



A39-WP/514  
P/44  
4/10/16

## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA CUESTIÓN 35

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre la cuestión 35 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 35/1.

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



**Cuestión 35: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización****Normalización, principalmente, halones y Anexo 8 – Aeronavegabilidad**

35.1 La Comisión examinó la nota A39-WP/35, presentada por el Consejo, en la que se informaba sobre la situación de las actividades relativas a la elaboración de normas, a saber la preparación de un programa de trabajo de navegación aérea y una hoja de ruta de normalización, y sobre la reactivación de la Mesa redonda de normalización, y analizó el panorama en el marco de la A39-WP/35 con respecto a la elaboración de disposiciones de la OACI. La Comisión tomó nota del trabajo realizado desde el 38º período de sesiones de la OACI y de que, con sujeción a las prioridades, el Consejo seguiría trabajando en la elaboración de normas que evolucionan y maduran al ritmo de los planes mundiales y los problemas emergentes. La Comisión recomendó asimismo la potenciación de la evaluación del impacto en el proceso de elaboración de SARPS y una mejor accesibilidad al programa de trabajo sobre la navegación aérea.

35.2 La Comisión consideró la nota A39-WP/86, presentada por Estados Unidos, relativa al mejoramiento de la aplicación de las disposiciones de la aviación internacional. La Comisión apoyó la medida propuesta en la nota acerca de la necesidad de examinar los procesos relativos a la elaboración y aplicación de SARPS y PANS. La nota tuvo amplio apoyo y en las deliberaciones consiguientes se reconoció el beneficio de las nuevas evaluaciones de impacto y la necesidad de que la OACI haga uso máximo de la experiencia adquirida por los Estados, la industria y otras partes interesadas con respecto a conceptos demostrados, así como la responsabilidad última de los Estados en el proceso de validación de SARPS. Esta práctica se aplicó en la preparación de la octava edición del Anexo 6, Parte II, con las especificaciones técnicas de la industria en el proceso de normalización. Asimismo, se señaló la importancia de la estabilidad de los SARPS para planificar la aplicación. La Comisión reconoció que había diversas iniciativas de la OACI que posiblemente estaban tratando las cuestiones que se planteaban en la nota y añadió que la Organización tendría en cuenta la A39-WP/86 al avanzar con respecto a ellas. La Comisión indicó que la nota se abordaba también en el marco de la cuestión 27 y convino en que el Comité Ejecutivo considerara el proyecto de Resolución de la Asamblea propuesto. La Comisión tomó nota de las preocupaciones expresadas por algunos Estados, que advertían de una mayor participación de la industria en el proceso de elaboración de SARPS.

35.3 La Comisión examinó la nota A39-WP/83 Revisión núm. 1, presentada por los Estados Unidos, en la que se recalca la criticidad de los ensayos técnicos para la aplicación con éxito de los nuevos procedimientos de navegación aérea y recomendó que se elaboren textos de orientación sobre el diseño y la ejecución de ensayos de las nuevas tecnologías relacionadas con la aviación civil en el espacio aéreo oceánico. La Comisión señaló que el primer paso podría ser la utilización de las mejores prácticas en diversas regiones, y que en el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y el Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica* figuraban disposiciones relativas a las evaluaciones de la seguridad operacional, la consulta con las partes interesadas y las notificaciones en relación con ensayos técnicos. La Comisión respaldó la medida propuesta y recomendó que se remitiera al Consejo para su consideración más a fondo.

35.4 La nota A39-WP/87 fue retirada por los Estados que la presentaron (Estados Unidos, Australia, Nueva Zelandia y Singapur).

35.5 Los Estados Unidos proporcionó una nota de información (A39-WP/202).

35.6 La Comisión examinó la nota A39-WP/36, presentada por el Consejo, que contenía un informe sobre el avance en el desarrollo de alternativas para reemplazar los hidrocarburos halogenados (halones) que se utilizan en los sistemas de protección contra incendios en las aeronaves de la aviación civil. En la nota se incluyó una enmienda de la Resolución A38-9 – *Sustitución de halones* y una propuesta para la sustitución de halones en los sistemas de extinción de incendios de los compartimientos de carga de las aeronaves para las cuales se solicite la certificación de tipo transcurrida una fecha específica en 2024.

