



A37-WP/398
P/62
5/10/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LAS CUESTIONES 37 Y 44

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 37 y 44 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 44/1.

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

Cuestión 37: Preparación de una declaración consolidada actualizada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema ATM mundial y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

37:1 La Comisión examinó la nota de estudio A37-WP/29, presentada por el Consejo, de conformidad con la Resolución A15/9, en la que se requiere que la Asamblea adopte, en cada período de sesiones para el cual se cree una comisión técnica, una declaración consolidada de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes de la OACI en relación con los sistemas CNS/ATM.

37:2 La Comisión tomó nota de que el Consejo, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación, había determinado que no se requerían enmiendas con respecto a la Resolución A35/15.

37:3 La Comisión examinó la nota A37-WP/258 de la Federación de Rusia, en la que se solicitaba, entre otras cosas, que el Consejo iniciara investigaciones sobre posibles escenarios y aplicaciones conexas para el despliegue de la vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B), prestando especial atención a la seguridad operacional de vuelo, considerando asimismo los diversos enlaces alternativos que pueden utilizarse, incluso las señales espontáneas ampliadas (ES) 1090, el VDL-4 y otros. La IATA manifestó el punto de vista de que el ES 1090 debería ser el enlace preferido para la interfuncionalidad y armonización mundial. (ADS-B IN y OUT).

37:4 La Comisión recordó que la OACI estaba elaborando una hoja de ruta sobre comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), en la que se describirían opciones para llevar a la práctica todas las tecnologías CNS basadas en necesidades operacionales (véase la nota A37-WP/14). Sobre esta base, se convino en que las propuestas que figuraban en esa nota se remitirían al Consejo para una mayor distribución e incorporación al marco de la hoja de ruta de las tecnologías CNS para su evaluación y futura labor.

37:5 La Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) presentó la nota A37-WP/14, en la cual se destacaban los desafíos institucionales para llevar a la realidad la visión de un sistema de navegación aérea integrado, armonizado y mundialmente interoperable y se instaba a los Estados a asegurarse de que se aplicarían firmes liderazgo y compromiso políticos para resolver esos desafíos.

37:6 Bélgica, hablando en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros, la CEAC y EUROCONTROL, propuso la siguiente nueva cláusula resolutoria en la Resolución A35/15, que fue aceptada por la Comisión:

La Asamblea:

“*Insta* a los Estados y organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) a establecer un marco de planificación conjunta y cooperación a nivel subregional para el desarrollo conjunto de sistemas CNS/ATM”.

37:7 Presentaron también notas de información: la Federación de Rusia (A37-WP/264, A37-WP/265) y la República de Corea (A37-WP/218).

Cuestión 44: Preparación de una declaración consolidada actualizada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

44:1 La Comisión examinó la nota de estudio A37-WP/29, presentada por el Consejo, de conformidad con la Resolución A15/9, en la cual se requiere que la Asamblea adopte, en cada período ordinario de sesiones para el cual se haya creado una Comisión técnica, una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea. La Comisión convino en los cambios propuestos a los Apéndices A, O, P y U en la nota WP/29.

44:2 La CLAC presentó la nota A37-WP/134, en la cual señalaba las dificultades de las autoridades normativas de los Estados para procesar y aplicar frecuentes enmiendas a las normas y métodos recomendados (SARPS) y a los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y destacó que esas enmiendas no deberían hacerse más de una vez por año. Sobre esta base, se propuso, y la Comisión lo acordó, que se enmendara la cláusula dispositiva 8 del Apéndice A de la Resolución A36/13 [formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)].

44:3 Bélgica, en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros, la CEAC y EUROCONTROL, propuso una enmienda al Apéndice U (cooperación entre los Estados contratantes en las investigaciones de ciertos accidentes de aviación) de modo de incorporar el concepto de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional.

