

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/CE/91-NE/16
25/09/18

XCI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Punta del Este, Uruguay, 26 y 27 de septiembre de 2018)

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

**Participación en la Décimo Tercera Conferencia de Navegación Aérea de la
OACIAN-Conf/13**

- **Áreas de Interés para los Estados Unidos en la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea de la OACI**

(Nota de estudio presentada por FAA/USA)

Antecedentes

1. Durante la decimotercera Conferencia de navegación aérea de la OACI (AN-Conf/ 13), los Estados Unidos resaltara una serie de áreas de interés para la comunidad aeronáutica mundial antes de la cuadragésima reunión de la Asamblea en 2019. Los Estados Unidos consideran que es imperativo que la OACI y sus partes interesadas mundiales sigan colaborando para mejorar la seguridad operacional y el desempeño ambiental de la aviación mundial; avanzar la navegación aérea mundial sin inconvenientes y eficiente a través de estándares, procedimientos y tecnologías interoperables; y armonizar principios y conceptos reguladores.

Discusión

2. Los Estados Unidos ha identificado las siguientes áreas clave de interés para AN-Conf/13:

Cuestiones Emergentes

a) Incorporar la tarea del Grupo Asesor de Sistemas Aéreos no Tripulados (UAS) en el Plan Global de Navegación Aérea (GANP):

3. Durante el año pasado, el Grupo Asesor de UAS ha avanzado mucho en el desarrollo del marco central y los límites de un sistema de Gestión de Tráfico UAS (UTM), que incluye principios, suposiciones y posibles servicios. Los Estados Unidos recomendará la transferencia del trabajo del Grupo

Asesor al GANP para que sea fácilmente accesible como parte de una guía que respalde un sistema de navegación aérea armonizado e interoperable, y propondrá que cualquier trabajo futuro continúe bajo la estructura del GANP.

b) Operaciones de UAS no certificadas en alta mar:

4. El marco actual que rige las operaciones en alta mar no contempla que los Estados y / o sus autoridades competentes establecer procedimientos que permitan UAS no certificados acceder a este espacio aéreo de forma segura. Los Estados Unidos recomendará un enfoque para que la OACI y los Estados pueden acomodar la integración continua y segura de estos nuevos participantes no tradicionales en el sector de la aviación.

c) Integración del programa de trabajo de sistemas de aeronaves a control remoto (RPAS):

5. La finalización oportuna del ambicioso programa de trabajo interdisciplinario del Grupo RPAS para lograr la entrega de un conjunto inicial completo de SARPS y PANS requiere la coordinación con otros paneles de la OACI y grupos de expertos que participan simultáneamente en la realización de sus actividades individuales. Los Estados Unidos recomendará a la OACI que garantice que los grupos de expertos y paneles trabajen en conjunto para evaluar sus programas de trabajo actuales y identifiquen las actividades adicionales requeridas para implementar SARPS y material de orientación relacionados con los RPAS en anexos y documentos aplicables; y que la OACI asigne tareas apropiadas (tarjetas de trabajo) a los paneles y grupos de expertos.

d) Certificación de aeronaves supersónicas:

6. Estados Unidos se compromete a avanzar en el desarrollo de aviones supersónicos, como parte de nuestros esfuerzos más amplios para apoyar la innovación en el transporte. Debido a lo esperado entrada de tipo (s) de aeronave civil supersónica en la flota dentro de los próximos cinco a diez años, se debe poner énfasis adicional en este tema. Discusiones técnicas dentro La OACI debe continuar desarrollando SARP para permitir el desarrollo de aviones supersónicos.

e) Conceptos globalmente armonizados para la ciberseguridad para reducir el sistema de vulnerabilidades:

7. El Panel de Gestión de la Información ha hecho grandes logros para establecer estándares de todo el sistema de manejo de información (SWIM). Sin embargo, los estados todavía tienen preocupaciones sobre seguridad de la información individual y regional. Para realizar la eficiencia y aumento de la capacidad de una red SWIM global segura, cada país debe tener una red acceso a los nodos SWIM a través de “Aviation Community Operational Resilient Network Services” (ACORNS). Los Estados Unidos recomendará acciones para establecer un sistema de confianza global para ACORNS.

