



A35-WP/305  
TE/53  
5/10/04

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

## **ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES<sup>1</sup>**

### **PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 24, 24.1, 24.2, 24.3, 25 y 26 DEL ORDEN DEL DÍA**

El texto adjunto sobre las cuestiones 24, 24.1, 24.2, 24.3, 25 y 26 del orden del día se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

---

**Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)**

**24:1 Informe sobre el progreso del GASP**

24:1.1 La Comisión examinó la nota A35-WP/51 en la que se presentaba un informe sobre la marcha de la elaboración del GASP que se sometía de conformidad con la Resolución A33-16 de la Asamblea. La Comisión consideró que la decisión de la Asamblea debería incluir los elementos más importantes enumerados en el párrafo 3.6.1 del documento GASP revisado (2004) adjunto a dicha nota. Por consiguiente, la Comisión tomó las siguientes medidas:

- a) tomó nota del informe sobre la marcha de las actividades en el marco del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP) que figuraba en la nota de estudio A35-WP/51 y de la versión actualizada del documento GASP que se adjuntaba;
- b) tomó nota de que las cuestiones de mayor importancia relativas a la seguridad operacional que se habían identificado mediante un análisis de las nuevas tendencias que se observaban en los accidentes eran los accidentes por CFIT, pérdida de control y fallas técnicas; y
- c) exhortó a los Estados a apoyar las iniciativas de la OACI para cumplir con los objetivos y las tareas del GASP.

24:1.2 Durante el análisis de la nota A35-WP/116 (Federación de Rusia) relativa a la utilización de los datos de los registradores de vuelo, se manifestó la opinión de que dada la rápida evolución del soporte lógico para la gestión de los programas de análisis de datos de vuelo (FDA) podría resultar prematuro que la OACI elaborara un modelo para tales programas. Se expuso otro punto de vista de que el bajar los límites con respecto a la masa de las aeronaves a las que se les exigiría aplicar tales programas tendría repercusiones económicas. A la luz del debate sobre el tema, la Comisión acordó que:

- a) la OACI elaborara textos de orientación para los programas de análisis de vuelo (FDA) teniendo en cuenta que tales programas no serán punitivos; y
- b) la OACI examinara la viabilidad de bajar el límite con respecto a la masa de las aeronaves a las que se les exigirá aplicar los programas FDA.

24:1.3 En el análisis de la nota A35-WP/144 (Francia), relativa a la evolución de las especificaciones de los sistemas de registradores de datos de vuelo, el Secretario, al apoyar la eficacia de los registradores de vuelo para fines de investigación de accidentes, indicó que la falta de recursos había llevado a que el grupo de expertos sobre registradores de vuelo se mantuviese inactivo en los últimos años, pero las actividades de contratación en curso posibilitarían el estudio de esta cuestión en el futuro cercano. Un delegado explicó que varias agrupaciones de la industria ya habían llevado a cabo un trabajo considerable en relación con las nuevas especificaciones para registradores de vuelo. En vista del largo período requerido para elaborar nuevas disposiciones relativas a los registradores de vuelo, se consideró importante reanudar esta tarea lo más pronto posible.

24:1.4 Teniendo en cuenta el debate, la Comisión somete la siguiente resolución a la Plenaria, para que considere su adopción.

**RESOLUCIÓN FORMULADA POR LA COMISIÓN TÉCNICA  
Y CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA**

**Resolución 24/1**

**Atención debida a la evolución de las especificaciones  
de los sistemas de registro de datos de vuelo**

*Considerando* que el objetivo primordial de la Organización es velar por la seguridad de la aviación civil internacional en el mundo;

*Considerando* que el establecimiento de normas internacionales contribuyen a ese objetivo;

*Reconociendo* la importancia de los registradores de datos de vuelo para la seguridad operacional; y

*Reconociendo* la necesidad de actualizar las especificaciones de esos sistemas;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que se reanude el trabajo sobre los registradores de vuelo lo más pronto posible y que se dé prioridad a los problemas de búsqueda y recuperación de esos sistemas, a su obsolescencia, al número insuficiente de parámetros registrados y a la necesidad de prescribir el registro de vídeo de la cabina de mando; y

2. *Pide* al Consejo que presente un informe al siguiente período de sesiones de la Asamblea sobre el cumplimiento de la presente resolución.

