



A37-WP/371
TE/182
2/10/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 46

El texto adjunto sobre la cuestión 46 se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

Cuestión 46: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica

46.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/131, presentada por el Consejo, acerca de las principales iniciativas de la OACI en materia de advertencia de la presencia de cenizas volcánicas (VA) y su prevención a nivel mundial. En la nota se ponía de relieve el papel clave de la OACI para hacer frente a la amenaza que representan las nubes de cenizas volcánicas para la aviación y se reconocía la importancia de que el Grupo de operaciones para la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVWOPSG) supervisara las tareas de vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), señalando como hito de gran trascendencia la designación de nueve centros de avisos de cenizas volcánicas (VAAC) para la detección, rastreo y pronóstico de los movimientos de nubes de VA.

46.2 Se indicaba en la nota que durante la erupción ocurrida en Islandia en abril de 2010 se habían ensayado umbrales experimentales de concentraciones de VA con el consentimiento de las partes interesadas, lo que permitió reanudar las operaciones en algunas zonas contaminadas con VA. A fin de considerar el uso de estos umbrales experimentales, la OACI había establecido un Grupo especial sobre cenizas volcánicas para las regiones Europa/Atlántico septentrional que había formalizado el uso regional de los umbrales experimentales al incluirlos en el *Plan de contingencias para cenizas volcánicas — Regiones EUR y NAT*. En forma paralela, la OACI había establecido un Grupo especial internacional sobre cenizas volcánicas (IVATF) para que definiera un marco mundial para la gestión de riesgos de seguridad operacional que permitiera determinar niveles seguros de concentraciones de VA para poder realizar operaciones en un espacio aéreo contaminado con VA. En la nota se destacaba que el método adoptado en las Regiones EUR/NAT con umbrales de concentración de cenizas estaba siendo validado y evaluado por el IVATF, y que era prematuro especular si podría aplicarse mundialmente en el marco de la IAVW.

46.3 En la nota A37-WP/199, presentada por Bélgica en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, por los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y por Eurocontrol, se reafirmaba la necesidad de revisar las disposiciones del Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional* a la luz de la mejora observada en los productos de los VAAC; también se pedía que la OACI alentara al IVATF a tener en cuenta en la labor que realiza los niveles de tolerancia de cenizas convenidos por los fabricantes.

46.4 Tomando como referencia la experiencia de la erupción del volcán Eyjafjallajokull, en la nota se apoyaba la integración de información meteorológica pertinente en los sistemas para la planificación de vuelo y la gestión del flujo del tránsito aéreo, y se subrayaba la importancia de que la OACI considerara más a fondo los beneficios de contar con un enfoque de gestión coordinada de redes en el contexto del Plan mundial de navegación aérea de la OACI.

46.5 Un delegado informó que se estaba trasladando a Islandia un radar móvil para vigilar las erupciones volcánicas y la formación de nubes de cenizas hasta tanto pudiera instalarse un radar permanente, y agradeció a Italia e Islandia por la instalación. Otro delegado planteó la necesidad de que los centros de pronosticación y las oficinas que expiden los SIGMET tengan comunicación directa entre sí y destacó la importancia de que la OACI establezca un contacto más directo con la OMM y la labor que desarrolla.

46.6 La Comisión reconoció el carácter multidisciplinario y complejo de las cuestiones planteadas, y que enfrentar estos desafíos exigirá esfuerzos considerables de todas las partes interesadas.

Se convino en que la OACI debería seguir desempeñando una función de liderazgo en el continuo desarrollo de la IAVW y la coordinación de los esfuerzos para impulsar el avance en los temas relacionados con las VA que el IVATF y el IAVWOPSG están examinando.

46.7 Estados Unidos y la IATA también presentaron notas de información (A37-WP/226 y A37-WP/231, respectivamente).

46.8 La Comisión examinó la nota A37-WP/177 presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se recomendaba que los Estados organizaran servicios de búsqueda y salvamento (SAR) subregionales para fortalecer el sistema SAR mundial. Se recomendaba asimismo que la OACI ayudara a los Estados en sus esfuerzos por facilitar y coordinar servicios SAR reestructurados a nivel subregional mediante la puesta en marcha de un proyecto SAR mundial destinado a educar y alentar a los Estados a que establezcan servicios SAR subregionales. Si bien la Comisión apoyó en principio las propuestas, se decidió remitirlas al Consejo para que las analice por cuanto las cuestiones no figuran en el programa de trabajo de la OACI previsto actualmente en el presupuesto.