GANP

f) GANP, actualizaciones de bloques del sistema de aviación (ASBU) y bloques básicos de construcción (BBB) marco de referencia

8. A medida que la aviación internacional continúa creciendo a un ritmo rápido, con una disparidad en la implementación constante de estándares de navegación aérea por parte de los Estados, se necesita un plan global integral para un enfoque integrado e interoperable para desarrollar y modernizar los sistemas mundiales de navegación aérea.

9. Esto es especialmente cierto como tecnologías nuevas y emergentes; como la ciberseguridad, los UAS, los sistemas UTM asociados y la innovación de la industria se desarrollan e integran en el sistema heredado.

10. Los Estados Unidos planea discutir sobre la nueva estructura propuesta del Sexto GANP y las ASBU asociadas, que deberían incorporar tecnologías emergentes de navegación aérea en ediciones futuras del GANP, al tiempo que se reconoce la importancia de los mecanismos regionales de implementación.

g) Evolución de la provisión de información meteorológica aeronáutica en formatos compatibles con SWIM

11. La Reunión Divisional (del 7 al 18 de julio de 2014) de Meteorología (MET) reconoció que en gran parte del mundo existe una falta de información o información incompleta sobre la ubicación y la gravedad de las condiciones climáticas peligrosas que afectan la navegación aérea internacional. La reunión MET / 14 formuló una recomendación para desarrollar un concepto de centro regional de asesoramiento meteorológico peligroso para mitigar la falta de información meteorológica. El Panel de Meteorología (METP) es el grupo de expertos que presta asistencia a la OACI para abordar esta deficiencia en la disponibilidad de información meteorológica aeronáutica.

12. Posteriormente, las comunidades de usuarios de la aviación, como la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Control de Tránsito Aéreo (IFATCA), y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Aerolíneas (IFALPA), indicó al METP una fuerte preferencia de que cualquier acción para mitigar la falta de información o información incompleta sobre condiciones climáticas peligrosas se aborde mediante la provisión de información globalmente armonizada basada en fenómenos que no sea limitado a los límites de las regiones de información de vuelo (FIR). La provisión de información meteorológica peligrosa basada en fenómenos armonizada a nivel mundial producirá simultáneamente deficiencias existentes en la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos en algunas partes del mundo, al tiempo que es compatible con la implementación de múltiples módulos ASBU en el GANP.

h) SWIM Global

13. Como tráfico aéreo mundial y los sistemas de gestión del tráfico aéreo han crecido tanto en volumen como en complejidad, la dependencia de la información y los datos se ha convertido en vital para la seguridad y la eficiencia. Los avances en la tecnología han llevado a mejoras en las escalas locales y nacionales; Sin embargo, la interconexión de la aviación en todo el mundo exige soluciones globales.

14. Un marco global de SWIM es una arquitectura subyacente que conecta la modernización del tráfico aéreo, la seguridad y la eficiencia en un esfuerzo global. Los servicios avanzados que se basan en el intercambio de información seguro y eficiente incluyen, pero no se limitan a, gestión de flujo de tráfico aéreo (ATFM), operaciones basadas en trayectoria (TBO), sistemas de gestión de tráfico UAS (UTM) y operaciones de aeronaves variadas por encima de 60,000 pies.

