



A37-WP/399

P/63

5/10/10

## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LAS CUESTIONES 38, 40, 41 Y 45

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 38, 40, 41 y 45 ha sido aprobado por la Comisión Técnica.

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

---

**Cuestión 38: Cooperación civil/militar**

38.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/12, presentada por el Consejo, que contiene información acerca de los resultados del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar, celebrado en Montreal del 19 al 21 de octubre de 2009.

38.2 La Comisión examinó la nota A37-WP/85, 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, en el que se solicita a la OACI que prepare textos de orientación sobre la coordinación y la cooperación entre autoridades civiles y militares y que aliente a los Estados a implantar un uso flexible del espacio aéreo.

38.3 La Comisión señaló que la OACI ha elaborado textos de orientación relativos a la cooperación civil/militar en la gestión del tránsito aéreo, disponible en ICAO-NET, y que estaba planeando llevar a cabo, en el próximo trienio, una campaña de cinco seminarios regionales sobre cooperación civil/militar, con el respaldo de los socios civiles y militares.

38.4 La Comisión expresó su apoyo al uso flexible del espacio aéreo e hizo específicamente referencia a la importancia del acceso equilibrado y equitativo de usuarios civiles y militares a dicho espacio. También manifestó su respaldo a los esfuerzos de la OACI por despertar entre los Estados mayor conciencia sobre los beneficios de la coordinación y la cooperación entre autoridades civiles y militares.

38.5 La Comisión también reconoció que es limitado lo que la OACI y sus socios civiles y militares pueden hacer para lograr una cooperación civil/militar satisfactoria. Corresponde a las administraciones de los Estados, en estrecha colaboración con los proveedores de servicios de navegación aérea y las autoridades militares, crear la voluntad política necesaria, elaborar los mecanismos institucionales pertinentes, reunir a las autoridades civiles y militares en los niveles nacional o regional, fijar objetivos de desempeño, formular medidas prácticas y operacionales y, en última instancia, instrumentar los cambios necesarios para lograr los mencionados resultados.

38.6 Cuba y Sudáfrica presentaron notas de información, WP/128 y WP/208, respectivamente.

38.7 En el marco de la cuestión 44, la Comisión aceptó una enmienda a la Resolución A36-13, Apéndice O, referente a la cooperación civil/militar, como se indica en la nota A37-WP/398.

---

**Cuestión 40:            Herramientas electrónicas de seguridad operacional**

40.1            La Comisión examinó la nota de estudio A37-WP/71, presentada por el Consejo, sobre las estrategias y actividades para mejorar el acceso a los datos sobre seguridad operacional. El secretario subrayó que los instrumentos de seguridad operacional eran elaborados principalmente por los Estados según sus necesidades y perspectivas.

40.2            La nota de estudio A37-WP/236, presentada por la República de Corea, subrayaba las actividades desarrolladas por ese Estado en la elaboración de instrumentos de seguridad operacional. El secretario agradeció a la República de Corea el apoyo que había prestado y que sigue prestando a la OACI en la elaboración de tales instrumentos.

40.3            La Comisión apoyó la nota de estudio A37-WP/71 y subrayó la necesidad de que la OACI se ciñera a los plazos publicados; del uso de una taxonomía común; de la instrucción inicial y continua; de que se evite la duplicación de actividades; de la implantación de la garantía de la calidad de los datos recopilados; de garantizar la seguridad de los datos; y de datos cualitativos junto a los cuantitativos. Se subrayó que la OACI, al aplicar las estrategias indicadas en el WP/71, debía tomar nota de los instrumentos que los Estados estaban elaborando y mantener la participación de todos los Estados en el proceso.

**Cuestión 41: Apoyo a la política de la OACI en asuntos del espectro de radiofrecuencias**

41.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/35, presentada por el Consejo, en que se presentaba y examinaba la estrategia para establecer y promover la postura de la OACI para futuras Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones (CMR) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Se señalaba la Resolución A36-25 de la Asamblea y se destacaba que seguía siendo necesario que la aviación prestara más atención al proceso de las CMR de la UIT a fin de equilibrar el aumento de las exigencias de acceso al espectro de radiofrecuencias de los usuarios no aeronáuticos. También se subrayaba la necesidad de una estrategia conexas a largo plazo en materia de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) para introducir sistemas más eficientes en cuanto al espectro en las bandas de frecuencias de la aviación.

