



A38-WP/411  
P/30  
1/10/13

## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LAS CUESTIONES 30, 31, 32 Y 33

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 30, 31, 32 y 33 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 30/1, 30/2, 31/1 y 31/2.

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

**Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación****Mejoramiento de la seguridad operacional mediante la implantación en colaboración con todas las partes interesadas**

30.1 La Comisión examinó la nota de estudio A38-WP/66, presentada por el Consejo, en la cual se ponían de relieve las actividades de asistencia desempeñadas por la OACI desde el 37º período de sesiones de la Asamblea, que habían conducido al logro de mejoramientos de la seguridad operacional en los Estados y a la determinación de las prioridades y las metas de seguridad operacional que se implantarían en los planos estatal y regional. En la nota de estudio A38-WP/66 también se presentaba un proyecto de resolución en sustitución de la Resolución A37/8 (Cooperación y asistencia regionales para superar deficiencias relacionadas con la seguridad operacional). La Comisión convino en destacar en la resolución la importancia de la cooperación y la asistencia.

30.2 La Comisión examinó las notas de estudio A38-WP/231 y 259, presentadas por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), y tomó nota de las iniciativas para abordar los riesgos de la seguridad operacional en el plano regional mediante los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) a fin de prevenir accidentes y/o incidentes graves por cuestiones de seguridad operacional en las pistas, el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la pérdida de control en vuelo (LOC-I), así como de las iniciativas para alentar a los Estados a apoyar a los RASG en sus respectivas regiones. En la nota de estudio A38-WP/259, se instó a los Estados a respaldar las tentativas regionales en Sudamérica relativas al desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la fijación de metas para 2016 en los ámbitos de la seguridad operacional y la navegación aérea. En la nota de estudio A38-WP/215, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) se centró en la labor de los entes regionales de la Región África-Océano Índico para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional y resolver los problemas significativos de seguridad operacional. El Sistema de supervisión de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación del Caribe, el Comité de asuntos de la industria (IAC) y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) facilitaron notas de información (A38-WP/328, A38-WP/120 y WA38-WP/303, respectivamente).

30.3 La Comisión examinó las notas de estudio A38-WP/155, que presentó Indonesia, A38-WP/352, presentada por Viet Nam y A38-WP/101 y Corrigendo núm. 1, que presentó Estados Unidos, las cuales se centraban en su totalidad en la necesidad de inspectores de la seguridad operacional de la aviación, y cada una describía aspectos diferentes. La Comisión reconoció que para muchos Estados la contratación, capacitación y mantenimiento de inspectores de seguridad operacional cualificados suponía un reto y que la incorporación del desarrollo de competencias de inspectores en la labor del programa relativo a la nueva generación de profesionales aeronáuticos ayudaría a mejorar la seguridad operacional de la aviación a escala mundial. En la nota de estudio A38-WP/101, que recibió un amplio respaldo, se pedía al Consejo que diera instrucciones a la Secretaría para trabajar en la elaboración de las disposiciones e indicaciones relativas a las competencias en general de los inspectores de la seguridad operacional gubernamentales, cuya labor la Secretaría informó de que ya estaba en marcha, y la Comisión observó que era necesario seguir trabajando en ese sentido.

30.4 Se aconsejó a la Comisión que, a fin de que la OACI continuara trabajando en la coordinación de la cooperación regional y la prestación de asistencia a los Estados, todas las partes interesadas, comprendidos los Estados, los entes regionales, las instituciones financieras y la industria deberían participar activamente en el apoyo a aquellos Estados que lo necesitaran. Este fue el tema central

del proyecto de resolución presentado en la nota de estudio A38-WP/66, que la Comisión convino en que debería ser enmendado para tener en cuenta las sugerencias formuladas en la nota de estudio A38-WP/84, que Lituania presentó en el marco de la cuestión 27, en representación de la Unión Europea y de sus Estados miembros y los otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil y por EUROCONTROL.

30.5 A la luz del debate, la Comisión acordó remitir la siguiente resolución a la Plenaria para su adopción:

**Resolución 30/1: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables**

*Considerando* que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que incumbe también a los Estados contratantes, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

*Considerando* que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Considerando* que los resultados de las auditorías y de las misiones de validación coordinadas (ICVM) realizadas en el marco del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP-CMA) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional y se ha identificado a algunos Estados contratantes con problemas significativos de seguridad operacional (SSC);

*Considerando* que la OACI desempeña una función de liderazgo para facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional al coordinar el apoyo y mancomunar recursos entre los socios en materia de seguridad operacional de la aviación;

*Reconociendo* que los planes de acción de la OACI, elaborados para Estados contratantes individuales, sirven de plataformas para proporcionar, en coordinación con otras partes interesadas, asistencia directa y orientación a esos Estados a fin de que resuelvan sus SSC, así como el bajo grado de cumplimiento efectivo (EI) de elementos críticos;

*Considerando* que la OACI tiene una política sobre cooperación regional mediante la cual se compromete a proporcionar a los Estados contratantes, en la medida de lo posible, asistencia, asesoramiento y cualquier otra forma de apoyo en aspectos técnicos y de definición de políticas en el campo de la aviación civil internacional, con el propósito de que lleven a cabo sus responsabilidades, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI, al promover, entre otras cosas, la cooperación regional a través de asociaciones estrechas con las organizaciones regionales y órganos regionales de aviación civil;

*Reconociendo* que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Reconociendo* que el establecimiento de órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala, resultante de la colaboración entre los Estados contratantes en lo que atañe al establecimiento y la puesta en marcha de un sistema común de vigilancia de la seguridad operacional;

*Recordando* que los Estados contratantes son responsables de la implantación de las normas de la OACI y, en ese sentido, pueden decidir de forma voluntaria delegar ciertas funciones a las RSOO y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” que figura a continuación incluye las RSOO;

*Admitiendo* el reconocimiento dado en el Anexo 19 a las RSOO y a su papel en lo que respecta al desempeño de funciones de gestión de la seguridad operacional en nombre de los Estados, delegadas por ellos mismos;

*Reconociendo* que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, especialmente si se da prioridad a aquellos Estados con SSC, aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil; y

*Reconociendo* que los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) tienen como finalidad establecer objetivos, prioridades e indicadores y definir metas cuantificables para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en cada región, garantizando al mismo tiempo la coherencia de las acciones y la coordinación de las iniciativas.