44:4 También se acordó una propuesta presentada por los Estados Unidos para enmendar la Cláusula 3 del preámbulo y las Cláusulas dispositivas 1, 3 y 5. Además, en respuesta a una intervención de Colombia en relación con la Cláusula dispositiva 4, Barbados propuso un cambio y también hubo una sugerencia del Secretario, y la Comisión aprobó ambas modificaciones.

44:5 La Comisión tomó nota de que la declaración de políticas y prácticas permanentes de la OACI relacionadas específicamente con la navegación aérea estaba desactualizada y sugirió que la OACI adoptara medidas urgentes para proceder a una amplia enmienda de esa declaración. Esto se remitiría al Consejo y se presentaría esa enmienda al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

Resolución 44/1: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

Considerando que, mediante la Resolución A15-9, la Asamblea resolvió adoptar, en cada período de sesiones para el cual se crease una Comisión Técnica, una declaración consolidada de los criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea actualizados a la fecha de clausura de ese período de sesiones;

Considerando que la Asamblea adoptó, mediante la Resolución A36-13¹, Apéndices A a W inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el 36º período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas formuladas por el Consejo para la enmienda de la declaración de criterios permanentes y prácticas correspondientes que figura en la Resolución A36-13, Apéndices A a W inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 37º período de sesiones; y

Considerando que la declaración de criterios permanentes que figura en la Resolución A36-13 queda sustituida por la presente;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que:

- a) los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes y prácticas correspondientes de la Organización en materia de navegación aérea existentes al concluir el 37º período de sesiones de la Asamblea; y
- b) las prácticas correspondientes a los criterios individuales que figuran en los apéndices constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de los respectivos criterios; y

2. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A36-13 con sus Apéndices A a W inclusive.

APÉNDICE A

Formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

...

7. Las fechas de aplicación de las enmiendas de los SARPS y PANS se fijarán de tal modo que los Estados contratantes dispongan de tiempo suficiente para su implantación; y

8. No se enmendará ningún Anexo o documento relativo a los PANS más de una vez por año civil.

¹ El texto completo de la Resolución A36-13 y sus apéndices aparecen en las páginas II-2 a II-24 de las *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007)* (Doc 9902).

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería garantizar que las disposiciones de los SARPS y los PANS sean compatibles entre sí. Además, el Consejo debería tratar de mejorar la tramitación, presentación y utilidad de los documentos de la OACI que contienen SARPS, PANS y otras disposiciones conexas, especialmente en el caso de sistemas complejos y sus aplicaciones correspondientes. Con ese fin, el Consejo debería promover la elaboración y la actualización continua de requisitos funcionales y de actuación de amplio alcance en los sistemas. El Consejo debería seguir procurando hallar los medios más apropiados para la elaboración, traducción, tramitación y difusión de especificaciones técnicas.

2. Los Estados contratantes deberían comentar plena y detalladamente sobre las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS o, por lo menos, manifestar su acuerdo o desacuerdo sobre el fondo de las mismas; para ese fin, deberían disponer de un plazo mínimo de tres meses. Por otra parte, debería notificarse por lo menos con 30 días de antelación a los Estados contratantes que se tiene la intención de aprobar o adoptar textos detallados sobre los que no han sido consultados.

3. Debería concederse un plazo de tres meses dentro del cual los Estados contratantes puedan notificar su desacuerdo con las enmiendas de los SARPS que se hayan adoptado; al fijar el plazo de notificación del desacuerdo, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo necesario para el envío de las enmiendas adoptadas y el recibo de las notificaciones por parte de los Estados.

...