46.9 La Comisión consideró seguidamente la nota A37-WP/147, donde Estados Unidos instaba a la OACI a formar un grupo especial voluntario para analizar la función de la OACI en las tareas de alistamiento y respuesta ante emergencias y ayudar a los Estados miembros a elaborar un programa de instrucción para alistamiento y respuesta ante emergencias. La resolución animaba a la OACI a modificar los textos pertinentes del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y alentaba a los Estados a trabajar conjuntamente en el desarrollo de planes de respuesta, de forma de asegurar una reacción oportuna y coordinada ante situaciones de emergencia.

46.10 En la nota A37/WP-200, Colombia consideraba el papel que puede desempeñar la aviación civil ante un desastre natural, para concentrar luego la atención en la incorporación de los principios de un plan de respuesta ante desastres dentro del Plan mundial de navegación aérea y los planes regionales de navegación.

46.11 La Comisión se manifestó a favor de que la OACI siga ocupando un lugar central en lo que se reconoce como función primaria de la Organización. También reconoció que, si bien sería ideal contar con medidas más detalladas de respuesta ante una mayor variedad de sucesos, no sólo resultaría en extremo difícil prever todas las eventualidades posibles en los planes de emergencia sino que tal ejercicio demandaría fondos con los que no se cuenta actualmente. Aún así, la Comisión coincidió en que el Consejo de la OACI debería analizar estos requisitos a medida que se vaya contando con fondos y que el contenido de ambas notas debería señalarse a la atención de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI por conducto del Consejo.

46.12 La Comisión examinó la nota A37-WP/130, presentada por la República de Corea, donde se analizaba el tratamiento que se dispensa a los comentarios de los Estados sobre el proyecto de informe final de investigación de accidente de aeronave una vez enviado a los Estados afectados para que formulen sus comentarios, como se dispone en el párrafo 6.3 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, que dispone que en el caso de que el Estado que realiza la investigación reciba comentarios, enmendará el proyecto de informe final para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si no estuviera de acuerdo con los mismos, los adjuntará a dicho informe. En la nota se esbozaba la posibilidad de que los comentarios de orden técnico y las recomendaciones de seguridad operacional, al adjuntárselos al informe, pudieran ser considerados de poca importancia e ignorados. Por ello se exhortaba a la OACI a diseñar nuevos mecanismos para resolver las situaciones surgidas en caso de desacuerdo.

46.13 La Comisión no estuvo de acuerdo con tal sugerencia, señalando que las previsiones del Anexo 13 disponen lo necesario para la correcta coordinación entre los Estados. En lo relativo a las recomendaciones de seguridad operacional, diversos delegados comentaron que los Estados que las reciben consideran con mucho cuidado las repercusiones que pueden derivarse de llevarlas a la práctica y bien pueden llegar a la conclusión de que no son convenientes. La Comisión reconoció que las disposiciones del Anexo 13 para el tratamiento de las recomendaciones de seguridad operacional que han sido objeto de enmienda recientemente durante la Reunión departamental AIG en 2008 resultan adecuadas.

46.14 La Comisión pasó seguidamente a considerar la nota A37-WP/125, donde la República de Corea proponía que la OACI fijara los requisitos para los dispositivos electrónicos portátiles (PED) y proporcionara textos de orientación para la armonización de los reglamentos sobre el uso de tales dispositivos. Se destacaba en la nota la preocupación creciente por las interferencias electromagnéticas que experimentan los sistemas de aeronave cuando los pasajeros utilizan este tipo de aparatos.

46.15 La Comisión observó que, si bien se han elaborado especificaciones técnicas para los criterios de ensayo a aplicar para determinar el grado de inmunidad de las células y la aviónica de las aeronaves a la interferencia proveniente de los PED y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) permite el uso de PED en ciertos tipos de aeronave, a la OACI le resultaría difícil reglamentar o imponer normas técnicas para los aparatos que se ingresan a bordo. Luego de señalar que los procedimientos operacionales seguirían constituyendo el frente de ataque principal para controlar el uso inadecuado de los dispositivos, la Comisión dio por terminado el debate reconociendo que se estaba ante una tarea de proporciones y que era preciso que el Consejo evaluara el aspecto de la financiación como parte de su examen periódico del Plan de actividades.

