



A35-WP/339
P/71
6/10/04

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA PARA LA SECCIÓN GENERALIDADES DE SU INFORME Y SOBRE LAS CUESTIONES 24, 24.1, 24.2, 24.3, 25 Y 26

(Nota presentada por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto para la sección Generalidades de su informe y sobre las cuestiones 24, 24.1, 24.2, 24.3, 25 y 26 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 24/1 y 24/2.

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

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. La Comisión Técnica celebró cinco sesiones entre el 1 y 6 de octubre de 2004.
2. El H. Preza (Angola) fue elegido presidente de la Comisión en la cuarta sesión plenaria de la Asamblea. La Comisión, en su segunda sesión, eligió al Sr. E. Sánchez Ara (Argentina) como primer vicepresidente por propuesta de Australia, y como segundo vicepresidente al Sr. M. Al-Alawi (Arabia Saudita) por propuesta de Singapur.
3. Representantes de 173 Estados contratantes y de 31 delegaciones de observadores asistieron a una o más sesiones de la Comisión.
4. El Sr. W.R. Voss, Director de navegación aérea, actuó de secretario de la Comisión. El Sr. M.C.F. Heijl, Director adjunto, Dirección de navegación aérea, actuó de secretario suplente. La Sra. J. Bacon fue la secretaria adjunta. La Comisión contó también con la colaboración de los siguientes funcionarios:

Sr. A. Rao, Jefe de la Sección de aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres (AGA)
Sr. C.E. Frostell, Jefe de la Sección de investigación y prevención de accidentes (AIG)
Sr. A. Pavlović, Jefe de la Sección de información y cartas aeronáuticas (AIS/MAP)
Sr. V. Galotti, Jefe de la Sección de gestión del tránsito aéreo (ATM)
Sr. V. Iatsouk, Jefe interino de la Sección de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS)
Dr. C. Curdt-Christiansen, Jefe de la Sección de medicina aeronáutica (MED)
Dr. O. Turpeinen, Jefe de la Sección de meteorología (MET)
Sr. G. W. Herpst, Jefe de la Sección de operaciones/aeronavegabilidad (OPS/AIR)
Sr. P. Lamy, Jefe de la Sección de licencias al personal e instrucción aeronáutica (PEL/TRG)
Sr. H. Belai, Jefe de la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (SOA)

y otros miembros de la Secretaría.

Orden del día y organización del trabajo

5. La Asamblea decidió suspender las actas de la Comisión Técnica del 35º período de sesiones de la Asamblea.
6. La Comisión examinó las siguientes cuestiones del orden del día:
 - Cuestión 7: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2001, 2002 y 2003
 - Cuestión 8: Presupuesto por programas para 2005, 2006 y 2007
 - Cuestión 22: Preparación de una declaración refundida actualizada de los criterios permanentes de la OACI en materia de navegación aérea
 - Cuestión 23: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

- 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
 - 24.2: Progreso realizado en el programa de la OACI para la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)
 - 24.3: Programa de mejoramiento de la seguridad de vuelo
- Cuestión 25: Código mundial para el diseño de aeronaves
- Cuestión 26: Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes

7. Los documentos y notas de estudio relacionados con la labor de la Comisión están enumerados por cuestiones del orden del día en el apéndice de este informe.

8. Las medidas adoptadas por la Comisión con respecto a cada cuestión del orden del día se indican por separado en los párrafos que siguen. Los textos siguen el orden numérico de las cuestiones del orden del día examinadas por la Comisión.

**LISTA DE DOCUMENTOS Y NOTAS DE ESTUDIO RELACIONADOS
CON LA LABOR DE LA COMISIÓN TÉCNICA**

Lista de documentos

Documento	Título
Doc 9790	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al de 5 octubre de 2001)</i>
Doc 9786	<i>Informe anual del Consejo — 2001</i>
Doc 9814	<i>Informe anual del Consejo — 2002</i>
Doc 9826 y Suplemento	<i>Informe anual del Consejo — 2003</i>

Lista de notas de estudio

Cuestión núm.	Asunto	Núm.	Nota de estudio Presentada por	Proyecto de texto para el informe	Informe
7	Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2001, 2002 y 2003	A35-WP/128 A35-WP/129	Países Bajos en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros	A35-WP/281	A35-WP/324
8	Presupuesto por programas para 2005, 2006, 2007	A35-WP/20 Corr. núm. 1 (E, A, F, I, R) Corr. núm. 2, Adendo núm. 1		A35-WP/281	A35-WP/324
22	Preparación de una declaración refundida al día de los criterios permanentes de la OACI en materia de navegación aérea	A35-WP/8, Corr. (R) A35-WP/109 A35-WP/114 A35-WP/142, Revisada A35-WP/193 A35-WP/221	Estados Unidos Federación de Rusia ITF Sudáfrica ASECNA	A35-WP/304	A35-WP/330
23	Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)	A35-WP/8, Corr. (R) A35-WP/134 A35-WP/158 A35-WP/161 A35-WP/162 A35-WP/163 A35-WP/164 A35-WP/194 y Corr. núm. 1 A35-WP/195 y Corr. núm. 1 A35-WP/198 A35-WP/203 A35-WP/220 A35-WP/240 A35-WP/254 A35-WP/255 A35-WP/256	Francia CEAC República de Corea República de Corea República de Corea República de Corea CLAC CLAC ITF Egipto CEAC Irán (República Islámica del) China Colombia Colombia	A35-WP/304	A35-WP/330

