales definidos en el marco de los BBB propuestos deberían formar la base de todo sistema de navegación aérea sólido, y por ese motivo los Estados y la OACI deberían prestar la asistencia técnica necesaria y establecer un proceso eficaz, en cooperación con los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y aprovechando los mecanismos de notificación que existan en las regiones, para verificar el suministro de estos servicios a escala regional y nacional. A tal fin, el Comité solicitó que la OACI diseñe las herramientas necesarias en apoyo de los PIRG.

4.9 El Comité alentó además la utilización de tecnologías avanzadas para el suministro de estos servicios esenciales y convino en que la OACI debería trabajar en estrecho contacto con la industria para garantizar la interoperabilidad mundial y el cumplimiento de los requisitos locales, como se propone en la nota AN-Conf/13-WP/149 presentada por la República Dominicana.

4.10 Para finalizar, el Comité destacó la importancia de que la planificación para la implementación de los servicios esenciales descritos en el marco de BBB se refleje en planes nacionales de navegación aérea con el fin de obtener el financiamiento requerido, de ser necesario.

4.11 A la luz de las deliberaciones, el Comité convino en la siguiente recomendación:

Recomendación 4.2/1 — Implementación de los servicios de navegación aérea mínimos

Que los Estados:

- a) consideren el uso de tecnologías y procedimientos más avanzados, en coordinación con las organizaciones internacionales y las partes interesadas de la industria, para prestar los servicios mínimos de navegación aérea para la aviación civil internacional, teniendo en cuenta los principios de interoperabilidad mundial y cumplimiento de las especificaciones de actuación;
- b) planifiquen la implementación de los servicios básicos definidos en el marco de elementos constitutivos básicos (BBB) en sus planes nacionales de navegación aérea;

Que la OACI:

- c) en coordinación con los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y aprovechando los mecanismos de notificación existentes, verifique la prestación de los servicios mínimos de navegación aérea para la aviación civil internacional definidos en el marco de BBB siguiendo la metodología de detección de deficiencias de navegación aérea por referencia a los planes regionales de navegación aérea;
- d) diseñe las herramientas necesarias para facilitar a los PIRG la tarea de verificar la prestación de los servicios definidos en los elementos constitutivos básicos (BBB) a escala regional y nacional;
- e) coordine la interoperabilidad de los sistemas y la armonización de los procedimientos a escala regional, mediante los PIRG, en relación con el uso de tecnologías y conceptos de operaciones avanzados, teniendo en cuenta los requisitos mundiales;
- f) con arreglo a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), preste a los Estados la asistencia técnica necesaria para el suministro de los servicios básicos de navegación aérea que definan los PIRG y figuren en sus planes nacionales de navegación aérea; y
- g) inste al sector de fabricación de la aviación a crear un espacio de ensayo para que los Estados puedan justificar sus decisiones de adquisición garantizando la interoperabilidad y funcionalidad de los sistemas dentro de condiciones locales específicas, como paso siguiente a la provisión de servicios básicos de navegación aérea.

Cuestión 4 del orden del día:	Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG)
4.3:	Implementación de las ASBU para mejorar la actuación

Enfoque de implementación en función del rendimiento

4.12 El Comité tomó nota de que, para priorizar las inversiones futuras y mejorar el rendimiento del sistema, el *Plan mundial de navegación aérea* (GANP) (Doc 9750) alienta a adoptar un proceso mundialmente armonizado de gestión del rendimiento para la modernización del sistema de navegación aérea y la ejecución de mejoras operacionales en el marco de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), como se planteaba en la nota AN-Conf/13-WP/11 presentada por la Secretaría y se respaldaba en las notas AN-Conf/13-WP/137 presentada por Colombia, AN-Conf/13-WP/91 presentada por los Emiratos Árabes Unidos, AN-Conf/13-WP/108 presentada por los Estados Unidos, el Japón y Singapur y AN-Conf/13-WP/238 presentada por la República de Corea. Al respecto, el Comité acogió el recordatorio del proceso de gestión del rendimiento en seis etapas descrito en el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883) y la aclaración respecto de la diferencia entre indicadores de implementación y de rendimiento que se describe en la nota AN-Conf/13-WP/11.