APÉNDICE O

Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar

Considerando que el espacio aéreo es un recurso común de la aviación civil y de la aviación militar y que un gran número de instalaciones y servicios de navegación aérea están a disposición y son utilizados tanto por la aviación civil como por la aviación militar;

Considerando que el Preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* declara que sus signatarios convinieron “en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”;

Considerando que el Artículo 3 a) del Convenio establece que “el Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado” y que el Artículo 3 d) prescribe que, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, los Estados contratantes tengan debidamente en cuenta la seguridad operacional de la navegación de las aeronaves civiles;

Reconociendo que el tránsito aéreo civil en crecimiento y el tránsito aéreo militar en misiones se beneficiarían considerablemente con un uso más flexible del espacio aéreo y que no se ha llegado a soluciones satisfactorias del problema del acceso al espacio aéreo en todas las áreas;

Considerando que el uso flexible del espacio aéreo, tanto por el tránsito aéreo civil como por el militar puede considerarse como el objetivo final, la mejora de la coordinación y la cooperación civico-militar constituye una forma inmediata de abordar de manera más eficiente la gestión del espacio aéreo; y

Recordando que el concepto operacional de ATM mundial de la OACI establece que todo el espacio aéreo debería constituir un recurso utilizable, que cualquier restricción en el uso de cualquier volumen particular de espacio aéreo debería considerarse transitoria y que todo el espacio aéreo debería manejarse en forma flexible;

La Asamblea resuelve que:

1. la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar;
2. los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados contratantes para regir las operaciones de sus aeronaves de Estado sobre alta mar garantizarán que dichas operaciones no pongan en peligro la seguridad operacional, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional y, en la medida de lo posible, se observará el reglamento del aire del Anexo 2;
3. el Secretario General proporcionará asesoramiento y orientación sobre las mejores prácticas en la coordinación y cooperación cívico-militar.
4. los Estados contratantes podrán incluir, cuando corresponda, a representantes de las autoridades militares en sus delegaciones a las reuniones de la OACI; y
5. la OACI constituye una plataforma internacional para facilitar un foro que desempeñe un papel para facilitar mayor cooperación y colaboración cívico-militar y la divulgación de las mejores prácticas, y realizar las actividades de seguimiento necesarias aprovechando el éxito del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (2009) con el apoyo de partes civiles y militares.

Prácticas correspondientes

1. Los Estados contratantes deberían iniciar o mejorar la coordinación y cooperación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la Cláusula dispositiva 1 anterior.
2. Al establecer los reglamentos y procedimientos mencionados en la Cláusula dispositiva 2, el Estado interesado debería coordinar el asunto con todos los Estados sobre los cuales recaiga la responsabilidad de proveer los servicios de tránsito aéreo sobre la parte de alta mar comprendida en el área de que se trate.
3. El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación y cooperación-cívico-militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales, conforme a las Cláusulas dispositivas 3, 4 y 5 que anteceden.

APÉNDICE P

Provisión de aeródromos adecuados

Considerando que las características físicas de un gran número de aeródromos requieren mejoras de importancia;

Considerando que en ciertos casos dichas mejoras supondrán gastos considerables y en consecuencia no sería aconsejable planificar los trabajos sin tener en cuenta las circunstancias futuras;

Considerando que los Estados y las autoridades aeroportuarias seguirán necesitando conocer las tendencias generales de los requisitos que con toda probabilidad impondrán en los aeródromos las generaciones futuras de aeronaves;

Considerando que muchos problemas graves pueden evitarse siempre que los requisitos operacionales de las nuevas aeronaves sean tales que les permitan operar de un modo económico sin exigir otras modificaciones en la estructura de los aeródromos;

Considerando que si bien el funcionamiento de los aeródromos tiene muchas ventajas, en algunas localidades se han impuesto limitaciones a las operaciones de aeronaves por razones de protección ambiental. Debido a los problemas de capacidad que se experimentan en la actualidad a escala mundial, se debería tomar en cuenta la posibilidad de poner en servicio nuevas aeronaves más silenciosas; y

Considerando que existe una tendencia creciente hacia la explotación de aeródromos por entidades autónomas, pero que la obligación de los Estados de asegurar el suministro de instalaciones y servicios de aeródromos seguros permanece inalterable;

La Asamblea resuelve que:

1. la Organización continuará estudiando los requisitos técnicos referentes a aeródromos;
2. los futuros tipos de aeronaves deberán proyectarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves;
3. los Estados certificarán los aeródromos;
4. los Estados deberían asegurar que se adopten en sus aeródromos sistemas de gestión de la seguridad; y
5. los Estados deberían prestar mayor atención a la gestión de las operaciones de aeródromo otorgando alta prioridad a la seguridad operacional en las pistas.