46.16 La República de Corea presentó la nota A37-WP/219, en la que se describían las medidas tomadas en dicho país para resolver los problemas de seguridad operacional que se derivan del gran número de aeronaves no tripuladas (UAS) que operan en su espacio aéreo. En la nota se destacaba que actualmente no existen normas internacionales ni prácticas acordadas para las operaciones de vuelo de UAS y que, por consiguiente, cada Estado elabora normas nacionales según su propio criterio. Por ello, recomendaba que la OACI incluyera el desarrollo de un marco normativo para UAS a fin de asistir a todos los Estados que enfrentan este nuevo problema de seguridad operacional.

46.17 Varios delegados apoyaron la nota, coincidiendo en la necesidad de reglamentar los UAS. El secretario informó a la Comisión que el Grupo de estudio sobre sistemas de vehículos aéreos no tripulados (UASSG) establecido en 2007 estaba diseñando un marco normativo, pero que al no estar dentro del presupuesto del programa regular la actividad no tenía financiación. Agregó que el grupo había preparado un documento titulado *Unmanned Aircraft Systems (UAS)* (Cir 328) [Sistemas de aeronaves no tripuladas], cuyo proyecto definitivo se había publicado en la ICAO-NET en previsión del 37º período de sesiones de la Asamblea.

46.18 La Comisión examinó la nota A37-WP/266, presentada por la Federación de Rusia, en la que se invitaba al Consejo a estudiar la posibilidad de usar medios alternativos para notificar la posición de una aeronave en peligro, en lugar de utilizar transmisores de localización de emergencia (ELT) en la aviación general y, de ser oportuno, a preparar una enmienda del Anexo 6 – *Operación de aeronaves*.

46.19 La Comisión tomó nota de que la OACI estaba abordando la forma de proporcionar datos sobre la posición de la aeronave o de los restos mediante ELT fijados a registradores de vuelo eyectables, o de incluir los datos sobre la posición en mensajes procedentes de transmisiones de datos de vuelo

continuas o activadas. La Comisión observó que el Grupo de trabajo de expertos de COSPAS-SARSAT estaba actualmente encargado de la tarea de definir la funcionalidad y preparar especificaciones para los ELT de la nueva generación.

46.20 En la nota se instaba a la OACI a que examinara los requisitos para portar ELT a la luz de la experiencia en cuanto a su fiabilidad en accidentes. La Comisión convino en que había una necesidad de examinar la performance de los ELT y que este examen debería abarcar cualquier alternativa viable. Una vez más, sin embargo, no había fondos específicos asignados a esto para el próximo trienio. El Consejo examinaría ese asunto como parte del examen en curso del Plan de actividades, teniendo en cuenta que el Grupo de trabajo de expertos de COSPAS-SARSAT estaba avanzado al respecto. La Comisión tomó nota asimismo de que la secretaria sugeriría que debería permitirse al Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA) participar en la labor del Grupo de trabajo de expertos.

46.21 La Comisión examinó la nota A37-WP/268, presentada también por la Federación de Rusia, en la que se pedía al Consejo que iniciara la labor de la OACI relativa a la preparación de disposiciones y textos de orientación sobre las mínimas de separación relacionadas con vórtices y que encargara al Grupo de estudio de la OACI sobre la estela turbulenta (WTSG) estudiar la cuestión relativa a la preparación de directrices de certificación de aeronaves. También debería establecerse una base de datos de la OACI para incidentes en los que haya turbulencia originada por vórtices de estela.

46.22 La Comisión observó que la base de datos propuesta y los asuntos adicionales que se propuso agregar al programa de trabajo del WTSG carecían de fondos. La Comisión tomó nota, asimismo, de que el WTSG había convocado la celebración de su primera reunión para noviembre de 2010 y que la Federación de Rusia había designado a un miembro en ese grupo. La Comisión convino en que la nota de estudio debía remitirse al Consejo para divulgarla más ampliamente, sabiendo que puede favorecer el trabajo actual del grupo de estudio.

46.23 La Comisión examinó la nota A37-WP/273, presentada por la Federación de Rusia, en la que se pedía a la OACI que recopilara, analizara y difundiera en forma oportuna información acerca de las prácticas de inspección de explotadores extranjeros en todo el mundo. En la nota también se recomendaba al Consejo que preparara principios para impedir el uso inapropiado de la información que obtienen los Estados en las inspecciones de aeronaves extranjeras.