24:1.5 Se presentó a la reunión la nota A35-WP/157 de la Conferencia Europea de Aviación Civil, en la que se proponía que la OACI estableciera un modelo mundial normalizado para la puesta en práctica de sistemas de gestión de la seguridad ATM y se señalaba que el establecimiento de un grupo especial de carácter informal favorecería la formulación de recomendaciones para la consecución de la armonización mundial al elaborar las disposiciones de la OACI para la aplicación uniforme de la gestión de la seguridad ATM. La Comisión recordó las Recomendaciones 2/1 y 2/2 de la 11ª Conferencia de navegación aérea en la que se trató sobre la necesidad de establecer un marco para la seguridad a escala del sistema y la implantación de programas de gestión de la seguridad ATS respectivamente, señalando que la OACI estaba llevando a cabo el trabajo solicitado por intermedio de diversos grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación y la Secretaría. Asimismo, se tomó nota de que la Secretaría había establecido un equipo interno para que llevara a cabo el proyecto de armonizar las disposiciones de la OACI relativas a la gestión de la seguridad. La Comisión acordó que la OACI debería formular recomendaciones para lograr la armonización mundial en la aplicación uniforme de las disposiciones de la OACI relativas a la gestión de la seguridad ATM y debería alentarse a los grupos regionales oficiosos a que llevaran a cabo labores complementarias, cuyos resultados podrían resultar útiles para el trabajo de la OACI. Asimismo se acordó que, a medida que el trabajo de la OACI y de tales grupos oficiosos madurara, podría resultar conveniente convocar un foro mundial para adoptar un modelo normalizado de gestión de la seguridad para los Estados en la implantación de la gestión de la seguridad.

24:1.6 Se presentó a la reunión la nota A35-WP/165 de IFALPA, en la que se expresaba la visión de IFALPA sobre la necesidad de armonizar el procedimiento de asignación de niveles de crucero, y se instaba la adopción mundial de la Tabla de niveles de crucero de la OACI que figuraba en el Anexo 2 de la OACI — *Reglamento del aire*, Apéndice 3. La Comisión recordó que la 11ª Conferencia de navegación aérea había tratado esta cuestión señalando, en particular, las dificultades que se habían encontrado en interfaces entre espacios aéreos en que se utilizaban diferentes unidades de medida y que algunos Estados utilizaban tablas métricas de niveles de crucero que eran diferentes a la Tabla OACI que figura en el Anexo 2. Se tomó nota de que la conferencia había acordado formular una recomendación (4/9) alentando a los Estados a aplicar una estructura común de niveles de crucero de conformidad con las tablas de niveles de crucero expresados en metros o pies, que figuraban en el Anexo 2 y que la OACI ya había tomado medidas para informar a los Estados sobre esta recomendación. Asimismo se informó a la Comisión de que la Comisión de Aeronavegación, al examinar la Recomendación 4/10 de la 11ª Conferencia de navegación aérea, en la que se alentaba a la OACI a que continuara estudiando el establecimiento de una estructura común de niveles de crucero, había decidido no tomar medidas ulteriores ya que no existían inquietudes de seguridad importantes que justificaran los continuos esfuerzos. La Comisión acordó que este tema revestía importancia y que era en el mejor interés de la seguridad y eficiencia que todos los Estados aplicaran una estructura común de niveles de crucero de conformidad con las tablas de niveles de crucero de la OACI expresados en metros o en pies, según figura en el Anexo 2. Con respecto a la necesidad de orientarse hacia el uso de un solo sistema de unidades de medida de altitud, la Comisión reconoció que éste continuaba siendo un objetivo a largo plazo de la OACI, pero que no se esperaba ningún avance en el futuro cercano. En vista de los posibles aspectos relacionados con la seguridad, la Comisión consideró que este tema debería tratarse más a fondo cuando las circunstancias lo permitieran.