4.13 En ediciones anteriores del GANP se ha publicado una lista de posibles indicadores clave de rendimiento (KPI) de demostrada eficacia para obtener evaluaciones significativas que permiten que proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) con procesos de gestión del rendimiento en distintos grados de madurez midan su rendimiento con diferentes niveles de granularidad. El Comité reconoció los distintos grados de madurez de los procesos de gestión de datos de los ANSP y tomó nota de que esta situación impide por ahora la elaboración de SARPS y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) donde se definan requisitos mundiales basados en el rendimiento para el suministro de servicios de navegación aérea. Sin embargo, el Comité destacó los beneficios de definir requisitos basados en el rendimiento a escala regional y nacional conforme a los recursos disponibles y las necesidades específicas, como se señalaba en las notas AN-Conf/13-WP/11, AN-Conf/13-WP/157 presentada por Colombia, AN-Conf/13-WP/156 presentada por la República Dominicana, AN-Conf/13-WP/108, AN-Conf/13-WP/69 presentada por Sudáfrica, y AN-Conf/13-WP/91 y AN-Conf/13-WP/281 presentadas por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).

4.14 El Comité reconoció además que el establecimiento y la implementación de mediciones de KPI y procesos de gestión del rendimiento pueden generar muchas dificultades. Para resolverlas y garantizar la armonización mundial, promover la colaboración entre todas las partes interesadas y aunar los esfuerzos para la implementación, el Comité convino en que la OACI debería ayudar a los Estados a comprender y aplicar una metodología ASBU simplificada mediante el proceso de gestión del rendimiento de seis pasos.

4.15 En términos de implementación, urge entonces formular indicadores de la implementación y nuevos indicadores clave del rendimiento (KPI) y examinar los existentes a la luz de datos reales pertinentes, definir sus interdependencias, analizar los costos de la recopilación de datos, elaborar o actualizar en lo necesario los textos de orientación de la OACI sobre procesos de gestión del rendimiento, y considerar otros aportes recibidos por la Conferencia sobre este tema. Para seguir avanzando en esta tarea y agilizarla, el Comité pidió que la OACI considerara la posibilidad de conformar un grupo de expertos en rendimiento como parte del Grupo de estudio del GANP, y pidió que el portal del GANP se utilice para publicar información sobre rendimiento.

4.16 El Comité aceptó también la propuesta de enumerar posibles incentivos operacionales durante el desarrollo de nuevos conceptos de gestión del tránsito aéreo (ATM) que figuraba en la nota AN-Conf/13-WP/165, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

4.17 A fin de lograr un proceso de gestión del rendimiento armonizado a escala mundial, el Comité convino en la importancia de la colaboración en todos los niveles y entre todos los que intervienen en la recopilación de datos y de la armonización de la planificación mundial, regional y nacional, como se destacaba en la nota AN Conf/13 WP/99 presentada por los Emiratos Árabes Unidos y en las notas AN-Conf/13-WP/11 y AN-Conf/13-WP/91.

Iniciativas y procesos de implementación regionales y nacionales

4.18 El Comité reconoció los esfuerzos y aplaudió las iniciativas regionales que se describen en la nota AN Conf/13-WP/156 presentada por la República Dominicana, las notas AN-Conf/13-WP/218, AN-Conf/13-WP/219, AN-Conf/13-WP/220 y AN-Conf/13-WP/223 presentadas por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)¹, la nota AN-Conf/13-WP/284 presentada por el Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA²) y la nota AN-Conf/13-WP/281, tomando nota del mejoramiento de la eficiencia del sistema de navegación aérea que pudo lograrse gracias a esas iniciativas.

4.19 En particular, el Comité alentó el apoyo de la OACI a las iniciativas regionales, la cooperación entre Estados, la colaboración con la industria, las iniciativas para mejorar la eficiencia y eficacia de los procesos regionales y la participación de autoridades de alto nivel en el proceso de toma de decisiones para la planificación y ejecución. El Comité reconoció asimismo los beneficios que puede aportar un proceso de revisión por los pares para mejorar la prestación de servicios regionales de navegación aérea, al igual que los programas regionales de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos.