41.2 La Comisión examinó la nota A37-WP/132, presentada por el Canadá, que afirmaba la necesidad de coordinar a nivel mundial la asignación del espectro de radiofrecuencias para permitir la transmisión de datos de vuelo desde las aeronaves para la investigación de accidentes. Se pedía que la Asamblea considerara el concepto de transmitir los datos de vuelo desde las aeronaves y reconociera las ventajas generales para la seguridad operacional que dicha transmisión aportaría al sector de la aviación. La Comisión recordó que este asunto se examinaba en relación con la cuestión 25 bajo el tema de las iniciativas de seguridad operacional resultantes de accidentes recientes. La Comisión señaló las consecuencias financieras de dicha transmisión y que el Consejo examinaría el asunto como parte de su examen de esa cuestión del orden del día.

41.3 La Comisión convino en que era necesario un estudio dentro de un grupo técnico competente para determinar y elaborar las necesidades funcionales de la transmisión de datos de vuelo desde las aeronaves en apoyo de la investigación de accidentes. Esas necesidades a su vez podían aplicarse para determinar el espectro conveniente.

41.4 La Comisión examinó la nota A37-WP/154, presentada por el Canadá, en que se señalaban los cambios de las tendencias de algunos Estados que estaban planificando la implantación de la tarificación administrativa incitativa, el posible efecto en la aviación del aumento de los costos del otorgamiento de licencias, la necesidad de que la aviación elaborara una estrategia a largo plazo para el espectro en el contexto de la implantación de esa tarificación y la necesidad de aumentar la participación de expertos de los Estados en apoyo de la labor de la OACI. Se subrayaba, además, la necesidad de seguir apoyando firmemente la Resolución A36-25.

41.5 La Comisión examinó la nota A37-WP/192, presentada por Bélgica en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por los demás Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil y por EUROCONTROL. En ella se examinaba la necesidad de un enfoque estratégico coherente de la planificación del espectro para los sistemas aeronáuticos que atienden las necesidades esenciales de la seguridad operacional y los requisitos operacionales, así como de una hoja de ruta para la transición de la situación actual al sistema futuro.

41.6 En la nota se proponía encargar a la OACI la determinación de los conceptos y sistemas mundiales CNS que se necesitarían para apoyar las operaciones aeronáuticas en todo el mundo y la determinación conexas de la estrategia respectiva sobre el espectro, incluida una hoja de ruta para la transición de la situación actual al sistema futuro. Se recomendaba establecer un plazo para las transiciones de una tecnología a otra y la eliminación de los sistemas innecesarios e incluir una cuestión en el orden del día de la 12ª Conferencia de navegación aérea, que se celebraría en 2012, con miras a informar sobre estas actividades.

41.7 La Comisión observó, con respecto a la recomendación de la nota WP/192, que la labor de determinar los conceptos CNS mundiales ya estaba incluida en la estrategia actual relativa al espectro de radiofrecuencias y en el programa de trabajo NextGen/SESAR, pero que esa labor podría beneficiarse de una relación más fuerte con un plan mundial a largo plazo de implantación de CNS. La Comisión pidió a la Asamblea que solicitara que se presentara a la 12ª Conferencia de navegación aérea propuesta para 2010 un informe sobre esta labor, y que el trabajo se finalizara para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR) de 2015. La 12ª Conferencia de navegación aérea debería elaborar una hoja de ruta sobre las transiciones relativas al equipo CNS, procurar la eliminación de sistemas redundantes que no se justifiquen y demostrar que los nuevos sistemas son eficientes desde el punto de vista del espectro, para apoyar la estrategia sobre el espectro de radiofrecuencias.

41.8 La Comisión examinó la nota A37-WP/263, presentada por la Federación de Rusia, en que se indicaba la preparación de la Federación de Rusia para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2012 (CMR-12) y se proponía que la OACI aclarara su posición con respecto a la cuestión 1.25 del orden del día de dicha Conferencia en relación con la protección de la banda de frecuencias de 13,25-13,4 GHz, asignada al servicio de radionavegación aeronáutica (SRA).

41.9 La Comisión observó que la OACI ya había determinado posibles cuestiones en relación con la compartición de frecuencias con el servicio móvil por satélite dentro de esa banda, examinada en el proceso preparatorio de la CMR-12, y que la OACI presentaría un documento en este sentido a la reunión preparatoria de la CMR-12 que se celebraría en febrero de 2011. La postura de la OACI sobre todas las cuestiones del orden del día para la CMR-12 se actualizaría o aclararía según fuera necesario teniendo en cuenta los resultados de la reunión preparatoria.

41.10 China presentó una nota de información (A37-WP/189).

**Cuestión 45: Nueva generación de profesionales aeronáuticos**

45.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/64, presentada por el Consejo, relativa al alcance de las iniciativas respecto a la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP) y los resultados del primer simposio NGAP. La Comisión expresó su apoyo a la labor del Equipo especial NGAP y confirmó la necesidad de elaborar textos que se incorporarían a las normas y métodos recomendados de la OACI y textos de orientación para armonizar y normalizar los requisitos en materia de instrucción de los profesionales aeronáuticos.