24:1.7 En el análisis de la nota A35-WP/192 (IATA) relativa a la recopilación e intercambio de datos de seguridad operacional, se explicó que la referencia a los informes sobre los incidentes incluía informes de la tripulación de vuelo, la tripulación de cabina y otras posibles fuentes de notificación. Si bien se reconocía que el Consejo tendría que considerar las cuestiones relacionadas con los recursos, la Comisión acordó encargar al Consejo que:

- a) formulara disposiciones para el intercambio de información sobre seguridad operacional obtenidos a partir de datos de incidentes entre organizaciones de seguridad, mejorando lo relativo a las inquietudes sobre el carácter confidencial y sobre medidas punitivas; y
- b) ampliara el alcance de la gestión de datos de seguridad de la OACI de forma que el análisis de tendencias sobre incidentes y factores contribuyentes se utilizara de forma proactiva para comprender y gestionar mejor las amenazas de la seguridad operacional de la aviación.

24:1.8 La Comisión tomó nota de la A35-WP/239 presentada por la República Islámica del Irán relativa a las disposiciones sobre “Peso y centraje en los informes sobre accidentes e incidentes y en los resúmenes ADREP”.

-----

**Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)**

**24.1: Protección de las fuentes y de la libre circulación de información sobre la seguridad operacional**

**24.1:1 Protección de las fuentes y de la libre circulación de información sobre la seguridad operacional**

24.1:1.1 La Comisión examinó la nota A35-WP/52, en la que se presentaba un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la protección de información relacionada con la seguridad operacional presentada voluntariamente. Se recordó que mediante varias iniciativas dentro de la comunidad de la aviación civil, se han tratado de proteger las fuentes de información sobre seguridad operacional, incluyendo la información obtenida por medio de las investigaciones de accidentes e incidentes y los datos sobre seguridad obtenidos de sistemas de recopilación de datos, para que no se utilicen en forma inapropiada. Las iniciativas destinadas a garantizar la protección de la información sobre seguridad operacional deben mantener un delicado equilibrio de intereses entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la responsabilidad de administrar justicia. Durante el debate, se expresó una opinión en el sentido de que era importante proteger no sólo la información sobre seguridad operacional presentada voluntariamente, sino también toda otra información sobre seguridad operacional. Asimismo, se expresó la opinión de que era importante distinguir entre los niveles de protección que se concederían, es decir, no se concedería el mismo grado de protección a toda la información sobre seguridad operacional. En otra opinión se destacó el carácter delicado de la cuestión y se apoyó el enfoque equilibrado que figuraba en la nota A35-WP/52.

24.1:1.2 Teniendo en cuenta el debate, la Comisión convino en someter la siguiente resolución a la Plenaria para que considere su adopción

**RESOLUCIÓN FORMULADA POR LA COMISIÓN TÉCNICA  
Y CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA**

**Resolución 24/xx**

**Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad aeronáutica**

*Considerando* que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

*Reconociendo* la importancia de la libre comunicación de la información sobre seguridad operacional entre los participantes en el sistema de aviación;

*Reconociendo* que la protección contra el uso inapropiado de la información sobre seguridad operacional es fundamental para asegurar la continua disponibilidad de toda información pertinente sobre seguridad operacional, a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas;

*Preocupada* por la tendencia a utilizar la información sobre seguridad operacional para la adopción de medidas disciplinarias y de aplicación, y para ser admitida como prueba en procedimientos judiciales;

*Consciente* de que la utilización de información sobre seguridad operacional para otros fines no relacionados con la seguridad podría disuadir de suministrar tal información, y tener efectos perjudiciales para la seguridad aeronáutica;