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que, en asociación con todos los socios en materia de seguridad operacional de la aviación, implante un programa integral de asistencia para ayudar a los Estados contratantes a rectificar las deficiencias identificadas por medio del CMA del USOAP, dándose prioridad a la resolución de los SSC;
2. *Encarga* al Consejo que promueva conceptos de cooperación regional, incluyendo el fortalecimiento de las RSOO y los RASG, así como el establecimiento de objetivos, prioridades e indicadores y la definición de objetivos cuantificables para resolver los SSC y las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

3. *Encarga* al Consejo que siga trabajando en asociación con los Estados contratantes, la industria y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para coordinar y facilitar el suministro de asistencia financiera y técnica a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG, a fin de mejorar dicha seguridad y fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;
4. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG;
5. *Encarga* al Secretario General que continúe promoviendo la coordinación y la cooperación entre la OACI, los RASG, las RSOO y otras organizaciones en relación con actividades relacionadas con la seguridad operacional a fin de reducir la carga de trabajo de los Estados generada por las auditorías o las inspecciones repetitivas y disminuir la duplicación de las actividades de seguimiento;
6. *Insta* a los Estados contratantes a que otorguen la más alta prioridad a la resolución de los SSC a fin de velar por que no se planteen riesgos inmediatos de seguridad operacional para la aviación civil internacional y se cumplan los requisitos mínimos establecidos en las normas de los Anexos de la OACI;
7. *Insta* a los Estados contratantes a que utilicen el Programa de procedimientos de vuelo, cuando se dispone del mismo, para la implantación de la PBN;
8. *Insta* a los Estados contratantes a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional con miras a promover el grado más alto de seguridad operacional de la aviación;
9. *Exhorta* a todos los Estados contratantes y socios en materia de seguridad operacional de la aviación a que, cuando sea posible, presten asistencia a los Estados que la soliciten con recursos financieros y técnicos para velar por la resolución inmediata de los SSC identificados y la sostenibilidad a más largo plazo del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;
10. *Alienta* a los Estados contratantes a establecer sociedades con otros Estados, la industria, instituciones financieras y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados y fomentar un sistema de aviación civil internacional más seguro;
11. *Alienta* a los Estados contratantes a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las RSOO, o a prestarles apoyo de manera tangible;
12. *Pide* al Secretario General que desempeñe una función de liderazgo en la coordinación de iniciativas para ayudar a los Estados a resolver los SSC mediante la elaboración de planes de acción de la OACI y/o propuestas concretas de proyectos y que ayude a los Estados a obtener los recursos financieros necesarios para financiar dichos proyectos de asistencia;

13. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre todo lo referente a la ejecución del programa de asistencia global; y
14. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-8.

### **Beneficios del registro de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) de la OACI**

30.6 La Comisión examinó la nota de estudio A38-WP/90, presentada por el Consejo, sobre los beneficios del registro de certificados de explotador de servicios aéreos que la OACI lanzó por vez primera en diciembre de 2012. Se observó que, mientras la participación en el registro requeriría de la asignación de recursos, los beneficios que éste aportaría a los Estados podrían superar a los costos. La Comisión recordó que la OACI había elaborado el registro de AOC de conformidad con una propuesta formulada durante el 36º período de sesiones de su Asamblea relativa al desarrollo de un registro en línea que proporcionara transparencia a los Estados en cuanto a la validez y vigencia de los AOC y la integridad del cumplimiento por parte del Estado del explotador y que facilitara el proceso de autorización de los titulares de AOC estatales para operar en otros Estados, proporcionando un depósito centralizado de información sobre explotadores aéreos. La Comisión reconoció que el suministro de datos oportunos y precisos de los principales Estados del operador plantearía algunos retos iniciales y que se requeriría de trabajo adicional para integrar el proceso de introducción de datos. Mostró su acuerdo con las medidas propuestas en la nota de estudio A38-WP/90 y respaldó la A38-WP/126, que presentó la IATA.

30.7 La Comisión también examinó la nota de estudio A38-WP/125 presentada por la IATA, en la que se esbozaba el creciente aumento de la documentación exigida por los Estados para autorizar las operaciones de las líneas aéreas registradas en otros Estados. Reconoció que los requisitos no armonizados añadían costos y cargas administrativas. La Comisión convino en que, tal como se había instado en el 36º período de sesiones de la Asamblea, debería alentarse a los Estados a reconocer como válidos los AOC y las especificaciones para operaciones conexas emitidos por otros Estados que cumplieran los requisitos del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*.

### **Aprobación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo**

30.8 En la nota de estudio A38-WP/142, presentada asimismo por la IATA, se indicaba la necesidad de establecer sistemas para reconocer las aprobaciones por parte de otros Estados de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD), basándose en las instrucciones dadas en el Doc 9625 de la OACI, *Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo*, Volumen I – *Aviones* (3ª edición) y Volumen II — *Helicópteros* (1ª edición). La Comisión observó que la falta de reconocimiento de aprobaciones de FSTD por los Estados en los que funcionaban se había traducido en un incremento de los costos y de las cargas administrativas para las autoridades de aviación civil, en gastos significativos para la industria y en una reducción de los dispositivos de instrucción disponibles. También advirtió de que mediante el Consorcio internacional para la instrucción de los pilotos, integrado por la IATA, la OACI, la IFALPA y la Royal Aeronautical Society, podría respaldarse la asistencia a los Estados en lo que respectaba al establecimiento de sistemas de reconocimiento de la aprobación de FSTD, basados en las instrucciones formuladas en el Doc 9625.