4.20 El Comité alentó a compartir los datos de vigilancia y subrayó la importancia de la inversión en sistemas de vigilancia. Al mismo tiempo, reconoció que es preciso que los Estados y los proveedores de servicios consideren la conveniencia de desarrollar la infraestructura de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) para tales sistemas que se necesite para satisfacer los requisitos operacionales y de seguridad operacional acordados.

4.21 A nivel nacional, en la nota AN-Conf/13-WP/143 presentada por la China se describía un método para gestionar las aprobaciones para las aproximaciones con performance de navegación requerida (RNP) y autorización obligatoria (AR) dirigido a reducir al mínimo la carga de trabajo adicional mediante el desarrollo de procedimientos RNP AR públicos disponibles para todos los explotadores aprobados. Se informó al Comité que los trabajos relacionados con este tema se están llevando a cabo en el seno de los grupos de expertos pertinentes y, observando el sólido apoyo concitado por esta iniciativa, se acordó que la OACI finalizara esta labor teniendo en cuenta el método descrito en la nota de estudio.

¹ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Eswatini, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritania, Mauricio, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República de Libia, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

² Benin, Burkina Faso, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Francia, Gabón, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Madagascar, Mali, Mauritania, Níger, República Centroafricana, Senegal, Togo.

De la elaboración a la aplicación de los SARPS

4.22 Se informó al Comité que, en cumplimiento de la Recomendación 6/13 de la AN-Conf/12, *Elaboración de normas y métodos recomendados, procedimientos y textos de orientación*, la OACI había implementado un enfoque por proyecto, que toma en cuenta el GANP, para una mejor elaboración y aplicación de los SARPS. También se informó al Comité que se considerarían para el mejoramiento de este enfoque las recomendaciones formuladas en la nota AN-Conf/13 WP/292, presentada por el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), por ejemplo, si los Estados están o no en condiciones de aplicar los SARPS.

4.23 El Comité reconoció las dificultades inherentes a la elaboración y aplicación de los SARPS basados en el rendimiento y convino en que antes de adoptarse disposiciones se debería ofrecer orientación, se deberían evaluar las repercusiones y debería existir un enfoque regional estructurado a través de los PIRG para facilitar la aplicación, como se describía en la nota AN-Conf/13-WP/297 presentada por la IATA.

4.24 Se tomó nota de las notas de información AN-Conf/13-WP/215 presentada por Argelia, AN-Conf/13-WP/195 presentada por la China, AN-Conf/13-WP/267 presentada por Arabia Saudita, AN-Conf/13-WP/261 presentada por los Emiratos Árabes Unidos y AN-Conf/13-WP/285 presentada por ASEANA.

4.25 Tras las deliberaciones, el Comité acordó formular las siguientes recomendaciones:

Recomendación 4.3/1 — Mejoramiento del rendimiento del sistema de navegación aérea

Que los Estados:

- a) adopten, con las adaptaciones necesarias, el proceso de gestión del rendimiento de seis pasos para planificar y ejecutar mejoras de la navegación aérea y reflejen este proceso en sus planes nacionales de navegación aérea;
- b) armonicen sus planes nacionales de navegación aérea con los planes regionales para lograr un proceso de gestión del rendimiento armonizado a nivel mundial y coadyuvar al logro de los objetivos mundiales de rendimiento;
- c) apoyen a la OACI en la promoción de los principios de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) y reafirmen su compromiso de elaborar planes nacionales de navegación aérea precisos y oportunos que se armonicen con los planes regionales y mundiales;

Que la OACI:

- d) aliente a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) a aplicar un enfoque basado en el rendimiento para la implementación y adoptar el proceso de gestión del rendimiento de seis pasos descrito en el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883) reflejando el proceso en el Volumen III de todos los planes regionales de navegación aérea;

- e) continúe y agilice la labor con los indicadores del rendimiento para el *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750, GANP), incluyendo que el trabajo sea examinado por un grupo de expertos en la materia, y considere establecer dicho grupo de expertos en el seno del Grupo de estudio sobre el Plan mundial de navegación aérea (GANP); y
- f) estudie posibles incentivos operacionales como parte de la formulación de nuevos conceptos de gestión del tránsito aéreo (ATM).