*Considerando* que es necesario encontrar un equilibrio entre la necesidad de proteger la información sobre seguridad operacional y la necesidad de administrar debidamente la justicia;

*Reconociendo* que los avances tecnológicos han hecho posible nuevos sistemas de recopilación, tramitación e intercambio de datos sobre seguridad operacional, permitiendo contar con múltiples fuentes de información sobre seguridad operacional que son esenciales para mejorar la seguridad aeronáutica;

*Tomando nota* de que las leyes internacionales vigentes, así como las leyes y reglamentos nacionales de muchos Estados podrían no ser totalmente adecuados para proteger la información sobre seguridad operacional;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que elabore directrices jurídicas apropiadas para ayudar a los Estados a promulgar leyes y reglamentos nacionales para proteger de manera apropiada y eficazmente la información, tanto obligatoria como voluntaria, obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y tramitación de datos sobre seguridad operacional, permitiendo al mismo tiempo la administración apropiada de la justicia en el Estado;

2. *Insta* a todos los Estados contratantes a que examinen su legislación vigente y la ajusten, según sea necesario, o promulguen leyes y reglamentos que protejan de manera apropiada y eficazmente la información obtenida de todos los sistemas de recopilación y tramitación de datos sobre seguridad operacional, basándose, en la medida de lo posible, en las directrices jurídicas elaboradas por la OACI; y

3. *Encarga* al Consejo que presente un informe sobre la evolución de este asunto al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea.

24.1:1.3 La sesión examinó la nota A35-WP/228 presentada por Francia, en la que se examinaban las dificultades en la protección de datos relativos a la seguridad operacional, hayan sido recopilados o no en el marco de las investigaciones de accidentes. La sesión tomó nota de la A35-WP/228 en la que se recalca que los diversos sistemas de recopilación de datos sobre la seguridad operacional disponibles a la industria constituían un todo coherente y, que como tal, la información extraída de estas diversas fuentes debía protegerse de manera global. La sesión también tomó nota de que en la WP/228 se proponía que el proyecto de resolución de la Asamblea que figuraba en la nota WP/52 se interpretara como dirigida a la protección de todas las fuentes de datos sobre seguridad operacional, incluso las que eran objeto de disposiciones especiales en los Anexos.

24.1:1.4 Considerando que el Comité Ejecutivo había examinado la mayor parte de la nota A35-WP/152, se invitó a la Comisión Técnica a que examinara la sección relativa a los sistemas de gestión de la seguridad operacional y las conclusiones, así como la decisión propuesta en el párrafo 14 c). Basándose en el debate, la Comisión acordó que los Estados deberían adoptar disposiciones normativas

---

que obliguen a los explotadores de aeronaves y agentes de escala a notificar todos los incidentes y accidentes que ocurran en los aeropuertos del Estado (incluyendo las áreas de plataforma) a las autoridades apropiadas incluyendo los explotadores aeroportuarios afectados.

24.1:1.5        La Comisión tomó nota de las WP/91, 91, 105 y 260.

— — — — —

**Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)**

**24.2: Progreso realizado en el programa de la OACI para la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)**

**24.2:1 Progreso realizado en el programa de la OACI para la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)**

24.2:1.1 El secretario presentó la nota A35-WP/59 en la que se indicaba que de 1992 a 2003 se había registrado una tendencia decreciente en el número total de accidentes mortales CFIT. La Comisión expresó su continuo apoyo al programa de la OACI para la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) que se consideraba que había contribuido notablemente a reducir la tasa de accidentes en todo el mundo.

24.2:1.2 Basándose en el debate, la Comisión acordó instar a los Estados a aplicar las disposiciones relativas a la prevención del CFIT, en particular aquellas sobre el equipo GPWS con función frontal para evitar el impacto contra el suelo, el diseño e implantación de aproximaciones con guía vertical (APV) y el suministro de datos electrónicos sobre el terreno y los obstáculos.