30.9 A la luz de las deliberaciones, la Comisión convino en presentar, para su aprobación por la Plenaria, la siguiente resolución:

### **Resolución 30/2: Reconocimiento de la aprobación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD)**

*Considerando* que la OACI ha publicado el Doc 9625 — *Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, Volumen I – Aviones, (3ª edición) y Volumen II – Helicópteros (1ª edición)* para proporcionar a las autoridades de otros Estados los medios para aprobar, sin evaluaciones repetitivas, los requisitos establecidos por el Estado que haya llevado a cabo las evaluaciones iniciales y periódicas de un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD);

*Reconociendo* que, pese al mecanismo de armonización acordado a escala internacional previsto en el Doc 9625, la falta de requisitos para los FSTD está promoviendo las evaluaciones múltiples y generando elevados gastos a los Estados y la industria;

*Reconociendo* que se han hecho pocos avances en la implantación de sistemas para reconocer la aprobación de FSTD basados en las instrucciones que figuran en el Doc 9625;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados contratantes a establecer sistemas para reconocer la aprobación de FSTD, basados en las instrucciones que figuran en el Doc 9625;
2. *Encarga* al Consejo que continúe apoyando a los Estados contratantes en el establecimiento de sistemas para reconocer la aprobación de FSTD; y
3. *Insta* a los Estados contratantes a prestarse asistencia mutua en lo que respecta al establecimiento de sistemas para reconocer la aprobación de FSTD.

### **Mejoramiento de la planificación de la preparación en materia de salud pública para la aviación**

30.10 La Comisión examinó las notas de estudio A38-WP/35, que presentó el Consejo, y A38-WP/229, que presentó la República Dominicana, y destacó los beneficios significativos para los Estados del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) y su apoyo a la OACI para que prosiguiera con este programa, y alentó a los Estados y las organizaciones internacionales a que contribuyeran a él con aportaciones financieras y/o en especie. Asimismo, reconoció la colaboración de la OACI con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros socios en lo que respecta a la implantación del programa.

### **Cooperación regional en materia de programas estatales de seguridad operacional y de investigaciones de accidentes e incidentes**

30.11 La Comisión examinó las notas de estudio A38-WP/196 y WP/323, que presentaron la Argentina y el Japón, respectivamente, y convino en que los Estados que tuvieran experiencia en la implantación de programas estatales de seguridad operacional (SSP) deberían compartir información y colaborar a través de los RASG, las RSOO, los COSCAP u otros foros regionales competentes para su facilitación.

30.12 En la nota de estudio A38-WP/339, que presentó Colombia, se abordaron los intereses, las necesidades y las bases para el establecimiento de organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) en la región de Sudamérica, con el fin de reducir al mínimo los problemas relacionados con la independencia y el presupuesto que los Estados afrontan a la hora de cumplir sus obligaciones de investigación.

30.13 La Comisión señaló que el establecimiento de RAIO sería de suma importancia para la asistencia a los Estados con recursos humanos y financieros limitados en pos del cumplimiento de sus funciones de investigación. Entre otros asuntos, una RAIO ayudaría a que los que Estados participantes lograran economías de escala y contribuiría a garantizar la independencia funcional de las investigaciones. El *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes de la OACI* (Doc 9946), publicado en marzo de 2011, contiene instrucciones para los Estados sobre cómo establecer y gestionar una RAIO en una región o subregión. En la actualidad, eran varias las iniciativas puestas en marcha por agrupaciones estatales relativas al establecimiento de RAIO y, en este sentido, la OACI, los RASG y las RSOO habían estado prestando asistencia a los Estados.

30.14 La Comisión acordó que deberían examinarse los marcos jurídicos estatales y, en caso necesario, enmendarse con el fin de permitir el establecimiento de RAIO según procediera, de suerte que se mejorase el grado de observancia de los SARP de la OACI, así como promoverse los proyectos de cooperación regional para garantizar que las RAIO contaran con apoyo técnico y financiero sostenible.

30.15 El Salvador y Viet Nam proporcionaron notas de información (A38-WP/232 y A38-WP/343, respectivamente).

-----

**Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes**

31.1 La Comisión examinó la nota A38-WP/65, presentada por el Consejo, en la que se presentan informes sobre seguridad operacional publicados por la OACI. Desde 2011, la OACI publica informes anuales sobre las tendencias y cuestiones relacionadas con los objetivos del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP). Estas publicaciones apoyan un método proactivo respecto a la seguridad operacional mediante la notificación periódica de indicadores y tendencias. Como resultado, la OACI ha identificado tres categorías de accidentes de alto riesgo: pérdida de control en vuelo; impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y accidentes relacionados con la seguridad operacional en la pista. A partir de 2014, se espera que todos los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) preparen informes anuales en los que proporcionen resúmenes de las tendencias y actividades en materia de seguridad operacional específicas de cada región.

31.2 La Comisión tomó nota de las publicaciones de la OACI en que se informa sobre la seguridad operacional, tales como el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), el Informe OACI sobre seguridad operacional, y la Situación de la seguridad operacional de la aviación mundial, los cuales ayudan a definir las prioridades para cada trienio. Asimismo convino en que el Consejo debería instar a los Estados miembros a que proporcionen a los RASG, ya sea a través de los Estados o de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) en las que participan, la información y los recursos necesarios para la publicación de informes regionales sobre seguridad operacional que servirán para aumentar la utilidad de los análisis mundiales.

31.3 La Comisión examinó la nota A38-WP/36, presentada por el Consejo, que contenía un informe actualizado sobre el desarrollo de alternativas de los hidrocarburos halogenados (halones) para su uso en los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves de aviación civil. La nota incluía una propuesta de resolución de la Asamblea para reemplazar la Resolución A37-9 — Sustitución de halones, sobre los avances en el desarrollo de alternativas de halones viables para reemplazar los sistemas de extinción de incendios en la aviación civil. En la resolución se invita a los Estados a determinar y controlar sus reservas de halones y la calidad de los mismos, así como informar regularmente a la OACI acerca de sus reservas.

31.4 Estados Unidos presentó la nota A38-WP/140 en la que apoya el proyecto de resolución presentado en la nota A38-WP/36 e informa a la Comisión sobre la creación de un Comité de reglamentación de aviación [(Aviation Rulemaking Committee – (ARC)] centrado en la sustitución de halones.

