



A38-WP/401  
TE/178  
30/9/13

## **ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**

### **COMISIÓN TÉCNICA**

#### **PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 38**

El texto adjunto sobre la cuestión 38 se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

**Cuestión 38: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica**

38.1 La Comisión consideró la nota A38-WP/38, presentada por el Consejo, en la cual se proporcionaba un resumen de la labor realizada desde el 37º período de sesiones de la Asamblea en el área de la desinsectación no química de la cabina y del puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales y tomó nota de que el uso métodos de desinsectación no químicos seguía en desarrollo. La Comisión convino en que las novedades debían compartirse con la OACI y, de ser pertinente, con la OMS. La Comisión respaldó el trabajo futuro sobre desinsectación no química, pero señaló también que los desinsectantes químicos, cuando se utilizan de acuerdo con las instrucciones y las orientaciones de la OMS, se consideran generalmente tanto seguros como eficaces y que seguirían utilizándose. No obstante, se planteaban inquietudes en relación con el efecto en la salud de los pasajeros y la tripulación. Se informó a la Comisión que se pensaba utilizar la cortina de aire, que seguía siendo una posible alternativa, únicamente en las puertas de entrada de los pasajeros y que para las otras puertas se proponía el uso de redes. Se estaban realizando investigaciones prometedoras tanto para las cortinas de aire como para las redes. La Comisión convino además en que la OACI debía pedir a la OMS que incluya el tema de los métodos de desinsectación no químicos en su recientemente creado Grupo asesor sobre control de vectores.

38.2 Al examinar la nota WP/225, presentada por Indonesia, en la que se abordaban las actividades de creación de capacidad para el desarrollo de recursos humanos en la esfera del transporte aéreo desarrolladas con el Centro de desarrollo de recursos humanos para el transporte aéreo (ATHRDC) del Ministerio de Transporte de Indonesia, la Comisión tomó nota del avance de Indonesia en este ámbito. En relación con la priorización de las actividades de creación de capacidad para el desarrollo de recursos humanos y la facilitación y coordinación de estas actividades, la Comisión observó que estas responsabilidades correspondían más a las regiones y los Estados individualmente.

38.3 Nepal presentó una nota de información (WP/139), al igual que el Comité aeronáutico interestatal (WP/224).

38.4 La Comisión consideró las notas de estudio A38-WP/156, 256 y 257, presentadas por Venezuela (la República Bolivariana de), en las que se proponía el desarrollo de un entorno de capacitación en espacios virtuales para cursos de la OACI en línea con el objeto de mejorar la seguridad operacional y elaborar directrices para los programas de instrucción en sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en la forma de conjunto de material didáctico normalizado (CMDN). Reconociendo la importancia y las ventajas de impartir capacitación a distancia, la Comisión tomó nota del avance de Venezuela en este ámbito. La Comisión observó además que la OACI estaba actualmente desarrollando un curso mixto en sala de clases y en línea que se ofrecería en el segundo trimestre de 2014.

38.5 La Comisión examinó además la nota A38-WP/174, presentada por Indonesia, en la que se proponía que la OACI introdujera cursos de capacitación acerca de los Anexos para los Estados miembros. El secretario informó a la Comisión Técnica que, si bien la OACI no ofrecía capacitación específica sobre cada Anexo, la capacitación basada en computadora relativa al Programa universal de auditoría de vigilancia de la seguridad operacional estaba disponible y abordaba todos los Elementos críticos (CE) además de ofrecer algunas orientaciones para la aplicación de diversos Anexos.

38.6 La Comisión examinó la nota A38-WP/148, presentada por la República Dominicana, en la que se proponía la evaluación después de la capacitación, incluyendo los niveles de desempeño en el trabajo, para permitir la evaluación de los alumnos en su entorno operacional. Asimismo, se proponía el establecimiento de un mecanismo con la metodología de TRAINAIR PLUS para recopilar información

sobre la manera en que los participantes aplican las competencias adquiridas durante la instrucción y la forma de medir la transferencia efectiva de los conocimientos, habilidades y actitudes y su aplicación en el puesto de trabajo. La Comisión reconoció la importancia de medir la eficacia de la instrucción y respaldó las recomendaciones de la A38-WP/148. Se convino en que la Secretaría coordinaría estas recomendaciones con el Comité de dirección de TRAINAIR PLUS.

38.7 COCESNA presentó la nota A38-WP/221 con el Corrigendo núm 1.

38.8 La Comisión consideró la nota A-WP/143, presentada por la India, en la que se pedía al Consejo considerar los criterios sobre superficies limitadoras de obstáculos contenidos en el Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*, teniendo en cuenta las actuales capacidades de navegación y performance de las aeronaves. La Comisión convino en que el Consejo debía iniciar el trabajo al respecto, teniendo en cuenta las limitaciones de recursos.