46.24 De acuerdo en que la propuesta de la nota A37-WP/273 guardaba relación directa con el código de conducta en materia de intercambio de información relativa a la seguridad operacional, la Comisión recomendó que el Consejo remitiera este asunto al grupo de trabajo encargado de la elaboración del Código de conducta para considerarlo más a fondo.

46.25 La Comisión examinó la nota A37-WP/89 presentada por Colombia, en la que se proponía desarrollar directrices estratégicas mundiales y manuales de planificación para la gestión del tráfico del transporte multimodal (MTTM) con base en el desarrollo de sistemas de navegación GNSS y promoviendo la coordinación entre los órganos internacionales, incluida la OACI y el Comité Internacional sobre los sistemas mundiales de navegación por satélite (ICG) de las Naciones Unidas. La Comisión tomó nota de que, el tema tenía mucho mérito pero estaba fuera del alcance de la OACI y que el ICG sería el órgano apropiado en relación con esta propuesta.

46.26 La Comisión examinó la nota A37-WP/163, presentada por Colombia, en la que se destacaba la necesidad de contar con objetivos operacionales comunes en el desarrollo de medidas de

mitigación, basándose en casos de seguridad operacional aplicables a los aeródromos. A este respecto, en la nota se pedía a la OACI que actualizara las directrices y estableciera una metodología para aplicar dichas directrices en forma uniforme en la evaluación de casos de seguridad operacional, que incluyera métodos de medición y su uso compartido entre los Estados. La Comisión tomó nota de la labor que llevaba actualmente a cabo la OACI, con el respaldo del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), en la preparación del documento sobre los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) — Aeródromos* en el que se abordarán procedimientos relativos a la gestión operacional de aeródromos, comprendida la metodología para realizar estudios y considerar casos y procedimientos de seguridad operacional para su evaluación.

46.27 El Comité interestatal de aviación presentó también una nota (A37-WP/88).

46.28 Colombia presentó la nota A36-WP/175, que contenía la propuesta de que la OACI elaborara textos de orientación para la creación de portales y otros métodos que permiten compartir la información y para que los Estados tengan acceso a las bases de datos con información actualizada para confirmar la validez de los certificados y licencias. Se recalcó la importancia de compartir toda la información necesaria para mejorar la seguridad operacional. La Comisión convino en que el equipo especial multidisciplinario sobre el intercambio de información de seguridad operacional (véase la cuestión 25) podría considerar este importante aporte.

46.29 La Comisión apoyó la ampliación de los sistemas de intercambio de información de la OACI en beneficio de la seguridad operacional y recordó que la OACI había establecido un nuevo grupo dedicado a elaborar instrumentos de seguridad operacional estatal basados en computadoras. Este grupo estaba elaborando actualmente un sistema único para proporcionar acceso a las bases de datos que contienen información de las matrículas de aeronaves estatales, los certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) y las especificaciones de las operaciones asociadas a cada AOC. La Comisión convino en que atendiendo a los recursos adicionales que se requerían para ampliar los esfuerzos de la OACI en el intercambio de información y la amplia gama de información que se necesitaba, sería preciso que el Consejo estableciera prioridades.

46.30 La Comisión examinó la nota A37-WP/83, presentada por el Comité Interestatal de Aviación, en la que se hacía una propuesta sobre la necesidad de certificar equipo de aeródromo y en ruta como una medida efectiva para garantizar la observancia de los SARPS de la OACI. En la nota se indicaba que si bien el Anexo 14 — *Aeródromos* contenía disposiciones relativas a la certificación de aeródromos, no había disposiciones similares en otros Anexos de la OACI, como el Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional* y el Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, en relación con la certificación de aeródromos y el equipo en ruta. La Comisión convino en que se remitiera la propuesta al Consejo para que la examinara en el contexto global de las tareas por hacer.

46.31 La India presentó también una nota (A37-WP/87).

46.32 La Comisión examinó la nota A37-WP/213, presentada por Jamahiriya Árabe Libia y los Estados miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil, relativa a la inclusión de personal médico en la tripulación de los vuelos internacionales.

46.33 Se tomó nota de que aun cuando la mayoría de los desvíos de vuelos se debían a causas médicas, no quedaba claro cuántas desviaciones se prevendrían al contar con un médico a bordo. Se informó a la Comisión que la mayoría de los casos de enfermedades transmisibles eran asintomáticos en

el momento del vuelo y que, de ser necesario, un médico acompañante debía viajar con un pasajero respecto del cual se sabía que tenía una afección médica. A pesar del aumento observado en el número de personas de edad y pasajeros de salud delicada en los últimos años, los datos no indican que haya aumentado el número de desvíos por razones médicas. La propuesta no tuvo apoyo.