31.5 En la nota A38-WP/238, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), se destaca la importancia de un mayor desarrollo de agentes que sustituyan a los halones para los sistemas de extinción de incendios de los compartimientos de carga y el establecimiento de plazos realistas para la sustitución de los mismos. El ICCAIA convino en coordinar un enfoque colaborativo con todas las partes interesadas para formular una recomendación de la industria con respecto a un plazo para la sustitución de halones en las aplicaciones de los compartimientos de carga para que el Consejo pueda someterla a la próxima Asamblea, en 2016, como se indica en el proyecto de resolución que figura en la nota A38-WP/36 con las enmiendas introducidas mediante la nota A38-WP/238

31.6 Teniendo en cuenta las deliberaciones, la Comisión acordó someter a la Plenaria, para su adopción, la siguiente resolución:

**Resolución 31/1: Sustitución de halones**

*Reconociendo* la importancia de los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves para la seguridad de vuelo;

*Reconociendo* que los hidrocarburos halogenados (halones) han sido, por más de cincuenta años, el agente extintor de incendios más utilizado en los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves civiles;

*Considerando* que los halones ya no se producen por acuerdo internacional porque su liberación contribuye al agotamiento de la capa de ozono y al cambio climático;

*Reconociendo* que es necesario hacer más porque las reservas de halones disponibles están disminuyendo y son inciertas, y que quienes actúan por la protección del medio ambiente siguen viendo con preocupación que no se hayan desarrollado aún alternativas de los halones para todos los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves civiles;

*Reconociendo* que la norma de performance mínima para cada aplicación de halones ya fue elaborada por el Grupo de trabajo internacional sobre protección contra incendios de los sistemas de aeronave con la participación de la industria y las autoridades encargadas de la reglamentación;

*Reconociendo* que hay requisitos rigurosos para las distintas aeronaves en relación con cada aplicación de halones que deben cumplirse antes de poder llevar a la práctica la sustitución;

*Reconociendo* que la industria de fabricación de aeronaves ha establecido mecanismos para que todas las partes interesadas se comprometan al desarrollo de soluciones comunes para la sustitución de halones en los sistemas de extinción de incendios de los motores/grupos auxiliares de energía (APU) y establezcan un plazo realista para dicha sustitución en las aplicaciones para los compartimientos de carga;

*Reconociendo* que la producción de halones está prohibida por acuerdo internacional, los halones se obtienen ahora exclusivamente por recuperación, reutilización y reciclaje. Por lo tanto, debe controlarse rigurosamente el reciclaje del gas halón para evitar la posibilidad de que se suministren halones contaminados a la industria de la aviación civil; y

*Reconociendo* que toda estrategia debe proponer alternativas que no planteen un riesgo inaceptable para el medio ambiente o la salud en comparación con los halones que sustituyen;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados y su industria de la aviación a intensificar el desarrollo y la implantación de alternativas aceptables de los halones para los sistemas de extinción y supresión de incendios en los compartimientos de carga y los motores y grupos auxiliares de energía y a seguir trabajando para mejorar las alternativas de los halones para los extintores de incendios manuales;
2. *Insta* a los Estados a determinar y controlar sus reservas de halones y la calidad de los halones;

3. *Alienta* a la OACI a seguir colaborando con el Grupo de trabajo internacional sobre protección contra incendios de los sistemas de aeronave y con la Secretaría del Ozono del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, por intermedio de su Comité de Opciones Técnicas sobre Halones del Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica, en relación con las alternativas de los halones para la aviación civil;
4. *Alienta* a los Estados a que colaboren con el consorcio de la industria para las aplicaciones para motores/APU y con el Grupo de trabajo para la sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios de los compartimientos de carga establecido por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales;
5. *Insta* a los Estados a informar regularmente a la OACI acerca de sus reservas de halones y encarga al Secretario General que informe al Consejo sobre los resultados;
6. *Encarga* que el Consejo informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre un plazo para la sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios en los compartimientos de carga; y
7. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-9.

31.7 La Comisión examinó la nota A38-WP/37, presentada por el Consejo, en la que se informa sobre el estado del cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística en inglés. Considerando que las normas fueron adoptadas en marzo de 2003 y que los Estados han realizado importantes avances en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística en inglés, la Comisión convino en que debería alentarse a los Estados a que utilicen las herramientas que la OACI ha desarrollado para facilitar el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística y que la cláusula de flexibilidad relativa a los Estados que al 5 de marzo de 2011 no habían cumplido con las disposiciones relativas a la competencia lingüística ya no era necesaria.

31.8 Teniendo en cuenta las deliberaciones, la Comisión acordó someter a la Plenaria, para su adopción, la siguiente resolución:

**Resolución 31/2: Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas**

*Considerando* que, para evitar accidentes, la OACI ha introducido disposiciones para asegurar que el personal de tránsito aéreo y los pilotos cuenten con la competencia necesaria para realizar y comprender comunicaciones radiotelefónicas en idioma inglés, incluida la exigencia de que se utilice el inglés, de solicitarse, en todas las estaciones terrestres que presten servicios a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales;

*Reconociendo* que las disposiciones en materia lingüística refuerzan el requisito de utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las cuales se ha especificado;

*Reconociendo* que los Estados contratantes han hecho esfuerzos considerables a fin de cumplir los requisitos de competencia lingüística;

*Reconociendo* que algunos Estados contratantes tienen dificultades considerables en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística, comprendido el establecimiento de medios de instrucción y examen;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 38 del Convenio, todo Estado contratante que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de las normas y procedimientos internacionales está obligado a notificar inmediatamente a la OACI;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 39 b) del Convenio, todo titular de una licencia que no reúna todas las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta todos los aspectos en que esta persona deja de cumplir con dichas condiciones; y

*Considerando* que, en virtud del Artículo 40 del Convenio, el personal cuyos certificados o licencias estén así anotados no podrá participar en la navegación internacional sin el permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren:

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados contratantes a utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se ha especificado;
2. *Encarga* al Consejo que siga apoyando a los Estados contratantes en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística;
3. *Alienta* a los Estados contratantes a hacer uso del servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico (AELTS) de la OACI para verificar los instrumentos para llevar a cabo las pruebas de competencia lingüística;
4. *Alienta* a los Estados contratantes a hacer uso de la ayuda didáctica Requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística — Ejemplos de lenguaje hablado evaluados;
5. *Insta* a los Estados contratantes a que se ayuden mutuamente en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística; y
6. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-10.

