



A35-WP/61
TE/9
5/7/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 25: Código mundial para el diseño de aeronaves

**INFORME DE SITUACIÓN SOBRE EL CUMPLIMIENTO
DE LA RESOLUCIÓN A33-11**

RESUMEN

En esta nota se presenta un informe sobre el cumplimiento de la Resolución A33-11, *Un Código mundial para el diseño de aeronaves*.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 4.

REFERENCIAS

Anexo 8

Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 5 de octubre de 2001) (Doc 9790)

Comunicación AN 3/5-02/29

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Resolución A33-11 de la Asamblea, *Un código mundial para el diseño de aeronaves* apoya las actividades tendientes a establecer un código de diseño mundialmente armonizado y estudiar la factibilidad de un proceso de certificación de aeronaves armonizado; insta a todos los Estados de diseño y a otros Estados contratantes a que participen en los proyectos de armonización internacional iniciados por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) europeas; insta al Secretario General a que asegure la participación de la OACI en los proyectos de armonización, en la medida de lo posible; y pide al Secretario General que informe sobre esta Resolución a todos los Estados contratantes.

2. CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCIÓN

2.1 El 28 de marzo de 2002 se envió la comunicación AN 3/5-02/29 a todos los Estados contratantes. En la misma se hacía presente la Resolución A33-11 y se ponía de relieve el hecho de que la participación en los proyectos de armonización internacional por todos los Estados de diseño y otros Estados facilitaría el desarrollo del proceso de certificación de aeronaves armonizado.

2.2 Funcionarios principales de la Organización participaron en varias reuniones de armonización de FAA/JAA en las que se discutieron los temas de la certificación mundial única y la elaboración de un código mundial para el diseño de aeronaves. Además, por invitación de los Estados Unidos, la OACI participó en la labor del Grupo de trabajo internacional establecido por la FAA y las JAA, que llevó a cabo un estudio sobre la factibilidad de un Código mundial único para la aeronavegabilidad y el medio ambiente.

2.3 El Grupo de trabajo internacional hizo una encuesta entre los Estados contratantes de la OACI y tomó nota de que la mayoría de ellos había adoptado su código de diseño, o bien lo había basado, en el Reglamento Federal de Aviación (FAR) o en los Requisitos conjuntos de la aviación (JAR), que ya están casi armonizados. El grupo internacional evaluó 15 opciones para el establecimiento de un código aceptado a nivel mundial, y recomendó que “una norma basada en los FAR/JAR armonizados, elaborada por la FAA y las JAA, y adoptada por la OACI” se llevara a la práctica mediante un método gradual.

2.4 En junio de 2002, en la 19ª Conferencia internacional anual FAA/JAA, el Grupo de trabajo internacional presentó los resultados del estudio y recomendaciones tendientes, a largo plazo, al desarrollo de un código de diseño basado en los FAR/JAR armonizados y al establecimiento de un proceso único de certificación mundial. No obstante, las autoridades declararon que no podía preverse ninguna otra labor en torno al asunto de un código mundial para el diseño, porque ello requeriría la reasignación de recursos destinados a otras actividades de mayor prioridad, en particular las actividades relativas a la seguridad operacional y el desarrollo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). Las autoridades alentaron a los interesados en las actividades del proceso a adoptar una actitud de liderazgo y proponer cualquier solución posible en una futura conferencia anual. La FAA y las JAA convinieron en procurar conseguir un código armonizado basado en los FAR/JAR, que los Estados implantarían sobre una base voluntaria. Se convino asimismo en que la elaboración del proceso único de certificación mundial se debatiría en la próxima conferencia anual.

2.5 EASA se creó en virtud del Reglamento (CE) núm. 1592/2002 del 15 de julio de 2002 del Parlamento Europeo y del Consejo Europeo. Después de adoptar las reglas para la aplicación del Reglamento CE, EASA inició, el 28 de septiembre de 2003, sus funciones para la certificación de aeronaves, motores, repuestos y artefactos. Conjuntamente con la FAA y las JAA, EASA desempeñó una función esencial en la Conferencia internacional de seguridad operacional de la aviación de Estados Unidos y Europa celebrada del 7 al 11 de junio de 2004 en Filadelfia (Estados Unidos). En esa reunión, se confirmó que la iniciativa relativa a un solo código mundial se había suspendido indefinidamente, ya que el Grupo de trabajo internacional había completado su labor y lo presentaría a la OACI y sus Estados contratantes con el objeto de adoptar las medidas necesarias. Asimismo, en vista de que actualmente se está desarrollando un sistema de normalización bajo los auspicios de la Unión Europea, se consideró que las iniciativas relativas a un solo código no podían adelantarse por ahora.

2.6 La OACI continuará siguiendo de cerca el proceso de armonización y brindando apoyo a los esfuerzos y actividades afines, en la medida de lo posible.

3. REPERCUSIÓN FINANCIERA

3.1 Las propuestas que figuran en esta nota no tienen repercusiones financieras en el futuro inmediato.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información contenida en este informe de situación.