38.9 Se presentó además la nota A38-WP/153 acerca de la exitosa experiencia de la India en las operaciones en pistas casi paralelas y su labor sobre un modelo matemático preliminar para uso en el futuro. La Comisión pidió al Consejo que considerara la elaboración de directrices enmendadas para incluirlas en el *Manual sobre operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas* (Doc 9643), en el entendimiento de que habría que considerar adecuadamente el riesgo.

38.10 La Comisión consideró la nota A38-WP/298, presentada por la República de Corea, en la que se pedía a la OACI que continuara su labor acerca de la normas para áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) mediante el examen de datos de accidentes y análisis de costo/beneficios. La Comisión recalcó que era preciso centrarse no sólo en RESA, sino en un enfoque integral para abordar la seguridad en la pista, como se refleja en el actual programa de trabajo de la OACI, que incluye otros medios tales como los sistemas de detención y la evaluación de la condición de la superficie de la pista y la correspondiente notificación. Asimismo, se tomó nota de que en algunos aeropuertos alrededor del mundo, sería difícil ampliar las RESA debido a limitaciones urbanas. Observando que la cuestión de las RESA se incluía en el programa de la OACI para el próximo trienio, la Comisión recomendó que las propuestas de la República de Corea se tomen en cuenta, según fuera necesario.

38.11 En la nota A38-WP/302, también presentada por la República de Corea, acerca de medidas para evitar las salidas de pista a raíz de aproximaciones inestables, se sugería que en el *Manual sobre el reconocimiento de organizaciones de instrucción* (Doc 9841) se incluyera aseguramiento de la calidad de las operaciones de vuelo (FOQA) y medidas de instrucción adicionales para las tripulaciones de vuelo. La Comisión tomó nota de la información y concluyó que el Anexo 19, el *Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)* (Doc 9859) y el recientemente publicado *Manual sobre el programa de análisis de datos de vuelo* (Doc 10000) proporcionaban disposiciones y orientación adecuadas con respecto al desarrollo basado en datos de programas de instrucción teniendo en cuenta un proceso oficial de identificación de peligros y mitigación de riesgos.

38.12 La Comisión consideró la nota A38-WP/151, presentada por Indonesia, en la cual se señalaba la necesidad de que los Estados miembros se cercioren de que cuentan con personal de servicios de navegación aérea (ANS) bien capacitado. En la nota se incluía además una propuesta para la elaboración de requisitos para la expedición de licencias para el personal de servicios de información aeronáutica (AIS), personal de sistemas electrónicos para la seguridad operacional del tránsito aéreo (ATSEP) y el personal diseñador de procedimientos de vuelo en el Anexo 1 — *Licencias al personal*. La Comisión recordó que la OACI había elaborado, en cooperación con la Federación Internacional de Asociaciones de Productos Electrónicos para la Seguridad del Tránsito Aéreo (IFATSEA), marcos de competencias

para ATSEP como medio de promover una instrucción de alta calidad y mundialmente uniforme. La Comisión no llegó a consenso en cuanto a si se disponía de un caso de seguridad operacional suficiente para justificar la elaboración de disposiciones para otorgamiento de licencias a escala internacional para personal que está fuera del campo de acción de las disciplinas consideradas en el Anexo 1. La Comisión tomó nota de que la ausencia de disposiciones internacionales de otorgamiento de licencias no impide que los Estados o regiones establezcan sus propios requisitos de certificación o licencias a escala nacional. La Comisión convino en que, si los recursos lo permitían, se pediría al Consejo de la OACI identificar el caso de seguridad para la elaboración de disposiciones de otorgamiento de licencias a escala internacional más allá del campo de acción de las disciplinas consideradas en el Anexo 1.

38.13 La Comisión consideró la nota A38-WP/252, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la cual se destacaba la amenaza considerable que representaban los emisores láser para la seguridad operacional y la protección de la aviación civil. En la nota se señala que el aumento de los sucesos relacionados con láser requiere una respuesta mundial para mitigar el riesgo asociado con el uso no reglamentado de los emisores de láser. La Comisión tomó nota de que algunos Estados estaban tomando medidas para mitigar los riesgos que representan los emisores de láser y que podía lograrse mucho más, especialmente en el área de emprender acción judicial contra los infractores en el marco de la legislación penal aplicable. No obstante, en caso de haber asuntos adicionales que la OACI debería tratar, la Comisión convino en que la tarea debía remitirse al Consejo para su consideración más a fondo, con sujeción a consideraciones presupuestarias.

