



## **DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA**

**Montreal, 9 al 19 de octubre de 2018**

### **INFORME DEL COMITÉ B SOBRE LA CUESTIÓN 8 DEL ORDEN DEL DÍA**

El informe adjunto sobre la cuestión 8 del orden del día ha sido aprobado por el Comité B para su presentación a la Plenaria.

Sr. Simon Allotey  
Presidente del Comité

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



**Cuestión 8 del****orden del día: Cuestiones emergentes de seguridad operacional****8.1: Medidas para el tratamiento proactivo de las cuestiones emergentes**

8.1 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/12, presentada por la Secretaría, en la que se trataban cuestiones emergentes de seguridad operacional, de acuerdo con el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2017-2019* (Doc 10004, GASP). Se habló de que la OACI trabajó con las partes interesadas para determinar cuestiones emergentes de seguridad operacional y brindó apoyo a los Estados, las regiones, la industria y otras partes interesadas para asegurarse de que en el programa de trabajo de la Organización y en su estrategia de seguridad operacional se tuvieran en cuenta cuestiones actuales y futuras. La participación de los Estados en estudios regionales y subregionales sobre cuestiones emergentes de seguridad operacional realizados por los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), así como la compartición de información pertinente sobre el tema entre los Estados y con la OACI siguió siendo fundamental para determinar esas cuestiones. El Comité convino en que había necesidad de que la OACI informara a los Estados acerca de la orientación existente para identificar y tratar cuestiones emergentes de seguridad operacional y para que los RASG u otras organizaciones internacionales, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), desempeñaran una función activa al tratar dichas cuestiones. El Comité también estuvo de acuerdo con la necesidad de examinar la terminología empleada para describir cuestiones emergentes de seguridad operacional como parte de la revisión de la edición 2020-2022 del GASP.

8.2 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/104, Revisión núm. 1, presentada por el Japón, sobre medidas para impedir que se desprendan objetos de los aviones. El Comité acordó pedir al Consejo que, con base en los datos de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, considerara elaborar un estudio sobre el tema y textos de orientación conexos sobre medidas preventivas.

8.3 Se tomó nota de las notas de información proporcionadas por el Canadá (AN-Conf/1-WP/119), la India (AN-Conf/13-WP/234) y el Comité Interestatal de Aviación (IAC) (AN-Conf/13-WP/80).

8.4 A la luz de las deliberaciones precedentes, el Comité convino en las recomendaciones siguientes:

**Recomendación 8.1/1: Medidas para tratar de manera proactiva cuestiones emergentes**

Que la OACI:

- a) cree conciencia e informe a los Estados acerca de la orientación existente para identificar y abordar cuestiones emergentes de seguridad operacional, así como sobre medidas de mitigación y la manera de equilibrar la gestión integrada de distintos riesgos (existentes y emergentes);
- b) inste a los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) o a otras organizaciones internacionales, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), a instituir un proceso para abordar las cuestiones emergentes de seguridad operacional por medio de un análisis basado en datos;
- c) inste a los Estados, las entidades regionales y la industria a participar activamente en los estudios regionales y subregionales sobre cuestiones emergentes de seguridad operacional que realicen los RASG;

- d) inste a los Estados, las entidades regionales y la industria a compartir información sobre cuestiones emergentes de seguridad operacional con otros Estados y con la OACI por medio del sitio web dedicado a tal fin;
- e) recopile sistemáticamente información de los Estados y las organizaciones internacionales –a fin de evaluar y seguir de cerca su impacto en la seguridad operacional mundial– relativa a lo siguiente: nuevos conceptos de operaciones y nuevas tecnologías; nuevos conceptos de gestión de riesgos y métodos para manejar la dinámica y complejidad del sistema de aviación; así como sobre la implementación inicial de dichos conceptos, métodos y tecnologías nuevos;
- f) establezca un proceso holístico, basado en la eficiencia, para elaborar disposiciones de la OACI, en respuesta a estas cuestiones y riesgos emergentes con el propósito de evaluar si con las disposiciones establecidas se logran los objetivos para los que fueron concebidas;
- g) proporcione orientación para llevar a cabo, a escalas estatal y regional, evaluaciones y vigilancia de riesgos basadas en la eficiencia;
- h) proporcione un mecanismo mundial inclusivo de cooperación civil y militar para pasar de una situación reactiva a una proactiva aplicando una gestión holística y predictiva basada en riesgos a las cuestiones emergentes; y
- i) con base en los datos de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, elabore un estudio sobre el tema de los objetos que se desprenden de los aviones y textos de orientación sobre medidas preventivas.