15. Un marco SWIM global también es la base para un sistema de gestión integral y holística del rendimiento centrado en las necesidades de la empresa y la misión. El marco ayudará a proporcionar la información necesaria para desarrollar el proceso y los procedimientos para cambiar y permitir que el operador administre la trayectoria de vuelo mientras los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) se concentran en gestionar las limitaciones de los recursos de navegación aérea. Con el cambio a una SWIM global, la información ya no es la limitación y el foco se centra en quién debe tomar las mejores decisiones, lo que da como resultado mejoras en el rendimiento total del sistema.

i) Búsqueda y Rescate (SAR) e Implementación del Sistema Global de Socorro y Seguridad Aeronáutica (GADSS)

16. Los procesos y procedimientos de búsqueda y rescate se implementan mejor a través de la cooperación y colaboración regional como se detalla en el Anexo 12 - Búsqueda y Rescate. La implementación de nuevas normas, relacionadas con la ubicación de un avión en peligro en apoyo del GADSS, mejorará la seguridad operacional de la aviación para la tripulación y los pasajeros de aeronaves comerciales y para los respondedores SAR. Sin embargo, la respuesta a algunos incidentes SAR y auditorías en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional revelan disparidades importantes en la capacidad SAR y la necesidad de mejorar la cooperación y la colaboración entre los diversos interesados SAR en muchos Estados y regiones.

17. El rendimiento del SAR depende en gran medida de la organización de los servicios SAR y de la preparación que se realiza antes de que se produzcan operaciones SAR, y se basa en la planificación y los enfoques coordinados. Está respaldado por marcos de colaboración locales, regionales y mundiales basados en los niveles operativos y requisitos de SAR. Los grupos regionales de planificación e implementación (PIRG) pueden proporcionar orientación a los planes nacionales para la implementación del sistema SAR global. Por lo tanto, las acciones PIRG tienen una relevancia directa para SAR.

J) Plan global de seguridad operacional de la aviación:

18. Los Estados Unidos apoya firmemente la evolución continua del Plan global de seguridad operacional de la aviación (GASP) como el marco de alto nivel para fortalecer la seguridad en todo el mundo. Las prioridades del GASP deberían seguir centradas en reducir la tasa mundial de accidentes y mejorar continuamente las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional. Como plan estratégico de alto nivel para que la OACI, los Estados y los interesados evalúen las mejoras en el rendimiento de la seguridad operacional de la aviación, es importante la manera y el mecanismo de la medición es efectiva, precisa y capaz. Por lo tanto, con carácter de urgencia, la revisión propuesta de la medición del desempeño para la próxima iteración del GASP debería abordarse para garantizar que los Estados y las partes interesadas puedan confiar en los resultados.

19. La clave para lograr mejoras continuas en la seguridad operacional de la aviación es crear una cultura de seguridad a través de un intercambio abierto y transparente de información y datos de seguridad entre el Estado y la comunidad aeronáutica. La cultura de seguridad no es solo un conjunto de programas y simplemente no puede ser "establecida" o "implementada". Una cultura de seguridad requiere el intercambio abierto y transparente de información, la cooperación mutua y la confianza. Una cultura reguladora justa es esencial para construir programas efectivos, no punitivos, de informes de seguridad y de intercambio de datos.

20. A nivel global, el GASP se esfuerza por mejorar la seguridad operacional de la aviación a través de este enfoque; específicamente promoviendo una cultura de seguridad positiva, fomentando la colaboración, protegiendo los datos de seguridad, promoviendo el intercambio e intercambio de información de seguridad y la toma de decisiones impulsada por los datos.

Conclusión

21. Los Estados Unidos espera colaborar con la OACI y sus socios regionales para identificar y abordar puntos de vista mutuos para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación en todo el mundo. Este documento destaca algunas de nuestras iniciativas para las cuales solicitamos el apoyo tanto de la OACI como de nuestros socios regionales, ya que estas iniciativas abordan de forma proactiva los riesgos y desafíos de seguridad actuales y futuros.

22. Continuar luchando por un sistema de aviación más seguro, efectivamente seguro y más eficiente exige cooperación y colaboración para aprovechar el intercambio de lecciones aprendidas, experiencias e información derivada de los Estados Miembros y partes interesadas, a fin de desarrollar el marco global apropiado para sustentar nuestros sistemas de aviación.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

23. Se invita a la Reunión a utilizar la información contenida en este documento para coordinar y colaborar con los Estados Unidos en la identificación y el avance de elementos comunes durante la próxima decimotercera Conferencia de navegación aérea.