Recomendación 4.3/2 — Iniciativas regionales y nacionales de colaboración e implementación

Que los Estados:

- a) cumplan los compromisos de implementación acordados a nivel regional y reflejados en los planes regionales de navegación aérea a fin de ejecutar efectivamente las iniciativas regionales;
- b) cooperen unos con otros y con la industria para reforzar las disposiciones de implementación en los Estados dentro del marco de la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB);
- c) planifiquen la modernización de sus sistemas de navegación aérea junto con todas las partes interesadas, en función de las necesidades locales y los recursos disponibles, y teniendo en cuenta los compromisos regionales y mundiales;
- d) reconozcan la importante contribución del Plan África-Océano Índico (AFI) a la implementación de un marco regional eficaz para que el Programa africano de revisión por pares de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) mejore la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en África;
- e) respalden la implementación de las iniciativas de la OACI para mejorar la eficiencia y eficacia de los procesos regionales;
- f) alienten la participación de autoridades de alto nivel en el proceso de toma de decisiones relativas a la planificación e implementación;

Que la OACI:

- g) aliente a los Estados, las regiones y las organizaciones internacionales a apoyar la planificación, las actividades y los proyectos en colaboración transfronterizos, interregionales e intrarregionales, favoreciendo una armonización eficaz, eficiente y diligente;
- h) siga prestando apoyo al Programa africano de revisión por pares de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP);

- i) inste a los Estados, en coordinación con la industria, a apoyar la implementación de prioridades regionales;
- j) apoye la ejecución de un plan de acción para el desarrollo de infraestructura de aviación en África en el marco del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI);
- k) aliente a los Estados y a las organizaciones a seguir compartiendo datos de vigilancia para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la gestión del tránsito aéreo;
- l) fomente la colaboración y la coordinación regionales, así como el uso de incentivos al planificar la ejecución de mejoras operacionales para que todas las partes interesadas puedan lograr los beneficios esperados con dichas mejoras; y
- m) aliente a los Estados africanos y a la industria a continuar trabajando en forma conjunta en el Programa de procedimientos de vuelo en África (AFPP).

Cuestión 4 del orden del día: Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG)
4.4: Implementación de procesos y procedimientos de búsqueda y salvamento (SAR)

4.26 En la nota AN-Conf/13-WP/10, presentada por la Secretaría, se recordaba la importancia de la cooperación y la colaboración regional para mejorar las actividades de búsqueda y salvamento (SAR), destacando que la implementación del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) mejoraría la eficacia de SAR y ofrecería la oportunidad de examinar y perfeccionar los procedimientos SAR existentes. Tras tomar nota de que existen deficiencias críticas en la provisión de servicios SAR en distintas partes del mundo, el Comité coincidió en la importancia de mejorar estos servicios. Se planteó asimismo que, bien que el CONOPS del GADSS ha servido para dar una indicación valiosa del rumbo que ha tomado la OACI y que probablemente tome en el futuro, sigue incumbiendo a los Estados la importante función de evaluar cabalmente el efecto de estas disposiciones y tener la oportunidad de opinar oficialmente al respecto. En ese sentido, el Comité reconoció que se necesitarán más disposiciones de la OACI para sostener las normas actuales relativas al GADSS en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y resolver en particular aspectos relativos al intercambio entre explotadores de aeronaves, ANSP, centros coordinadores de salvamento (RCC), autoridades militares y otros de la información sobre seguimiento automático en situaciones de peligro.

4.27 El Comité tomó nota de que en las regiones de la OACI se han emprendido numerosas iniciativas para favorecer la implementación de servicios SAR eficaces. En la nota AN-Conf/13-WP/226, presentada por los 54 Estados contratantes de la CAFAC³, se recordaba que, después de una conferencia ministerial de abril de 2017, los Estados de la región habían decidido resolver las deficiencias de sus servicios SAR y estaban participando en un proyecto de SAR con talleres, encuestas y la elaboración de una plantilla para la documentación SAR. En la nota AN-Conf/13-WP/144, presentada por Colombia, el

³ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Eswatini, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritania, Mauricio, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República de Libia, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabue.