**Cuestión 8 del****orden del día: Cuestiones emergentes de seguridad operacional****8.2: Cuestiones emergentes de seguridad operacional**

8.5 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/46, presentada por Austria en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros<sup>1</sup>, los otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC)<sup>2</sup> y por EUROCONTROL, en lo que respecta a la necesidad de que la OACI y la comunidad de la aviación internacional cooperen y manejen de manera proactiva cuestiones emergentes en la aviación. El Comité convino en la necesidad de elaborar herramientas, orientación y material de instrucción adicionales para asistir a los Estados y a las partes interesadas en la gestión de cuestiones emergentes, de conformidad con la Recomendación 8.1/1.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

8.6 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/254, presentada por el Japón, en la que se describía la necesidad de un marco normativo para los vuelos suborbitales y se pedía que se aclarara la cuestión de la responsabilidad, la aplicación de la ley aeronáutica y la armonización de las normas técnicas. A la luz de las deliberaciones, el Comité tomó nota de que el trabajo en esta área se consideraría mediante el proceso para añadir trabajo al programa de trabajo de navegación aérea. El Comité tomó nota, además, de que la cuestión del espacio comercial debería examinarse de manera más exhaustiva bajo la cuestión 5.5 del orden del día.

8.7 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/154, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), en la que se solicitaban actividades de instrucción y textos de orientación adicionales para ayudar a los Estados a aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con los sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS) al tiempo que se reconocía que las actividades en curso de la OACI para la elaboración de SARPS, procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y textos de orientación relacionados con los RPAS, así como las actividades de instrucción para facilitar su aplicación, eran de beneficio para los Estados y las regiones. El Comité tomó nota de que las actividades antes mencionadas estaban en curso dentro de la OACI y que el tema se volvería a considerar bajo la cuestión 5.3 del orden del día.

8.8 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/294, presentada por Sudáfrica, en la que se destacaba la necesidad de diseñar cursos para inspectores gubernamentales de seguridad operacional (GSI) para el personal técnico de vigilancia de la seguridad operacional en todas las áreas de auditoría del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). En la nota de estudio se destacaba que la OACI había preparado tres cursos GSI en las áreas de aeronavegabilidad (GSI-AIR), operaciones de aeronave (GSI-OPS) y licencias al personal (GSI-PEL). El Comité tomó nota de que, con los recursos disponibles, incluido el apoyo en especie procedente de algunos Estados, la OACI estaba preparando cursos utilizando el marco de instrucción y evaluación basadas en las competencias para aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres (AGA) y servicios de navegación aérea (ANS). El Comité fue informado acerca de que se disponía de otros cursos de instrucción del personal de vigilancia de la seguridad operacional, por ejemplo, para la gestión de la seguridad operacional (SMS), la gestión de la seguridad operacional para profesionales y para empleados de alta y media gerencia de las administraciones de aviación civil (CAA). El Comité también tomó nota de que se elaborarían más cursos de instrucción en otras áreas de auditoría del USOAP de la OACI en cuanto se dispusiera de recursos.

8.9 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/194, presentada por el Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA), sobre la elaboración de una nueva norma médica para pilotos de aeronaves ligeras, lo cual contaba con el apoyo de los Estados. El Comité tomó nota de que la propuesta concordaba con la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* y acogió con beneplácito las experiencias positivas de los Estados al implantar prácticas nacionales de otorgamiento de licencias. Se reconoció que sería necesario mantener un equilibrio entre la seguridad operacional de la aviación y los costos por medio de un proceso basado en datos. A fin de armonizar las políticas nacionales y garantizar una implantación clara y uniforme a escala mundial, sería necesario definir el concepto de “aeronave ligera” y evaluar el impacto de una posible norma médica nueva en otros SARPS operacionales actuales. Reconociendo que la medicina aeronáutica es una especialidad médica, habría necesidad de elaborar textos educativos y de orientación detallados para apoyar la iniciativa. Se acordó que la OACI, con la asistencia de los Estados y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), examinara las actuales prácticas nacionales y llevara a cabo un análisis de los datos para determinar la viabilidad de elaborar una nueva norma médica para pilotos de aeronaves ligeras, teniendo en cuenta los recursos y las implicaciones presupuestarias.

8.10  
siguientes:

A la luz de las deliberaciones precedentes, el Comité convino en las recomendaciones

**Recomendación 8.2/1: Operaciones de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)**

Que la OACI siga elaborando normas y métodos recomendados (SARPS), procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y textos de orientación a fin de apoyar las operaciones seguras de los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) y siga facilitando la aplicación de disposiciones relacionadas con los RPAS por medio de actividades regionales de instrucción.

**Recomendación 8.2/2: Norma médica para pilotos de aeronaves ligeras**

Que la OACI:

- a) examine los protocolos nacionales de certificación médica que actualmente aplican varios Estados, a fin de identificar aspectos comunes; y
  - b) con base en este examen de aspectos comunes entre los distintos protocolos nacionales de certificación médica de los Estados, elabore una norma que se dirija específicamente a pilotos de aeronaves ligeras.
-