31.9 La Comisión examinó la nota A38-WP/69 presentada por Irán (República Islámica del) y se le informó que recientemente se habían producido incidentes en que los sistemas ACAS II (TCAS II) de una aeronave habían expedido un aviso de resolución falso debido a que otra aeronave había transmitido datos inexactos de altitud y de la importancia que este incidente revestía ya que los sistemas anticolidión deben funcionar como una red de seguridad operacional fiable. En la nota se recomienda la elaboración de orientaciones para tratar esta cuestión, opinión que compartía la Comisión Técnica. Sin embargo, considerando las repercusiones presupuestarias, este asunto debería remitirse al Consejo para que lo examine.

31.10 La Comisión examinó la nota A38-WP/263 y la nota A38-WP/264 y Corrigendo núm. 1, presentada por Turquía sobre mejoras a los sistemas de seguimiento de los análisis de datos de vuelo, y

cómo pueden utilizarse para justificar los modelos biomatemáticos para el cálculo de la fatiga. En las notas se sugiere que los Estados miembros consideren el otorgamiento de licencias al personal que participa en el análisis de los datos de vuelo a fin de lograr una mayor calidad. La Comisión tomó nota de la información presentada y del hecho de que en el nuevo *Manual sobre los programas de análisis de datos de vuelo* (Doc 10000) se trataba la cuestión de los requisitos relativos al establecimiento de un programa de análisis de datos de vuelo, que incluía aseguramiento de la calidad e instrucción.

31.11 La Comisión examinó la nota A38-WP/99, presentada por Estados Unidos sobre la cuestión de los sistemas de retención infantil para fines de seguridad. En la nota se recomienda establecer un método recomendado para alentar a los transportistas aéreos a que utilicen sistemas de retención infantil para fines de seguridad que se adecúen al tamaño y peso de cada niño. Asimismo, se pide que se formulen recomendaciones y orientaciones en relación con la utilización de diferentes tipos de dispositivos y futuras investigaciones y diseños de tales dispositivos. La nota A38-WP/287, presentada por la ITF también se relaciona con los sistemas de retención infantil para fines de seguridad. En la nota se recomienda la elaboración de orientaciones relativas a la reglamentación sobre sistemas de retención infantil para fines de seguridad y la supresión de exoneraciones para los infantes que actualmente pueden sentarse en el regazo de un adulto. Asimismo se pide que se elaboren orientaciones relativas a la identificación y utilización de dichos dispositivos.

31.12 Teniendo en cuenta las deliberaciones, la Comisión convino en que era necesario elaborar disposiciones armonizadas sobre los dispositivos de retención infantil para fines de seguridad y que debería solicitarse al Consejo que elaborara disposiciones apropiadas para tratar esta cuestión teniendo en cuenta las repercusiones presupuestarias.

31.13 La Comisión examinó la nota A38-WP/145, presentada por Estados Unidos sobre exámenes realizados a la tripulación de vuelo después de un accidente, para detectar sustancias problemáticas. En la nota se indicaba que, aunque en un método recomendado de la OACI se hace referencia a los exámenes posteriores a un accidente, la falta de un proceso común para la realización de exámenes posteriores a un accidente puede llevar a que algunos Estados no estén en condiciones de determinar debidamente la presencia de sustancias problemáticas o su efecto en el desempeño.

31.14 En la nota también se pide que la OACI revise los SARPS y textos de orientación existentes para determinar si se requiere una norma específica para promover la realización de exámenes de la tripulación de vuelo, prontamente después de un accidente de aviación, para detectar el uso de sustancias problemáticas y presente un informe sobre el tema al 39º período de sesiones de la Asamblea.

31.15 La Comisión reconoció que los exámenes posteriores a un accidente para detectar el uso de sustancias problemáticas era un asunto sumamente delicado, que incluía legislación a nivel nacional y acceso a información personal. Sin embargo, la Comisión convino en que el Consejo debería examinar esta propuesta teniendo en cuenta las opiniones expresadas.

31.16 La Comisión examinó la nota A38-WP/220, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), en la que se propone que la OACI celebre reuniones departamentales AIG cada cinco años con el objetivo de garantizar la coordinación eficaz de las actividades regionales y mundiales en el ámbito de la investigación de accidentes aéreos. La Comisión señaló que varios manuales de la OACI ayudaban a los Estados a tratar varias de las inquietudes enumeradas en la nota A38-WP/220: el *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación* (Doc 9756); el *Manual de políticas y procedimientos*

*de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9962); y el *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9946). Además, regularmente se llevaban a cabo seminarios prácticos sobre AIG en colaboración y en coordinación con los Estados y las oficinas regionales de la OACI.

31.17 Si bien reconocía la importancia de los puntos que se planteaban en la nota A38-WP/220, la Comisión señaló que las reuniones de tipo departamental requerían la asignación de importantes recursos, y se planeaban cuando se requería la preparación de un considerable número de SARPS y “si se trata de un número considerable de asuntos de interés mundial que se refieren solamente a una o unas pocas esferas determinadas de la navegación aérea”, conforme a las *Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas* (Doc 8143). Sin embargo, también se reconoció, y acordó, que sería beneficioso celebrar reuniones adicionales relacionadas con AIG de manera similar a los foros internacionales sobre investigación de accidentes que se habían llevado a cabo en Singapur en 2010 y 2013. Esas reuniones servirían para intercambiar las lecciones y mejores prácticas en materia de investigación de accidentes.

31.18 Teniendo en cuenta lo expuesto y a la luz de las repercusiones financieras de celebrar reuniones departamentales periódicas sobre AIG, la Comisión convino en que este tema requería estudiarse más a fondo y, teniendo en cuentas las repercusiones presupuestarias, debería remitirse al Consejo para que lo examine.

31.19 La Comisión examinó la nota A38-WP/72, presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y de los otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC) y por EUROCONTROL. Se informó a la Comisión de las numerosas dificultades que enfrentan las autoridades encargadas de la investigación al realizar investigaciones grandes de seguridad operacional de accidentes o incidentes graves que involucran aeronaves de gran tamaño, a causa de la aplicación deficiente por parte de algunos Estados de las disposiciones del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. Esto afecta la calidad de las investigaciones lo cual a su vez incide negativamente en la seguridad operacional. La Comisión tomó nota de que por limitación de recursos o por tener otras prioridades de investigación, en algunos Estados un incidente grave podía no ser debidamente investigado.