Comité observó además que los Estados de las Regiones América Central y Sudamérica han establecido un acuerdo multilateral de servicios SAR y dispuesto que sus respectivos RCC suscriban cartas de acuerdo. El Comité tomó nota de que estos arreglos permitirían a un grupo de Estados aunar sus recursos para utilizar de la mejor manera sus capacidades respectivas en un ambiente determinado (es decir, mar, montaña o selva). En el contexto de la importancia que los Estados y regiones asignan a los servicios de SAR, el Comité recordó el apoyo dado a la inclusión de un hilo conductor de GADSS en el GANP de acuerdo con las disposiciones de la OACI (véase la Recomendación 1.2/1).

4.28 En la nota AN-Conf/13-WP/59, presentada por los Estados Unidos, se recordaba la importancia de los acuerdos de cooperación concertados entre Estados pero también a nivel de las dependencias operacionales que tradicionalmente intervienen en las operaciones de SAR, y destacaba que la implementación del GADSS en apoyo de los servicios SAR brindaría a todos los PIRG la oportunidad de reexaminar los acuerdos y mecanismos de cooperación regionales relativos a los servicios de SAR. Al dar su apoyo a esta nota, el Comité reconoció además que la evolución del GADSS facilitará los intercambios sobre la forma de resolver las deficiencias de organización de los servicios SAR en las regiones. Además, el Comité tomó nota de que existen diversos grupos de expertos que pueden prestar asistencia a la OACI con la elaboración de otras normas y PANS para el GADSS, algo que el Comité consideró parte importante del proceso de desarrollo.

4.29 El Comité tomó nota de la importancia de la localización precisa de los restos de la aeronave y los sobrevivientes tras un accidente sobre el terreno, como se señala en la AN-Conf/13-WP/212 presentada por Austria en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros⁴ y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)⁵ y por EUROCONTROL. El Comité tomó nota, además, de la labor de la OACI para adoptar normas basadas en la capacidad de actuación para la localización de aeronaves en peligro, observando que el propósito del Artículo 41 del Convenio es dar a los Estados y a la industria un grado de certeza sobre los requisitos con tiempo para formular soluciones adecuadas. El Comité acordó que, sin obstaculizar la aplicación de las disposiciones vigentes sobre el GADSS, se efectúe un examen de medios basados en el rendimiento para determinar con precisión el lugar de terminación del vuelo y se elaboren las disposiciones que correspondan.

4.30 Se tomó nota de las notas de información de Arabia Saudita (AN-Conf/13-WP/266) y de ASECNA (AN-Conf/13-WP/286).

4.31 A la luz de las deliberaciones, el Comité convino en la siguiente recomendación:

Recomendación 4.4/1 — Búsqueda y salvamento (SAR) y el Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS)

Que los Estados:

- a) examinen por medio de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) las posibilidades de combinar sus respectivas capacidades para mejorar la eficacia de las actividades de búsqueda y salvamento (SAR);

⁴ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, 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.

⁵ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

- b) aprovechen los PIRG para promover activamente la concertación de acuerdos SAR bilaterales o multilaterales;
- c) apoyen las iniciativas regionales para la implementación de SAR mediante la organización de conferencias de alto nivel en coordinación con la OACI, la industria y los asociados internacionales;

Que la OACI:

- d) finalice la elaboración de las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) que se necesiten para el GANP y facilite su implementación;
- e) organice seminarios o talleres regionales sobre SAR para facilitar la implementación del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS);
- f) destaque ante los Estados la importancia de aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) sobre el GADSS en relación con el seguimiento de aeronaves y la localización de un avión en peligro;
- g) invite a los grupos de expertos pertinentes a que asesoren con respecto a la implementación del GADSS;
- h) revea la necesidad del requisito de una norma basada en el rendimiento para determinar con precisión el lugar de terminación del vuelo, en particular sobre el terreno, en el marco de operaciones SAR eficientes; e
- i) incluya la organización general de servicios SAR en las ediciones futuras del GANP.