Cuestión núm.	Asunto	Núm.	Nota de estudio Presentada por	Proyecto de texto para el informe	Informe
		A35-WP/274 A35-WP/321	Estados Unidos Bahrein en nombre de la CAAC		
24	Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)	A35-WP/51 A35-WP/116 A35-WP/144 A35-WP/157 A35-WP/165 A35-WP/192 A35-WP/239	Federación de Rusia Francia CEAC IFALPA IATA Irán (República Islámica del)	A35-WP/305	A35-WP/339
24.1	Protección de las fuentes y de la libre circulación de información sobre la seguridad operacional	A35-WP/52 A35-WP/91 A35-WP/92 A35-WP/105 A35-WP/152 A35-WP/228 A35-WP/260	Australia Estados Unidos IAC ACI Francia Brasil	A35-WP/305	A35-WP/339
24.2	Progreso realizado en el programa de la OACI para la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)	A35-WP/59 A35-WP/108 A35-WP/191 A35-WP/243	IAC República de Corea Italia	A35-WP/305	A35-WP/339
24.3	Programa de mejoramiento de la seguridad de vuelo	A35-WP/60 & Corr. (A) A35-WP/204	Pakistán	A35-WP/305	A35-WP/339
25	Código mundial para el diseño de aeronaves	A35-WP/61 A35-WP/69 A35-WP/53 A35-WP/267	IATA Estados Unidos, EASA, JAA Irán (República Islámica del)	A35-WP/305	A35-WP/339
26	Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes	A35-WP/33		A35-WP/305	A35-WP/339
	Sección Generalidades del informe de la Comisión Técnica			A35-WP/306	A35-WP/339

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, valiéndose de medios apropiados, 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 operacional y se señalaba que el establecimiento de un grupo especial de carácter oficioso 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 las que se abordaba la necesidad de establecer un marco para la seguridad operacional 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 operacional. 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 que debería alentarse a los grupos oficiosos regionales e interregionales a llevar a cabo labores complementarias, cuyos resultados podrían ser útiles para el trabajo de la OACI. Asimismo se acordó que, a medida que el trabajo de la OACI y de tales grupos oficiosos evolucionara, sería conveniente que se convocara una reunión mundial para adoptar un modelo normalizado de gestión de la seguridad operacional para que los Estados lo utilizaran en la implantación de la gestión de la seguridad operacional.

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 recordaba que mediante varias iniciativas dentro de la comunidad de la aviación civil, se había 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 tomados de sistemas de recopilación de datos, a fin de que no se utilizaran en forma indebida. 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 obtenida de los sistemas de recopilación de datos sobre seguridad operacional, sino también toda la demás información relativa a la seguridad operacional. Asimismo, se expresó la opinión de que era importante distinguir entre los niveles de protección que se concederían, es decir, que 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 24/2

Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento 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 en cuanto al modo de proteger la información sobre seguridad operacional contra el uso indebido;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que elabore directrices jurídicas apropiadas para ayudar a los Estados a promulgar leyes y reglamentos nacionales para proteger la información obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento 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 la información obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento 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 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 estos métodos de obrar por parte de controladores de tránsito aéreo diplomados eran inaceptables y que las autoridades competentes debían adoptar medidas correctivas adicionales en forma inmediata para subsanar las deficiencias.

24.2:1.3 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 el procedimiento de aproximación 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.

24.2:1.4 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.

24.2:1.5 Un Estado comunicó a la Comisión que, con la finalidad de reducir los CFIT, para complementar la instalación de los sistemas de advertencia de la proximidad del suelo a bordo de las aeronaves, había emprendido la instalación de sistemas de advertencia de altitud mínima de seguridad (MSAW) en todos los aeropuertos principales. Dicho Estado también tenía la intención de publicar los procedimientos APV basados en sistemas por satélite con aumentación basada en tierra a fin de proporcionar guía vertical exacta.

24.2:1.6 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 del sistema de advertencia de la proximidad del suelo (GPWS) con función frontal para evitar el impacto contra el suelo, el sistema MSAW en los aeropuertos, el diseño e implantación del APV y el suministro de datos electrónicos sobre el terreno y los obstáculos.

24.2:1.7 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 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.

25:2 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.

25:3 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.

25:4 La Comisión Técnica tomó nota de la A35-WP/53, por 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 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 EASA especificó 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.

25:5 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 cierto grado de evolución suficiente. 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 que la mayoría de los Estados, aunque no todos, podían utilizar el FAR/los JAR y los reglamentos de la EASA como referencia. Sin embargo, estos reglamentos no eran los únicos medios para 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 preciso concentrarse en un proceso común de certificación. Se reconoció que la industria se beneficiaría en gran medida a raíz 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 para 2006, tratarían sobre los procesos de certificación de tipo y producción.

25:6 La Comisión tomó nota, además, de que a pesar de la armonización de los códigos de aeronavegabilidad, las diferencias locales en cuanto a los requisitos operacionales podrían ser motivo de diferencias en cuanto al diseño de aeronaves.

25:7 Basándose en lo expuesto, la Comisión acordó que la Asamblea debería alentar a los Estados a:

- a) identificar, asignar prioridades y entregar a otros Estados contratantes y a la OACI elementos de armonización procedentes de sus códigos de diseño, con un grado de evolución suficiente para la promulgación;
- b) basándose en sus requisitos y procesos de certificación, proporcionar a la OACI requisitos esenciales comunes que puedan consignarse en el Anexo 8 como base para un proceso común de certificación; y
- c) invitar a los fabricantes y usuarios del espacio aéreo a una mayor participación en el proceso de armonización.

— — — — —

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 —