24.2:1.3 Además, la Comisión tomó nota con interés de la información comprendida en la nota A35-WP/108 en la que se describía el análisis realizado por el Comité Interestatal de Aviación y las medidas tomadas para prevenir los accidentes por impacto contra el suelo sin pérdida de control. Al comentar sobre el análisis de errores de tránsito aéreo, según lo presentado en la nota A35-WP/108, IFATCA indicó que los errores mencionados eran inaceptables y que era necesario que las autoridades competentes tomaran las medidas necesarias.

24.2:1.4 En la nota A35-WP/243, Italia expresó sus puntos de vista en relación con la elaboración de más normas y procedimientos técnicos relacionados con las aproximaciones con guía vertical (APV) e invitó a la Asamblea a que encargara a la Organización que elabore normas y textos de orientación para apoyar las operaciones APV.

24.2:1.5 El secretario indicó que el programa técnico de la Organización en la esfera de la navegación aérea comprendía la elaboración de normas y textos de orientación para apoyar las aproximaciones con guía vertical (APV). La Comisión pidió a la Organización que acelerara la elaboración de tales normas y textos de orientación con miras a concluir esta tarea en el plazo de dos años.

24.2:1.6 La Comisión tomó nota de la información proporcionada por la República de Corea en la nota A35-WP/191 en la que se presentaban los resultados satisfactorios que se habían logrado con los programas de garantía de calidad de las operaciones de vuelo (FOQA) para evitar el CFIT mediante las aproximaciones estabilizadas.

-----



---

**Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)**  
**24.3: Programa de mejoramiento de la seguridad de vuelo**

**24.3:1 Programa de mejoramiento de la seguridad de vuelo**

24.3:1.1 El secretario apoyó unánimemente la nota A35-WP/60 en la que se presentaba el concepto, objetivos y elementos principales del Programa de mejoramiento de la seguridad de vuelo (FSEP). El FSEP se había diseñado para presentar ejemplos genéricos de procedimientos técnicos para ayudar a los inspectores de la administración de aviación civil y para facilitar el intercambio de información en relación con las deficiencias identificadas y la asistencia disponible para su solución.

24.3:1.2 La Comisión expresó su reconocimiento y apoyo al Programa de mejoramiento de la seguridad de vuelo.

24.3:1.3 La Comisión, al tomar nota de la información proporcionada en A35-WP/60, pidió al Consejo que presentara un informe de situación al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea.

24.3:1.4 La Comisión tomó nota de la información proporcionada por el Pakistán en la nota A35-WP/204 en relación con los desafíos que enfrentaban los Estados en sus iniciativas por mejorar la vigilancia de la seguridad operacional.

-----

**Cuestión 25: Código mundial para el diseño de aeronaves**

25:1 La Comisión Técnica tomó nota de la A35-WP/53, que presentaron los Estados Unidos, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA), relativa a la iniciativa de contar con un código mundial para el diseño de aeronaves, con miras a lograr una certificación mundial única. La Comisión tomó nota de que el Grupo de trabajo internacional establecido por la Administración Federal de Aviación (FAA) y las JAA había completado su labor de creación de un código mundial para el diseño de aeronaves y había determinado que la mayoría de las normas nacionales de aeronavegabilidad y certificación se basaban en el Reglamento Federal de Aviación (FAR) de los Estados Unidos y en los Requisitos conjuntos de la aviación (JAR) europeos, o eran similares a ellos. Teniendo en cuenta las actividades de transición que se realizaron en Europa, en las que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) especificaría los requisitos de certificación, y el hecho de que las autoridades aeronáuticas participantes no han podido asignar recursos para nuevas tareas debido a que debían resolver otras cuestiones urgentes relativas a la seguridad operacional, la labor relativa al proceso de certificación única se había suspendido indefinidamente. Se alentó a los Estados contratantes a utilizar como referencia el FAR y los JAR como código de diseño de aeronaves.