35.7 En la nota A39-WP/90, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), se respaldó el proyecto de resolución presentado en la WP/36 y se destacó el compromiso de la industria para cumplir con el plazo de 2024 propuesto para la sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios en los compartimientos de carga.

35.8 En la nota A39-WP/90, también se informó sobre el avance y los desafíos con respecto al desarrollo de alternativas viables en cuanto a los halones para los sistemas de supresión de incendios en las aeronaves. En relación con el tema, en esta nota y en la A39-WP/235 Revisión núm. 1, presentada por el ICCAIA, la IATA y el IBAC, se informó a la Asamblea acerca de la posibilidad de que los Estados y la industria no cumplieran con la fecha de aplicación de la norma contenida en cada una de las Partes del Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, relativa a la sustitución de halones en los extintores de incendios portátiles, debido a la falta de una alternativa de los halones y a las complejas aprobaciones medioambientales y técnicas que se requerían para producir e instalar un agente de alternativa. La Comisión tomó nota del avance en el desarrollo de alternativas viables con respecto a los halones para los extintores portátiles y reconoció los esfuerzos de la OACI para promover el desarrollo y la utilización de alternativas que no sean halones en los sistemas de supresión de incendios de las aeronaves. Asimismo, la Comisión tomó nota de que la norma del Anexo 6, si se aplicaba, repercutiría negativamente en la operación de las aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad se emitiera por primera vez el 31 de diciembre de 2016 o después. Atendiendo a las deliberaciones, la Comisión convino en recomendar que, con carácter urgente, el Consejo haga uso de los procesos pueda haber para exceptuar del mecanismo de consulta, acortar el ciclo de publicación y aplazar la fecha de aplicación para las disposiciones del Anexo 6 que se aplican a las aeronaves cuyo certificado individual de aeronavegabilidad se emita por primera vez el 31 de diciembre de 2016 o después. La Comisión convino además en una nueva fecha de aplicación del 31 de diciembre de 2018 y recomendó que la Asamblea encomiende al Consejo que adopte medidas basándose en esa fecha. Adicionalmente, la Comisión recomendó que se encargue la OACI elaborar orientación apropiada en apoyo de un enfoque armonizado para mitigar los desafíos que habrán de enfrentarse en el caso de las aeronaves afectadas durante el período en que la disposición sea aplicable y antes de que la nueva fecha de aplicación surta efecto.

35.9 Hubo amplio apoyo para una resolución en reemplazo de la Resolución A38-9, según figura en el apéndice de la WP/36. En el curso de las deliberaciones, se recalcó la importancia de intensificar el desarrollo y la implementación de agentes aceptables de sustitución de los halones para los sistemas de extinción de incendios de la aviación civil y se apoyó enérgicamente el cumplimiento estricto de los plazos especificados en el proyecto de resolución de la Asamblea. Atendiendo a las deliberaciones, la Comisión presenta a la Plenaria, para su adopción, la resolución siguiente:

### **Resolución 35/1: 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 con el desarrollo de soluciones comunes para la sustitución de halones dentro de un plazo realista 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 de las aeronaves;
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. *Alienta* a los Estados a que apoyen las medidas que se dirijan a reducir al mínimo las emisiones innecesarias de halones cuando no hay un incendio que ponga en riesgo la seguridad operacional y que dispongan una mejor gestión y preservación de las reservas actuales de halones.
6. *Encarga* al Consejo que disponga la sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios de los compartimientos de carga empleados en las aeronaves para las cuales se solicite la certificación de tipo después de una fecha específica en 2024; y
7. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-9.