46.34 La Comisión examinó la nota A37-WP/78, presentada por Estados Unidos, en la que se pedía que la OACI emprendiera un examen de los SARPS para abordar el asunto de la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad obligatoria que contiene datos de seguridad de la aviación delicados. Inquietaba particularmente la información delicada de seguridad de la aviación relativa a los puntos vulnerables en el diseño de las aeronaves. En la nota se pedía consenso respecto de la protección y los medios adecuados de comunicación de esta información de una autoridad a otra.

46.35 La Comisión apoyó la propuesta en principio, aunque se expresó preocupación por el hecho de que si se limitaba la distribución de esos requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad, tal vez no todos los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo que necesitaban la información dispondrían de ella. Otro delegado señaló que debían tomarse en cuenta todos los aspectos de seguridad operacional, en vista de la compleja circulación actual de la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad. Un observador mencionó la necesidad de definir cuidadosamente lo que significa información de seguridad de la aviación de carácter delicado para no obstaculizar la distribución de información de aeronavegabilidad en perjuicio de la seguridad operacional. La Comisión convino en que este tema exigía ser estudiado más a fondo y que debía remitirse al Consejo para asignarlo a quien correspondiera.

46.36 La Comisión examinó la nota A37-WP/230, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), relativa al impacto en la seguridad de vuelo de la exposición en vuelo a humos del aceite del motor. La presentación de la nota sugería que los Estados debían pedir que se examinara la documentación disponible y se asegurara que los miembros de la tripulación supieran acerca de los sucesos relacionados con el aire sangrado tóxico de los motores, incluyendo la necesidad de notificar dichos sucesos por intermedio de los sistemas de gestión de la seguridad operacional del explotador de la aeronave.

46.37 Algunos delegados no apoyaron la nota ni su resolución, señalando que la exposición a humos del aceite del motor era uno entre numerosos peligros y que ya se cuenta con sistemas, obligatorios y voluntarios, para facilitar la notificación y análisis de los sucesos de seguridad de vuelo, comprendidos los sistemas de gestión de la seguridad operacional. Por lo tanto, no se requerían medidas adicionales específicas para los sucesos relacionados con humos, aunque se apoyaba la investigación en curso sobre el tema.

46.38 La Comisión examinó la nota A37-WP/135, presentada por la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), en la que se proponía quitar las restricciones en la compra o el uso de aeronaves y repuestos, a causa de la amenaza que dichas restricciones imponen en la seguridad operacional. La Comisión observó que el tema era una cuestión compleja y delicada que tenía varias repercusiones y no sólo para la seguridad operacional. La cuestión dio origen a puntos de vista encontrados, pero se determinó, también, que la Comisión no podía resolverla. La Comisión observó, asimismo, que Cuba había presentado una nota similar [A37-WP/312 (EC/27)] a la Comisión Económica. Se había decidido que la presidenta de esa Comisión señalaría ese asunto, incluidos los puntos de vista expresados en la Comisión Económica y las inquietudes expresadas por Cuba y otros respecto de la falta de avance, a la atención del Presidente del Consejo, cuyos “buenos oficios” habían sido utilizados para el asunto en

cuestión en ocasiones anteriores. La Comisión Técnica tomó nota de esta información y convino en señalar este delicado asunto a la atención del Presidente del Consejo.

46.39 En el contexto de las numerosas notas que se presentaron a la Comisión Técnica y en las que se proponían cuestiones del programa de trabajo que actualmente carecían de fondos, la secretaria recalcó la importancia que tiene para la Organización que el Consejo de la OACI [A37-WP/239 (AD/17)] haya establecido el Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE). Este fondo tenía el objetivo de mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mediante la aplicación de un enfoque basado en la actuación para proporcionar asistencia. El mecanismo limitaría los gastos administrativos garantizando, al mismo tiempo, que las contribuciones voluntarias al Fondo se utilicen en forma responsable, útil y oportuna. La secretaria instó a todos los Estados contratantes, organizaciones internacionales y partes del sector público y privado relacionadas con la aviación civil internacional para que hicieran contribuciones voluntarias al SAFE.

46.40 Presentaron también notas de información: la Federación de Rusia (A37-WP/205), la India (A37-WP/91) y Venezuela (A37-WP/204).

— FIN —