



A38-WP/390
TE/171
28/9/13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 31

El texto adjunto sobre la cuestión 31 se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

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 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 remplazar la Resolución A37-9 — Sustitución de halones, sobre los avances en el desarrollo de alternativas de halones viables para remplazar 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 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, teniendo en cuenta las repercusiones presupuestarias, 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 and 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.

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 examinar 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).