31.20 En la nota se proponen varias medidas para mejorar la calidad de las investigaciones. Los temas de “protección de la información sobre seguridad operacional” se excluyeron porque ya se habían tratado en el contexto del informe sobre el trabajo del Equipo especial sobre protección de la información.

31.21 La Comisión estuvo de acuerdo con la intención de las recomendaciones formuladas en la nota A38-WP/72, y señaló que la mayoría ya se habían tratado en las disposiciones del Anexo 13 o estaban en proceso de elaboración. No obstante, se reconoció que las dificultades que se planteaban en algunas investigaciones podían tener su origen en la aplicación deficiente de las disposiciones pertinentes del Anexo 13 en algunos Estados, y que las auditorías de la OACI realizadas en el marco del enfoque de observación continua (CMA) constituirían un medio adecuado de resolver esas deficiencias.

31.22 En relación con la elaboración de textos de orientación sobre el establecimiento de protocolos o acuerdos entre autoridades nacionales encargadas de la investigación y las autoridades judiciales, la Comisión convino en que el Consejo debería examinar esta propuesta en caso que se dispusiera de fondos para ello. La Comisión también acordó que el Consejo debería considerar elevar el Método recomendado 5.4.3 del Anexo 13 a la categoría de norma para ayudar a las autoridades

encargadas de la investigación de accidentes de los Estados a que tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio durante las investigaciones.

31.23 La Comisión convino en que cuando el Estado del suceso decida no investigar un incidente grave, debería delegarse la investigación, por mutuo arreglo o consentimiento a otro Estado u organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) que tenga interés particular en la investigación tal como el Estado del explotador o el Estado de fabricación. La Comisión señaló que si bien era posible hacer esta delegación, los Estados aún debían cumplir sus responsabilidades soberanas en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

31.24 La Comisión también acordó que el Consejo debería alentar a los Estados a que se aseguren de que sus autoridades encargadas de las investigaciones sean funcionalmente independientes de cualquier entidad cuyos intereses puedan estar en conflicto o puedan afectar la objetividad con la cual deben desempeñar sus funciones; y a establezcan arreglos de cooperación entre sus autoridades de investigación de accidentes, ya sean bilaterales o regionales, que incluyan la difusión de los informes finales de los accidentes e incidentes investigados, así como su publicación electrónica en inglés.

31.25 La Comisión examinó la nota A38-WP/285, presentada por los Estados miembros del sistema de supervisión de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación del Caribe (CASSOS), en la que se pide que se elaboren normas internacionales relativas a la capacitación de pilotos en materia de aerodinámica en gran altitud y destrezas para manejar aeronaves a grandes altitudes para su incorporación en el Anexo 1 — *Licencias al personal* y en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones*, Parte II — *Aviación general internacional — Aviones* y Parte III — *Operaciones internacionales — Helicópteros*, así como la inclusión de requisitos de instrucción relacionados con el manejo de aeronaves en caso de indicaciones de pérdida de velocidad aerodinámica en vuelo en el Anexo 1 y en el Anexo 6 — Partes I, II y III.

31.26 La Comisión tomó nota de que las disposiciones propuestas relativas a la instrucción para la recuperación y la prevención de la pérdida de control (UPRT) para el Anexo 1, el Anexo 6, Parte I, y los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción* (PANS-TRG, Doc 9868), y los textos de orientación conexos ya trataban los elementos de instrucción para la capacitación en recuperación y prevención de la pérdida de control, incluidas las pérdidas a gran altitud y fallas de funcionamiento de sistemas o de instrumentos (incluyendo las indicaciones de pérdida de velocidad aerodinámica).

31.27 La Comisión examinó la nota A38-WP/189, presentada por el Comité Interestatal de Aviación (IAC), en la que se argumenta la necesidad de mitigar los sucesos de pérdida de control en vuelo (LOC-I) mediante el conocimiento del ángulo de ataque (AOA) que permita mejorar la habilidad del piloto para el reconocimiento y recuperación de la pérdida de control. En la nota se sugiere la elaboración de normas relacionadas con la instalación de indicadores de AOA y su utilización apropiada en los programas de instrucción de pilotos. La Comisión apoyó la elaboración de textos de orientación que traten sobre la instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control como se indica en las notas A38-WP/38, A38-WP/285 and A38-WP/189. Sin embargo, considerando las repercusiones presupuestarias, este asunto debería remitirse al Consejo para que lo examine. La Comisión tomó nota de la importancia de la recomendación de equipar las aeronaves comerciales con indicadores de ángulo de ataque, como se indica en la nota A38-WP/189. La Comisión convino en que esta propuesta requería debates más detallados y observó que estos debates continuarían en el próximo Simposio de la OACI sobre pérdida de control en vuelo (mayo de 2014, Montreal).

31.28 La Comisión consideró los riesgos adicionales y los elevados costos de implantación de la capacitación relacionada con la pérdida de control a gran altitud y el manejo de la aeronave en caso de indicaciones de pérdida de velocidad aerodinámica en vuelo para los explotadores que se rigen por el Anexo 6, Partes II y III. La Comisión convino en que esta cuestión se remitiría al Consejo para su examen ulterior, teniendo en cuenta los aspectos presupuestarios.

31.29 La Comisión examinó la nota A38-WP/354, presentada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, que contenía información sobre los avances tecnológicos que habían permitido introducir al mercado grabadores de vuelo, basados en “smartphones” modificados, en base a datos del sistema mundial de determinación de la posición (GPS) para determinar la posición y velocidad, así como varias otras funciones. El equipo y los servicios de análisis de datos de vuelo se ofrecían a bajo costo y tenían la capacidad de detección de aterrizajes duros y violación de espacios aéreos.

31.30 Se informó a la Comisión que durante las consultas efectuadas con el Grupo de expertos sobre registradores de vuelo en relación con la utilización de estas soluciones de bajo costo para la adquisición y seguimiento de datos de vuelo, se habían expresado inquietudes sobre la madurez de esta tecnología que aún no había sido certificada para su utilización en la aviación ni eran resistentes al impacto. Además, existían problemas en relación con la protección de la información sobre seguridad operacional en cuanto al posible uso indebido de dicha información.

