



## **ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

### **PLENARIA**

#### **Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros**

#### **DECLARACIÓN DE LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS**

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

Señor Presidente del Consejo,  
Señora Secretaria General,  
Honorable Ministros y Jefes de Delegación de los Estados contratantes,  
Distinguidos Delegados,  
Damas y caballeros:

#### **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Los Estados miembros han hecho grandes progresos desde la última Asamblea de la OACI, en 2013, siguiendo las recomendaciones contenidas en las Resoluciones de la Asamblea sobre las cuestiones que en ellas se planteaban. A pesar de tan importante logro, los Estados miembros aún deben afrontar los nuevos desafíos que plantean el crecimiento y la expansión de la aviación mundial, principalmente en cuanto a la capacidad de la infraestructura, los factores humanos y el capital humano.

1.2 Es crucial reiterar y debatir esos desafíos una vez más en esta Asamblea. Si bien son muchas las cuestiones que deben abordarse, en esta nota los Emiratos Árabes Unidos se limitan a considerar las operaciones terrestres, las operaciones de ultralarga distancia y el desarrollo del capital humano.

1.3 Los Emiratos Árabes Unidos hacen hincapié en estos desafíos porque consideran que son cuestiones de gran importancia también para muchos otros Estados miembros. Permítanme expresar, en nombre de mi delegación, la postura de los Emiratos Árabes Unidos con respecto a los desafíos mencionados.

#### **2. ANÁLISIS**

##### **2.1 Operaciones terrestres**

2.1.1 Los Emiratos Árabes Unidos presentaron una nota de estudio en la que se resumía su experiencia y las dificultades relacionadas con las operaciones terrestres ante la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2015 (HLSC 2015), sobre el tema “Planificación del mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación mundial”, celebrada en Montreal, del 2 al 5 de febrero de 2015. Si bien la nota fue aceptada en principio, es preciso insistir sobre este tema ante esta augusta Asamblea. Las dificultades que en ella se planteaban eran:

- 2.1.1.1 El nivel de las operaciones terrestres varía significativamente de un Estado miembro de la OACI a otro. Es fundamental que la OACI examine sus requisitos relativos a operaciones terrestres y les confiera una jerarquía similar a los del Anexo 6 y del Doc 8335.
- 2.1.1.2 Actualmente, algunos explotadores de aeropuertos trabajan con un solo proveedor de servicios a las operaciones terrestres. Además de no fomentar la competencia en el ámbito de los servicios a las operaciones terrestres, el recurrir a una única entidad puede dar lugar a incumplimientos de las normas de seguridad operacional.
- 2.1.1.3 El personal de las autoridades reguladoras está sujeto a riesgos y peligros en países que sufren conflictos armados, situación que podría afectar la capacidad de los Estados miembros de cumplir con los requisitos de vigilancia de la OACI.
- 2.1.1.4 Algunos países imponen trámites de inmigración rigurosos que dificultan el libre acceso y los desplazamientos de los inspectores, especialmente cuando es necesario realizar inspecciones con poca antelación. Todavía no se aprovecha plenamente el potencial que ofrece el CAIC (Certificado de inspector de la aviación civil, según se describe en el Anexo 9 de la OACI).
- 2.1.2 En vista de lo expuesto, los Emiratos Árabes Unidos recomiendan un enfoque holístico e integral para la formulación de estrategias para las operaciones terrestres, dirigido por la OACI, que consista en:
- 2.1.2.1 someter a revisión la documentación de las operaciones terrestres y elaborar SARPs, textos de orientación y una lista de verificación modelo específicamente diseñada para las operaciones terrestres y las auditorías de seguridad operacional, que comprenda: el control de carga, el despacho de pasajeros, la manipulación de equipaje, la manipulación y carga de aeronaves, la actividad de carga de mercancías no peligrosas, operaciones relativas a la pasarela de embarque, movimientos de aeronaves en la superficie y subcontratación;
- 2.1.2.2 proporcionar orientaciones sobre la gestión y coordinación de las operaciones terrestres en toda su diversidad, en cuanto a los objetivos de conectar e integrar los múltiples departamentos, responsabilidades, políticas, profesiones, hábitos de trabajo, corrientes de pensamiento, instalaciones y otras facetas que integran el trabajo en común en este ámbito;
- 2.1.2.3 fomentar que se desincentiven las prácticas monopólicas en la prestación de servicios para las operaciones terrestres de los aeropuertos, teniendo en cuenta, entre las soluciones, que las leyes que regulan la competencia permitan la libertad de subcontratar a otros proveedores para las operaciones de servicios de escala sobre la base del mérito y de su capacidad demostrada;
- 2.1.2.4 someter a revisión los requisitos migratorios y las restricciones de viaje que actualmente se aplican a los inspectores y auditores para facilitar su ingreso a los Estados miembros, con el propósito de desempeñar sus funciones de vigilancia del cumplimiento de la reglamentación;
- 2.1.2.5 fomentar que los Estados miembros acepten las tarjetas que identifican a los titulares de los CAIC (certificados de inspector de la aviación civil) para facilitar su ingreso en los Estados miembros para realizar auditorías o inspecciones de seguridad operacional; y

2.1.2.6 analizar y otorgar el reconocimiento adecuado a las mejores prácticas de la industria respecto de las operaciones de servicios de escala, como las del programa ISAGO de la IATA, en el ámbito de la auditoría y la inspección.

## 2.2 Operaciones de ultralarga distancia

2.2.1 Para seguir siendo competitivos, muchos explotadores internacionales están mejorando su conectividad transcontinental por medio de vuelos directos que superan las limitaciones del tiempo de vuelo y de servicio actualmente prescritas. Las operaciones de ultralarga distancia (ULR) constituyen una de las opciones posibles, pero requieren de reglamentaciones y orientaciones que cuenten con la aprobación de los Estados miembros.