25:2 La Comisión Técnica examinó la nota A35-WP/61, presentada por la Secretaría de la OACI, relativa a los avances logrados en el cumplimiento con la Resolución A33-11: Un código mundial para el diseño de aeronaves. La Comisión tomó nota de que la Conferencia internacional de seguridad operacional de la aviación de los Estados Unidos y Europa, celebrada del 7 al 11 de junio de 2004 en Filadelfia (Estados Unidos), había confirmado que la iniciativa relativa a un solo código mundial se había suspendido indefinidamente y se había respaldado la intención de la OACI de controlar y apoyar el proceso de armonización. En esa reunión, se había confirmado que se había suspendido indefinidamente la iniciativa relativa a un solo código mundial.

25:3 También se examinó la nota A35-WP/69, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, que presenta una reseña acerca del cumplimiento con la Resolución A33-11 de la Asamblea por parte de las empresas del sector. La Comisión tomó nota de las opiniones de las empresas del sector aeronáutico acerca de la necesidad de dar prioridad a las actividades de armonización mundial y continuar desarrollándolas.

25:4 En la nota A35-WP/267, presentada por la República Islámica del Irán, se subraya la importancia de los esfuerzos conjuntos de los principales Estados de diseño y construcción para establecer un código de diseño y construcción y procesos de certificación de tipo y producción armonizados a escala mundial. La Comisión tomó nota de la necesidad de contar con un enfoque coordinado internacionalmente así como con la participación de la OACI en la armonización.

25:5 La Comisión tomó nota de que la importante labor de armonización realizada entre la FAA, las JAA y la EASA se había finalizado y había alcanzado un nivel de madurez. La Comisión reconoció la necesidad de adoptar un enfoque coordinado a escala internacional, y de contar con la participación de la OACI en la labor de armonización. Asimismo, se reconoció que el FAR/los JAR eran normas de hecho y la mayoría, aunque no todos los Estados, podían utilizar el FAR/los JAR y los reglamentos de la EASA como referencia. Sin embargo, estos reglamentos no eran los únicos medios de lograr establecer los requisitos de seguridad operacional. La Comisión reconoció que el reglamento de ejecución, en consonancia con sus propuestas de enmendar las políticas de la OACI relativas a las especificaciones técnicas detalladas (véase el párrafo 22:4 del Informe sobre la cuestión 22 del orden del día), podían vincularse a los SARPS como medio de cumplimiento, pero no deberían incorporarse en los

Anexos. Por consiguiente, se acordó que, en lugar de buscar un código mundial para el diseño de aeronaves, era necesario concentrarse en un proceso común de certificación. Se reconoció que la industria se beneficiaría de tales procesos comunes de certificación. Además, era necesario establecer requisitos esenciales comunes, reconocidos a escala mundial, como base para un proceso común de certificación, y la OACI debería examinar en consecuencia los requisitos del Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*. En este contexto, la Comisión tomó nota de que las revisiones al *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760) previstas en 2006, tratarían sobre los procesos de certificación de tipo y producción.

25:6           Basándose en lo expuesto, la Comisión acordó que la Asamblea debería alentar a los Estados a:

- a) identificar, asignar prioridades y producir requisitos armonizados que estuviesen lo suficientemente maduros para su promulgación;
- b) basándose en sus procesos de certificación, proporcionar a la OACI requisitos esenciales comunes que puedan consignarse en el Anexo 8 como base para establecer un proceso común de certificación; y
- c) invitar a los fabricantes y usuarios del espacio aéreo a que participen más en este proceso.

-----

---

**Cuestión 26: Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes**

26:1 La Plenaria había remitido a la Comisión Técnica el Apéndice B de la nota A35-WP/33 relativa a las resoluciones que han de refundirse o declararse no vigentes. La Comisión Técnica coincidió con la recomendación del Consejo de que se declarara no vigente la Resolución A22-14, relativa a los problemas técnicos y económicos relacionados con la introducción en servicio comercial de las aeronaves supersónicas.

— FIN —