45.2 La Comisión examinó la nota A37-WP/86, presentada por los Estados Unidos, en la que se subrayaba la necesidad de armonizar a escala internacional las tareas y normas de actuación para los pilotos, a raíz de un examen de los programas de instrucción aeronáutica en el mundo; en la nota se señalaba la necesidad de definir “competencia” y “profesionalismo” y describir al mismo tiempo las tareas que se supone incumben al piloto, así como las normas de actuación correspondientes a cada tarea.

45.3 La Comisión examinó la nota A37-WP/110, 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, sobre la necesidad de adaptar los actuales métodos de instrucción al nuevo entorno, dado el desarrollo significativo de nuevas tecnologías en el diseño y fabricación de aeronaves y en su uso operacional. En la nota se proponía también que la Asamblea incluyera una referencia al requisito de que los titulares de certificados de tipo de aeronave proporcionaran el contenido mínimo de instrucción correspondiente al tipo de aeronave para pilotos y personal de certificación de mantenimiento de aeronaves. Finalmente, en la nota también se proponía poner en práctica la instrucción basada en competencias (CBT) y elaborar esquemas basados en competencias para las nuevas tareas relacionadas con la seguridad operacional que estaban apareciendo (p. ej., personal electrónico en seguridad operacional ATS).

45.4 El Comité Interestatal de Aviación presentó la nota A37-WP/111 en que se analizaban nuevas políticas sobre instrucción de la nueva generación de profesionales aeronáuticos. Propuso que los programas nacionales se elaboraran de conformidad con las normas y requisitos internacionales y que abarcaran nuevos mecanismos de certificación de escuelas y centros de instrucción.

45.5 El Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA) presentó la nota A37-WP/138 en la que proponía que la OACI reconociera y certificara la nueva generación de aeronaves ligeras (con una masa inferior a 600 kg). IAOPA consideraba que dicha categoría de aeronaves sería más viable económicamente para la instrucción de pilotos y, por consiguiente, permitiría atraer a la nueva generación a las profesiones aeronáuticas.

45.6 La Federación Internacional de Asociaciones de Productos Electrónicos para la Seguridad del Tránsito Aéreo (IFATSEA) presentó la nota A37-WP/160 en que se analizaba la necesidad de armonizar la instrucción de los especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP) y propuso que se incluyera al personal ATSEP en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, de la OACI.

45.7 Respecto al requisito de que los titulares de certificados de tipo de aeronave proporcionen el contenido mínimo de instrucción correspondiente al tipo de aeronave para pilotos y personal de certificación de mantenimiento de aeronaves, se expresó la inquietud de que la responsabilidad por la vigilancia de los programas de instrucción no debería limitarse al titular del certificado de tipo, sino que

deberían compartirla el titular del certificado de tipo, el explotador y el estado del explotador, según lo especificado en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*.

45.8 En relación con la nota A37-WP/160, se compartieron diversas observaciones en el sentido de que el otorgamiento de licencias no constituía el único medio para confirmar las competencias de los ATSEP; que las nuevas disposiciones preparadas por el Equipo especial NGAP no deberían afectar sobremanera a los Estados en desarrollo y que se consideraran medidas de transición en el caso de los nuevos requisitos; y que se ampliara oportunamente el mandato del Equipo especial NGAP para que abarcara la elaboración de las competencias correspondientes a los profesionales de los aeródromos.

45.9 Se expresó cierta inquietud respecto al concepto de acreditación y apoyo, mencionado en la nota A37-WP/64, y se solicitó que se aclarara dicho concepto, dado que crearía un conflicto con las responsabilidades de los Estados en materia de aprobación de la instrucción. También se solicitó que la OACI prestara atención particular a los nuevos conceptos, tales como la licencia de piloto de aeronave con tripulación múltiple (MPL) y la Iniciativa de la IATA sobre instrucción y cualificaciones, antes de su aplicación a escala mundial; las medidas relacionadas con esta cuestión no deberían dar lugar a que se rebaje el nivel de las normas de instrucción para atenuar la escasez de personal prevista.

45.10 Dadas las repercusiones de gran alcance de las diversas propuestas, se convino en que deberían remitirse en su totalidad al Consejo para que las examinara más a fondo y que se le alentara a examinar los correspondientes resultados con carácter urgente. Se informó a la Comisión que el Secretario General había adoptado una Política de la OACI sobre instrucción en aviación civil en que se describe el alcance de las actividades de apoyo de la OACI.

45.11 La República de Corea, Omán y la Comisión Árabe de Aviación Civil presentaron las notas de estudio A37 WP/232, 336 y 337, respectivamente.