2.2.2 Es por ello indispensable que la OACI finalice sin demora su iniciativa de formular SARPS y orientaciones más específicas para las operaciones ULR, basadas tanto en experiencias operacionales como en investigaciones y estudios, para que sirvan de referente para todos los Estados miembros. Los SARPS y las orientaciones pueden indicar límites mínimos y máximos para el tiempo de vuelo y de servicio, los períodos de descanso, refuerzo de las tripulaciones, cronograma de descansos de a bordo y planes de contingencia, sin que la lista sea exhaustiva. Los planes de las operaciones ULR deberían adaptarse también a las operaciones no regulares o de vuelos chárteres.

2.2.3 En la tentativa inicial de los Emiratos Árabes Unidos de elaborar orientaciones para la gestión del riesgo de fatiga en las operaciones ULR, tarea que requiere de una evaluación de riesgos basada en enfoques científicos, fue necesario contratar a especialistas extranjeros. Algunas de las herramientas utilizadas para evaluar las operaciones ULR son:

2.2.3.1 el Sistema de evaluación de la fatiga en la tripulación de vuelo (*System for Aircrew Fatigue Evaluation – SAFE*), una herramienta de modelización validada para prever el nivel de alerta de los miembros de la tripulación de vuelo durante su período de servicio;

2.2.3.2 los PDA (asistentes digitales personales), que contienen un diario especial; y

2.2.3.3 *Actiwatch* (un dispositivo del tamaño de un reloj pulsera que mide la actividad física y proporciona una medición objetiva de la cantidad y calidad del sueño).

2.2.4 Desde entonces hemos adquirido un conocimiento más profundo sobre las operaciones ULR y hemos desarrollado experiencias locales. Por ello, tanto los explotadores como la Autoridad General de Aviación Civil de los Emiratos Árabes Unidos se permiten ofrecer su asistencia a la OACI para lograr alcanzar esta meta.

## 2.3 Contribución de conocimientos especializados para el desarrollo del capital humano

2.3.1 Los Emiratos Árabes Unidos apoyan la iniciativa sobre la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) de la OACI para afrontar los desafíos que plantea el desarrollo de los recursos humanos en la aviación. Para ese fin, nos comprometemos a contribuir con nuestros recursos y experiencia y a trabajar junto a la OACI y a los demás Estados miembros.

2.3.2 Durante varios años, hemos sido objeto de auditorías, tanto nacionales como internacionales, que han facilitado el mejoramiento de nuestra documentación y la implementación de la vigilancia de las operaciones de acuerdo con las normas internacionales. Junto con un grupo de profesionales de los Emiratos Árabes Unidos y expertos internacionales, nuestro Estado ha logrado mejorar la gestión de sus operaciones de vuelo. Los sistemas de documentación, de gestión electrónica de las auditorías y de

resolución de cuestiones de seguridad operacional se utilizan ampliamente y han contribuido en gran medida a nuestros buenos resultados en la reciente auditoría del USOAP de la OACI.

2.3.3 Sin duda, compartir nuestros conocimientos y experiencia es crucial para contribuir a mejorar la industria de la aviación en vista de las dificultades que afrontan actualmente muchos países, en particular los de nuestra región. Por consiguiente, nuestra delegación se permite proponer lo siguiente:

2.3.3.1 Bajo la coordinación de la OACI, los Emiratos Árabes Unidos proporcionarán asistencia a los Estados miembros de la región que necesiten de nuestros conocimientos y experiencia en el ámbito de las operaciones de vuelo, especialmente en cuanto a la formulación de procesos y procedimientos operacionales.

2.3.3.2 Los Emiratos Árabes Unidos proporcionarán un apoyo limitado a los Estados miembros admisibles, mediante formación en el puesto de trabajo en los Emiratos en los ámbitos de inspecciones y auditorías de la vigilancia de las operaciones de vuelo.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 En resumen, la delegación de los Emiratos Árabes Unidos reitera lo siguiente:

3.1.1 Las operaciones terrestres en todos los Estados miembros requieren de un enfoque holístico e integral para abordar los desafíos que afronta la industria de la aviación, bajo el liderazgo de la OACI.

3.1.2 La iniciativa de la OACI de laborar SARPs y orientaciones más específicas para las operaciones de ultralarga distancia necesita completarse sin demora. Para ello, los Emiratos Árabes Unidos están dispuestos a ofrecer una asistencia limitada a los Estados miembros admisibles.

3.1.3 Con respecto al desarrollo del capital humano, nos comprometemos a contribuir con nuestros recursos y experiencia y a trabajar junto a la OACI y a los demás Estados miembros.

### 4. RECOMENDACIONES

4.1 Formulamos las siguientes recomendaciones:

4.1.1 que la OACI considere la posibilidad de formular las estrategias sobre las operaciones terrestres que se recomiendan en el párrafo 2.1.2 precedente; y

4.1.2 que la OACI facilite la tarea de los Estados miembros que estén dispuestos a prestarle asistencia en el desempeño de sus funciones y responsabilidades. En este sentido, los Emiratos Árabes Unidos desean compartir sus mejores prácticas en cuanto a las operaciones de ultralarga distancia. También se ofrecerá un apoyo limitado a los Estados admisibles con la modalidad de formación en el puesto de trabajo en los Emiratos Árabes Unidos en los ámbitos de inspecciones y auditorías de la vigilancia de las operaciones de vuelo.

Sr. Presidente, el futuro de la aviación mundial estará determinado por nuestra capacidad de trabajar en conjunto para afrontar los desafíos. Necesitamos encontrar soluciones pragmáticas que se adapten a todos los interesados para poder mejorar nuestra industria. Muchas gracias.