**Artículo 21 del Convenio de Chicago, asuntos transfronterizos, operaciones de ambulancia aérea y Anexo 1 — Licencias al personal y Anexo 5 — Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres**

35.10 Francia, en su presentación de la nota A39-WP/159 sobre los desafíos que representa la aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago, indicó que el fondo de la nota estaba relacionado con asuntos jurídicos que consideraría la Comisión Jurídica. En consecuencia, la nota no se examinó en la Comisión Técnica.

35.11 La Comisión consideró la nota A39-WP/81, presentada por los Estados Unidos, y la nota A39-WP/237, presentada por el Grupo de trabajo aeronáutico, en las que se abordaban asuntos relativos al aumento en las transferencias transfronterizas de aeronaves. Las medidas propuestas en estas notas estaban relacionadas con el trabajo considerado en la nota A39-WP/159, presentada por Francia, y en la nota A39-WP/123, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Atendiendo a las deliberaciones, la Comisión reconoció la complejidad de las obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional de todos los participantes debido a la rápida evolución de las operaciones de arrendamiento de aeronaves a escala mundial. La Comisión respaldó las medidas propuestas en la A39-WP/81 y la A39-WP/237. Con respecto a la propuesta de elaborar mecanismos para evaluar y reconocer los programas y productos de los Estados, organizaciones internacionales y partes interesadas de la aviación, la Comisión convino en que se remitiera al Consejo con miras a su examen más a fondo y reconoció que los mecanismos mencionados podrían reducir la carga que representa la vigilancia para los Estados.

35.12 La Comisión decidió asimismo que las medidas relativas a la transferibilidad transfronteriza sobre la base de las notas de estudio A39-WP/81 y A39-WP/237, garantizando al mismo tiempo un alto grado de seguridad operacional, deberían remitirse al Consejo con miras a un examen más a fondo, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas con cargo al presupuesto para 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. Esta tarea debería incluir la experiencia y conocimientos de todas las partes interesadas, comprendidas las organizaciones del sector de los explotadores.

35.13 La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) proporcionó una nota de información (A39-WP/166).

35.14 En la nota A39-WP/199, presentada por Sudáfrica, se abordó la necesidad de investigación y desarrollo con respecto a los SARPS de índole médica, al igual que al establecimiento de un sistema mundial de recopilación y análisis de datos para ambulancias aéreas. Aun cuando la Comisión respaldó la necesidad de investigación acerca de los aspectos relativos a seguridad operacional y

enfermedades transmisibles de las operaciones de ambulancia aérea, el tema de la factibilidad de elaborar SARPS y un sistema de recopilación y análisis de datos sobre ambulancias aéreas se remitiría al Consejo para su consideración más a fondo, teniendo en cuenta las prioridades establecidas con los fondos del presupuesto de 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

35.15 La Comisión examinó la nota A39-WP/249, presentada por Brasil, en la que se planteaba una revisión de los requisitos de competencia lingüística de la OACI. Si bien la nota presentaba perspectivas que podían tenerse en cuenta en revisiones futuras de las disposiciones, la Comisión opinó que no se presentaban pruebas suficientes en cuanto a que los requisitos actuales de competencia lingüística representaban una amenaza para la seguridad operacional. Además, puede resultar prematuro iniciar una revisión de este tipo en el próximo trienio. La aplicación de las disposiciones de competencia lingüística había significado un gran esfuerzo para los Estados y el cambio de los requisitos en este momento aumentaría la carga administrativa ya que sería necesario volver a someter a prueba a todos los titulares de licencias de conformidad con una escala de calificación revisada. Era necesario seguir brindando apoyo a los Estados y se requerían más datos sobre la situación de la aplicación de las disposiciones sobre competencia lingüística antes de poder revisarlas. Se determinó que la necesidad de revisar los requisitos de competencia lingüística podía considerarse después de que se recopilen datos adicionales sobre la aplicación mediante las distintas iniciativas de la OACI. Entonces, deberían considerarse también disposiciones que se apliquen a las tecnologías emergentes.