31.31 La Comisión tomó nota de esta información y opinó que el tema en cuestión requería tiempo para alcanzar la madurez necesaria antes de ser considerada por los Estados.

31.32 La Comisión examinó la nota A38-WP/122 con Corrigendos núms. 1 y 2, presentada por el IAC en la que se solicitaba al Consejo de la OACI que elaborara un código de criterios para la certificación de aeródromos. Esta propuesta contó con el apoyo de la mayoría de los Estados. Un Estado señaló que en las actuales disposiciones de la OACI, se contemplaban adecuadamente los criterios para la certificación de aeródromos y que si se elaboraran nuevos criterios, sería importante asegurarse de que fueran lo suficientemente flexibles para que no incidieran negativamente en los Estados y organizaciones y entidades de supervisión de una autoridad aeroportuaria. A este respecto, se informó a la Comisión acerca del plan de la OACI de preparar un paquete (iKit) sobre la implantación que contendría información detallada, orientación y material didáctico sobre el tema. Se manifestó apoyo con respecto a esta iniciativa y se hicieron ofrecimientos de contribuir a este iKit.

31.33 En vista de las deliberaciones, la Comisión convino en que el Consejo, teniendo en cuenta las repercusiones presupuestarias, iniciara los trabajos necesarios para seguir examinando esta cuestión.

31.34 La Comisión examinó la nota A38-WP/245 Revisión núm. 1, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) sobre directrices relativas a la formación e instrucción que permita a los trabajadores de las líneas aéreas reconocer y responder al humo del sistema de suministro de aire de los aviones. En la nota se invita a la Asamblea a tomar nota de las consecuencias para la seguridad del vuelo como resultado de la exposición al humo del aceite de los motores introducidos a la aeronave por el sistema de suministro de aire. Asimismo se pide al Consejo que elabore textos de orientación para mejorar la formación e instrucción de los miembros de la tripulación de vuelo y técnicos en mantenimiento sobre sucesos relacionados con el humo. La ITF y la IFALPA ofrecieron contribuir con recursos humanos para esta iniciativa. La Comisión convino en la intención de la nota

WP/245. Con respecto a la elaboración de textos de orientación, la Comisión acordó que el Consejo, teniendo en cuenta las repercusiones presupuestarias, examinara esta propuesta.

31.35 Se proporcionaron notas de información por Estados Unidos (A38-WP/144); ASECNA (A38-WP/261); e IAC (A38-WP/123).

-----

**Cuestión 32: Navegación aérea — Política**

32.1 En el marco de esta cuestión del orden del día, la Comisión reconoció la necesidad de respaldar el Plan mundial de navegación aérea (GANP) considerando al mismo tiempo propuestas a fin de reforzar el GANP, y las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) como parte integral de dicho plan, aprovechando mejor las oportunidades incluidas en la Resolución A37-15 para compartir la labor con otras organizaciones; declarando explícitamente el estatus de las referencias en el GANP y los recursos del GANP; poniéndose de acuerdo en un procedimiento oficial, mediante el cual se mantendrá actualizado el GANP; elaborando una hoja de ruta de normalización; previendo el examen de prioridades e intercambios de información periódicos con los Estados y organizaciones internacionales que están ejecutando los principales planes de desarrollo de la gestión del tránsito aéreo (ATM). Estas y otras propuestas figuraban en varias notas de estudio.

32.2 Las notas A38-WP/39, presentada por el Consejo, A38-WP/81, presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea (UE), la Conferencia europea de aviación civil (CEAC) y EUROCONTROL y presentada por Portugal, y A38-WP/135, presentada por los Estados Unidos, instaban explícitamente a respaldar el GANP como la forma de dirección estratégica para la navegación aérea, mientras que otras notas lo hacían implícitamente sugiriendo formas de lograr los objetivos del GANP manteniéndolos vigentes.

32.3 La Comisión examinó la nota A38-WP/79, presentada por Lituania en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y tomó nota del reto que constituía la aplicación del GANP, sugiriendo que la OACI optimice sus arreglos de trabajo para establecer un orden de prioridad en sus actividades a fin de prestar mejor apoyo al GANP. En las notas se presentaba un conjunto de las prioridades propuestas. Los métodos propuestos para optimizar los arreglos de trabajo incluían usar de la mejor forma posible los conocimientos de expertos de la industria y otros grupos de las partes interesadas en la aviación, especialmente los existentes en las regiones, de conformidad con la Resolución A37-15 de la Asamblea. Se sugirieron varios medios para lograr esto, incluida la creación de grupos multidisciplinarios más pequeños para elaborar normas de alto nivel y métodos recomendados con prioridades establecidas por algún tipo de foro de normalización.

32.4 La Comisión examinó la nota A38-WP/81, presentada por Lituania en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL, en la que se pedía que la OACI emprendiera la elaboración de una hoja de ruta de normalización que tenga en cuenta también las necesidades de las ASBU, bloques 2 y 3, para incluirlas en la próxima edición del GANP; el establecimiento del proceso de mantenimiento del GANP presentado en el Apéndice 1 (del GANP); la elaboración de un inventario en línea de normas de apoyo al GANP, que indicaría el estatus oficial de las mismas e incluiría un proceso para actualizar las descripciones del módulo del GANP.

32.5 Una vez examinada la nota A38-WP/135, presentada por los Estados Unidos, la Comisión opinó que era necesario dar un orden de prioridad a las normas críticas a fin de obtener oportunamente los beneficios de las ASBU, y propuso un conjunto de prioridades. La nota alentaba también a la OACI a trabajar con las oficinas regionales de la OACI y los Estados miembros para implantar las ASBU que son más apropiadas para cada región.

32.6 La nota A38-WP/194, presentada por China, invitaba a la OACI a apoyar el plan de ATM sin discontinuidades para Asia y el Pacífico; proveer orientación y asistencia a la región Asia y el

Pacífico, en particular a los países en desarrollo, para implantar las ASBU; y comenzar la labor sobre requisitos para la automatización de los sistemas ATM tal como ya figuran en el plan de ATM sin discontinuidades para Asia y el Pacífico.