Prácticas correspondientes

1. Teniendo en cuenta los resultados del estudio continuo mencionado en la Cláusula dispositiva 1 anterior, el Consejo, considerando la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería:

- a) preparar más textos de orientación sobre los futuros adelantos; y
- b) elaborar procedimientos para la gestión de las operaciones de aeródromo; y
- c) mantener a los Estados contratantes informados de cuantas novedades ocurran.

2. El Consejo debería continuar señalando a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves el criterio expresado en la Cláusula dispositiva 2.

...

APÉNDICE U

Cooperación entre los Estados contratantes en las investigaciones de ciertos accidentes de aviación

Considerando que corresponde al Estado donde ocurre el accidente abrir una investigación sobre las circunstancias del mismo, de conformidad con el Artículo 26 del Convenio;

Considerando que, debido a la complejidad cada vez mayor de las grandes aeronaves modernas, la realización de la investigación de accidentes exige la participación de expertos en esferas técnicas y operacionales especializadas muy diversas, así como el acceso a instalaciones especialmente equipadas para la investigación;

Considerando que muchos Estados contratantes no disponen de tales expertos en esferas técnicas y operacionales ni de instalaciones apropiadas;

Considerando que es esencial para la seguridad de los vuelos y para la prevención de accidentes que éstos se investiguen a fondo y notifiquen, y que la efectividad de las investigaciones no se vea indebidamente entorpecida por consideraciones de costo; y

Considerando que los costos de recuperación e investigación de los accidentes de aviación de gran magnitud pueden hacer recaer una pesada carga financiera en los recursos del Estado donde ocurrió el accidente;

La Asamblea resuelve recomendar a los Estados contratantes que cooperen en la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud o en accidentes en los que la investigación requiere expertos e instalaciones altamente especializados, y que para este fin los Estados contratantes, en la medida de lo posible, entre otras cosas:

- a) proporcionen, a solicitud de otros Estados contratantes, ayuda e instalaciones especializadas para la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud; y
- b) brinden la oportunidad a los Estados contratantes que desean adquirir experiencia en investigaciones, para que asistan a las investigaciones de accidentes de aviación de gran magnitud, en interés del desarrollo y fomento de la investigación especializada.

Prácticas correspondientes

1. Debería alentarse a los Estados contratantes a apoyar la realización de seminarios regionales sobre investigación de accidentes, con miras a intercambiar información sobre la legislación y los procedimientos de investigación de cada Estado, conocimientos y experiencia en gestión y técnicas de investigación, la disponibilidad de expertos e instalaciones y prácticas para tratar las dificultades que se presentan en la investigación de accidentes.

2. Debería alentarse a los Estados contratantes a facilitar la participación de investigadores de las autoridades de investigación de accidentes, como observadores, en investigaciones en otros Estados para fines de instrucción y visitas de orientación.

3. Debería alentarse a los Estados contratantes a evaluar sus necesidades y capacidades en materia de investigación y prevención de accidentes de aviación, con miras a elaborar planes para cursos básicos de investigación y prevención de accidentes. Debería explorarse ampliamente el uso de los centros de instrucción regionales para tales cursos, así como la incorporación del método TRAINAIR que permite la instrucción internacionalmente normalizada.

4. Debería alentarse a los Estados contratantes a que consulten el modelo de Memorando de acuerdo (MOU) preparado por la OACI en 2007 para los Estados, a fin de fomentar la cooperación durante la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación. El modelo de MOU está disponible en el sitio FSIX de la OACI en la internet.

...

— FIN —