



**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**

**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/40-NE/13
CORRIGENDUM
04/04/18

**CUADRAGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/40)**

(Santiago de Chile, Chile, 5 de abril de 2018)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad Operacional

**Cuestión 5.4 del
Orden del Día:**

13ª Conferencia de Navegación Aérea de la OACI

(Nota de estudio presentada por Brasil – Punto Focal “Seguridad Operacional”)

ANTECEDENTES

1. El Artículo 37 del Convenio de Chicago solicita que los Estados partes cooperen con el objetivo de lograrse “el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”. Para ese fin, la OACI elabora y enmienda periódicamente normas y prácticas recomendadas direccionadas a varios aspectos de seguridad operacional y de navegación aérea.
2. Al largo del año de 1952, se tornó crecientemente aparente que sería necesario añadir nuevos métodos para lograrse la finalidad del artículo 37 del Convenio. Los varios Anexos del Convenio eran inicialmente considerados entidades separadas. Con la expansión de los Anexos, ellos se tornaron más interdependiente, lo que demandó una discusión integrada de los diversos temas que necesitaban de un esfuerzo de cooperación en conjunto.
3. El Consejo de la OACI aprobó la realización de la primera Conferencia de Navegación Aérea, en Montreal, de 24 de febrero al 24 de marzo de 1953. A partir de entonces, tomaron parte otras 11 Conferencias de Navegación Aérea, como detalla la tabla en seguimiento.

	Fecha	Participantes	Estados Contratantes	Estados no Contratantes	Organizaciones Internacionales
1ª	24 de febrero al 24 marzo de 1953	113	24	1	5
2ª	30 de agosto al 27 de septiembre de 1955	128	26	3	5
3ª	18 de septiembre al 23 de octubre de 1956	134	27	1	4
4ª	9 de noviembre al 3 de diciembre de 1965	200	40	1	7
5ª	14 de noviembre al 15 de diciembre de 1967	351	60	1	8
6ª	9 de abril al 2 de mayo de 1969	295	57	1	9
7ª	5 de abril al 28 de abril de 1972	421	55	0	10
8ª	17 de abril al 11 de mayo de 1974	401	74	2	10
9ª	21 de abril al 14 de mayo de 1976	454	85	1	10
10ª	5 de septiembre al 20 de septiembre de 1991	450	85	0	13
11ª	22 de septiembre al 3 de octubre de 2003	691	122	24 Delegaciones Observadoras	
12ª	19 de noviembre al 30 de noviembre de 2012	1208	120	30 Delegaciones Observadoras 23 Otras Delegaciones	
13ª	9 de octubre al 19 de octubre de 2018				

ANÁLISIS DE LA PROPUESTA PRESENTADA

4. La última Conferencia de Navegación Aérea de la OACI tomó parte en noviembre de 2012 y abordó la última versión del Plan Global de Navegación Aérea (*Global Air Navigation Plan – GANP*). De 09 al 19 de octubre de 2018, tomará parte la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea de la OACI (AN-Conf/13). El tema de la Conferencia de 2018 es “De la Elaboración a la Implantación”, que comprende la implementación de mejoras operacionales desde la fase conceptual hasta la práctica.

5. La Conferencia constituirá el evento para un debate abierto sobre cuestiones y soluciones propuestas relativas a la seguridad operacional de los vuelos, a la capacidad y eficiencia de la navegación aérea y a otras áreas de rendimiento de particular interés para la comunidad de la aviación que beneficiarán a la sociedad en general. Los debates técnicos tendrán lugar en dos comités, el Comité de navegación aérea (Comité A) y el Comité de seguridad operacional de la aviación (Comité B). El evento pretende elaborar estrategias globales para la planificación, el desarrollo y la implementación de la seguridad operacional y de la navegación aérea.

6. La Agenda de Trabajo de la 13ª Conferencia de Navegación Aérea se encuentra en **ADJUNTO 1** a esta Nota de Estudio.

CONCLUSIÓN

7. Entendiendo la importancia del evento para la región, Brasil propone que sea creado un grupo *ad hoc* para evaluar la necesidad de presentarse Notas de Estudios en conjunto en el evento y para hacer la coordinación de los trabajos de los miembros junto a las oficinas regionales de la OACI en México y Perú.

MEDIDAS PROPUESTAS AL GRUPO DE EXPERTOS

8. Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:
 - 1- Crear un grupo *ad hoc* para evaluar la necesidad de presentarse Notas de Estudios en conjunto en el evento y para hacer la coordinación de los trabajos de los miembros junto a las oficinas regionales de la OACI en México y Perú.
 - 2- Tomar nota de la información presentada;

Working Papers by Agenda item:

Agenda Item 1: Air navigation global strategy

- 1.1: Vision and overview of the sixth edition of the GANP
- 1.2: Air navigation performance improvement and measurement through the aviation system block upgrades (ASBUs) and basic building blocks (BBBs) framework
- 1.3: Air navigation roadmaps
- 1.4: Air navigation business cases.

Agenda Item 2: Enabling the global air navigation system

- 2.1: Aerodrome operations and capacity
- 2.2: Integrated CNS and spectrum strategy
- 2.3: Future provision of aeronautical meteorological services.

Agenda Item 3: Enhancing the global air navigation system

- 3.1: System-wide information management (SWIM)
- 3.2: Flight and flow information for a collaborative environment (FF-ICE) and trajectory-based operations (TBO)
- 3.3: Air traffic flow management (ATFM)
- 3.4: Civil/military cooperation
- 3.5: Other ATM issues

Agenda Item 4: Implementing the global air navigation system and the role of planning and implementation regional groups (PIRGs)

- 4.1: The economic benefits brought by aviation
- 4.2: Implementing BBBs and minimum service Standards
- 4.3: Implementing ASBUs for performance improvement
- 4.4: Implementing search and rescue (SAR) processes and procedures

Agenda Item 5: Emerging issues

- 5.1: Operations above Flight Level 600
- 5.2: Operations below 1000 feet
- 5.3: Remotely piloted aircraft system (RPAS)
- 5.4 Cyber resilience
- 5.5: Other emerging issues impacting the global air navigation system including unmanned aircraft systems (drones), and supersonic and commercial space operations

Agenda Item 6: Organizational safety issues

- 6.1 Strategic plan
 - 6.1.1: Vision and overview of the Global Aviation Safety Plan (GASP), 2020-2022 edition
 - 6.1.2: Enabling safety performance monitoring; goals, targets and indicators in the 2020-2022 edition of the GASP
 - 6.1.3 Global Aviation Safety Oversight System (GASOS)
- 6.2 Implementation of safety management
 - 6.2.1: State safety programmes (SSPs)

6.2.2: Safety management systems

6.2.3: Developing safety intelligence

6.3 Monitoring and Oversight

6.3.1: The evolution of the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) continuous monitoring approach (CMA)

6.3.2: Support and the USOAP CMA Online Framework (OLF)

Agenda Item 7: Operational safety risks

7.1: Facilitation of data-driven decision-making in support of safety intelligence to support safety risk management

7.2: Operational safety risks at the global, regional and national levels, and the role of RSOOs and RASGs in achieving the GASP goals

7.3: Other implementation issues

Agenda Item 8: Emerging safety issues

8.1: Measures to proactively address emerging issues;

8.2: Emerging safety issues