32.7 La Comisión examinó la nota A38-WP/274, presentada por Japón, en la que se describía la modernización de la ATM japonesa llamada acciones conjuntas para la renovación de LOS sistemas de tránsito aéreo (CARATS), alineadas con el GANP. En esta nota se explicaba el enfoque japonés respecto a las CARATS, que suponía la coordinación y colaboración de todas las partes interesadas. Además, señalaba que el progreso dependería de determinar los mecanismos de costo-beneficios para cada elemento de un módulo de las ASBU y después obtener el acuerdo al respecto con las partes interesadas afectadas. A fin de hacer esto con eficacia, en la nota A38-WP/274 se instaba a la OACI a proporcionar más información sobre los elementos que forman cada módulo de las ASBU junto con el método para determinar los costos y beneficios y a seguir de cerca el progreso respecto a cada elemento.

32.8 La Comisión tomó nota de que la mayoría de las propuestas de trabajo ya se estaban llevando a cabo; sin embargo, se consideró que era urgente contar con una hoja de ruta de normalización como fundamento del programa de trabajo de la OACI. Algunas de las propuestas mencionadas se remitirían al Consejo para un examen más a fondo al preparar la actualización futura del GANP/ASBU, teniendo en cuenta los aspectos presupuestarios.

32.9 La Federación de Rusia presentó la nota A38-WP/218. La nota, que recibió el apoyo de la Comisión, expresaba la necesidad de un acuerdo mundial sobre los principios, la normalización y la implantación armonizada de la gestión de la información de todo el sistema (SWIM). Se informó a la Comisión que en la OACI ya se había discutido el establecimiento de un grupo de expertos SWIM al que se le podría encomendar esta tarea. Por consiguiente, la Comisión acordó remitir la recomendación descrita en la nota A38-WP/218 al Consejo para un examen más a fondo.

32.10 La Comisión examinó y respaldó las notas A38-WP/278, presentada por el Comité interestatal de aviación (IAC) y A38-WP/283, presentada por la Federación de Rusia. Ambas notas proponían la elaboración de un sistema de seguridad operacional en caso de estela turbulenta (WVSS), explicando las ventajas y los elementos básicos de tal sistema. En la Recomendación 2/4 de la AN-Conf/12 también se hacía referencia a este tema. Además de esto, en la nota A38-WP/283 se pedía la adición de un nuevo módulo al Bloque 1 de las ASBU, y la Comisión tomó nota señalando que esto debería considerarse en la próxima revisión del GANP. La Comisión acordó remitir al Consejo la propuesta sobre el WVSS y tomó nota de que toda decisión respecto a la elaboración de SARPS sobre el WVSS debería esperar la evaluación de las repercusiones económicas, técnicas y operacionales.

32.11 Al examinar la nota A38-WP/310, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), sobre la navegación basada en la performance (PBN) respecto a la participación de los aeropuertos en la planificación de rutas PBN, la Comisión apoyó la recomendación que figuraba en el párrafo 2.6 y la correspondiente resolución de la Asamblea general del ACI cuyos detalles figuraban en el apéndice de la nota. La OACI tendrá en cuenta las cuestiones relativas a la participación de los aeropuertos en las consultas respecto a la planificación de la PBN.

-----

### **Cuestión 33: Navegación aérea — Normalización**

33.1 La Comisión examinó la nota A38-WP/311, presentada por la Federación de Rusia, relativa al uso de constelaciones GNSS múltiples para la navegación aérea. En la nota se formulaban propuestas a la OACI sobre la elaboración de un concepto para el uso del GNSS en una configuración de constelaciones múltiples y una política para su aplicación. Se informó a la Comisión que el grupo técnico de la OACI apropiado ya se estaba ocupando de los aspectos de introducción de la navegación con múltiples constelaciones GNSS.

33.2 La Comisión examinó la nota A38-WP/127, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), sobre el tema de la imposición de equipamiento o uso de constelaciones principales o sistemas de aumentación GNSS específicos. En la nota se pedía que los Estados se abstuvieran de imponer el uso de elementos GNSS específicos a líneas aéreas de las cuales no eran el Estado del explotador y les permitieran que utilizaran cualesquiera elementos GNSS disponibles, siempre que se satisfagan los requisitos pertinentes en materia de performance de navegación.

33.3 La Comisión reconoció que las conclusiones a las que llegó la 12a Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12) respecto al uso de constelaciones GNSS múltiples, reflejadas en la Recomendación 6.6 de la Conferencia, seguían siendo aplicables a las cuestiones suscitadas en las notas A38-WP/127 y A38-WP/311 y correspondían al fondo de ambas notas.

33.4 La Comisión analizó la nota A38-WP/208, presentada por la Federación de Rusia, relativa a algunos aspectos de la implantación del GNSS. En concreto, en ella se pedía a la OACI que elaborase instrucciones adicionales para prestar asistencia a los Estados en la evaluación de la precisión, integridad, continuidad y disponibilidad del GNSS, y se proponía que los actuales requisitos del Anexo 10 — Telecomunicaciones aeronáuticas para registrar y conservar los datos GNSS, actualmente formulados como método recomendado, se elevaran a la categoría de norma. La Comisión convino en que este tema requería de un análisis más profundo y que debía remitirse al Consejo para su examen, teniendo en cuenta las repercusiones presupuestarias.

33.5 La Comisión examinó la nota A38-WP/266, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que analizaban los planes de implantación de comunicaciones de datos entre instalaciones en la Región MID. Las cuestiones que se planteaban en esta nota sugerían la necesidad de abordar los requisitos tanto a medio como a largo plazo que plantean las comunicaciones de datos entre instalaciones. La Comisión convino en que debería remitirse el asunto al Consejo de la OACI para su examen.

33.6 China y la Federación de Rusia presentaron notas de información (A38-WP/193 y A38-WP/207, respectivamente).

33.7 La Comisión analizó la nota A38-WP/336, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), en que se pedía la elaboración de la toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM) para mayor eficiencia e invitaba a la Asamblea a respaldar la Recomendación 2/1 f) de la AN-Conf/12 y la Resolución 1 de la Asamblea general del ACI (junio de 2013). En la nota se instaba a los Estados a que apoyaran la promoción conjunta de la A-CDM por la OACI, el ACI, la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) y la IATA, así como implantaciones y pruebas apoyadas conjuntamente. La Comisión convino en remitir el asunto al Consejo de la OACI para que lo examine más a fondo.