38.14 La Comisión consideró la nota A38-WP/259, presentada por Japón, en la que se describía el uso de un sistema de manejo de crisis y equipo de emergencia para el control de tránsito aéreo en la preparación para desastres naturales como el reciente tsunami causado por el terremoto en Japón en 2011. En la nota se invitaba a la Asamblea a alentar a los Estados a compartir sus mejores prácticas en materia de manejo de crisis; a tomar nota de la importancia y necesidad de medidas proactivas frente a los sucesos, incluyendo desastres naturales; y a considerar su marco de respuesta de emergencia y preparar su equipo de emergencia para ATC.

38.15 En la nota A38-WP/325 presentada por la República de Corea se trataban las disposiciones sobre planes de emergencias o contingencia que figuran en diversos Anexos de la OACI, y se invitaba a la OACI a considerar la conveniencia de elaborar textos exhaustivos que brinden orientación a los Estados para el correcto establecimiento de planes estatales de respuesta ante emergencias (ERP) que integren lo dispuesto en todos los Anexos correspondientes, a diferencia de las previsiones de respuesta ante emergencias que establezcan por su parte los proveedores de servicios.

38.16 La Comisión consideró seguidamente la nota A38-WP/149 de Indonesia, en la que se presentaba información sobre el fortalecimiento de la capacidad del Estado para gestionar las evacuaciones y la ayuda que se recibe tras una catástrofe en aquellas zonas más propensas a los desastres. Se destacaba en la nota el uso de aeropuertos preparados para esta función como parte del programa Preparar el aeropuerto para casos de desastre (GARD), solicitando de la OACI la elaboración de textos de orientación sobre los procedimientos operacionales de los aeropuertos ubicados en zonas propensas a los desastres.

38.17 En relación con las notas A38-WP/359, A38-WP/325 y A38-WP/149, y visto el alto grado de acuerdo entre los Estados sobre la necesidad de avanzar en diferentes aspectos de la respuesta ante emergencias, la Comisión acordó que el Consejo debería proceder a examinar estas cuestiones en más profundidad, teniendo en cuenta las necesidades de recursos.

38.18 A continuación, la Comisión consideró las notas A38-WP/132 y A38-WP/364 presentadas por Canadá. En ellas se planteaba el concepto de la ADS-B con base espacial, que aprovecha dos tecnologías establecidas (los satélites y la ADS-B) para facilitar la vigilancia que efectúan los servicios de tránsito aéreo (ATS) mundial. Se señalaba allí que este concepto es capaz de reforzar la seguridad operacional y contribuir sensiblemente a una gestión más eficiente del espacio aéreo, con operaciones de vuelo a altitud óptima, vuelo en rutas preferidas y menor consumo de combustible en zonas remotas donde la vigilancia desde tierra no es ni viable ni práctica. La Comisión observó que el concepto de la ADS-B con base espacial se trata en la Recomendación 1/9 de la AN-Conf/12 y que, sujeto a su validación, se incluiría en el GANP si bien, como se señaló, ya se hace referencia a la ADS-B con base espacial en la cuarta edición del GANP. La Comisión coincidió en que correspondía que el Consejo considerara la elaboración de disposiciones y textos de orientación de la OACI sobre esta materia, atendiendo a la disponibilidad de recursos, y destacó que en lo posible debía tenderse a privilegiar la utilidad.

38.19 La Comisión pasó luego a examinar la nota A38-WP/326 sobre cooperación cívico-militar presentada por la República de Corea. En la nota se invitaba a la OACI a considerar la posibilidad de dar su apoyo para conferencias en donde los Estados puedan presentar, analizar y compartir ejemplos de cooperación cívico-militar. Se recordó que, tal como se refleja en las recomendaciones de la AN-Conf/12 y en la Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados con la navegación aérea, la OACI ya ha actuado en las regiones alentando a los Estados a profundizar la cooperación cívico-militar. La Comisión coincidió en que correspondía al Consejo evaluar en más profundidad la necesidad de elaborar textos de orientación sobre el uso flexible del espacio aéreo (FUA), el diseño y la interoperabilidad del espacio aéreo e integrar los principios de la toma de decisiones en colaboración (CDM) en el intercambio de información entre el sector civil y el militar y el uso de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) para mejorar la eficiencia en el uso del espacio aéreo, teniendo en cuenta para ello las implicancias presupuestarias.

38.20 Presentaron notas de información Nepal (A38-WP/117), India (A38-WP/346, Revisión 1), la República de Corea (A38-WP/308) y Mongolia (A38-WP/324).

-----