35.16 La Comisión examinó la nota A39-WP/186, presentada por Argentina, y la nota A39-WP/334, presentada por China, en las que se alentaba a la OACI a analizar la viabilidad de implantar un sistema electrónico de licencias al personal para el Anexo 1 – *Licencias al personal*, para mayor eficacia. Aunque la Comisión reconoció que se trataba de un trabajo de largo plazo y que podrían requerirse algunos elementos de mitigación a raíz de posibles preocupaciones de seguridad de la aviación, recomendó que se remitiera al Consejo el asunto del otorgamiento de licencias al personal en formato electrónico como opción de alternativa frente a las licencias en papel u otro material adecuado, en el Anexo 1.

35.17 La Comisión consideró la nota A39-WP/160 presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se recordaba que en el actual Anexo 5 – *Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres* se da a los Estados la opción de utilizar el sistema internacional de unidades (SI) o, en algunos casos, unidades que no son SI. En la nota se alentaba a los Estados y organizaciones internacionales a considerar la necesidad de utilizar un solo sistema de unidades de medida. Teniendo en cuenta las deliberaciones, la Comisión convino en que no se había llegado a consenso con respecto a la necesidad de reconsiderar las disposiciones actuales del Anexo 5 y, en consecuencia, no apoyó las medidas propuestas en la nota.

35.18 La Comisión examinó la nota A39-WP/104, presentada por Nueva Zelandia, Australia y Singapur, en la que se recomendaba a la OACI especificar la función del reconocimiento de colores en la aviación y aclarar la aplicación de normas para la evaluación de la percepción cromática. La Comisión reconoció la complejidad de la evaluación de la percepción cromática y su aplicación uniforme, lo que requeriría que la OACI examinara la viabilidad de la armonización de los resultados de las evaluaciones. La Comisión apoyó la nota y convino en que el asunto debía remitirse al Consejo para su consideración más a fondo teniendo en cuenta las prioridades actuales con el financiamiento del presupuesto de 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

**Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación**

35.19 La nota A39-WP/257, presentada por Argentina, convoca a que la autoridad encargada de la investigación de accidentes disponga de un coordinador durante las investigaciones para asistir a las víctimas de los accidentes de aviación y sus familiares. La Comisión observó que la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998) y el *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) ya contienen orientación relativa a un coordinador de esas características, por lo que decidió recomendar que se traslade al Consejo para su consideración la necesidad de elaborar SARPS sobre esta materia.

35.20 En la nota A39-WP/255, también presentada por Argentina, se plantea la necesidad de que las disposiciones y los textos de orientación de la OACI que tratan de los procedimientos de investigación de accidentes incorporen lineamientos para el cuidado del medio ambiente en el lugar del accidente. La Comisión decidió recomendar que la propuesta se traslade al Consejo para su consideración ulterior, tomando nota de las reservas expresadas por algunos Estados acerca de la asignación de dichas responsabilidades a los órganos de investigación de accidentes.

35.21 La Comisión pasó seguidamente a examinar la nota A39-WP/268, donde la República de Corea recuerda que la “investigación de accidentes e incidentes” es uno de los elementos que integran el componente de “gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional” en el marco del programa estatal de seguridad operacional, y considera que la OACI debería articular mejor el ámbito de aplicación, la finalidad y la autoridad encargada de la investigación para una implementación más efectiva. La Comisión decidió recomendar que esta tarea y la necesidad de SARPS y textos de orientación donde se distingan las responsabilidades de investigación entre la autoridad de investigación de accidentes y la autoridad de aviación del Estado se trasladen al Consejo para su consideración.

35.22 Al analizar la nota A39-WP/272, presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF), la Comisión observó que, tal como se dispone en el Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, las recomendaciones de seguridad operacional dirigidas a la OACI se remiten directamente a la Organización, pero que no se hace lo mismo con las que son de interés mundial. Se informó a la Comisión que la OACI analizó por primera vez la cuestión de las recomendaciones de seguridad operacional de interés mundial (SRGC) en la reunión departamental de AIG de 2008. En 2011 se elaboraron textos de orientación y posteriormente se alentó a los Estados a remitir esas recomendaciones a la OACI para que se las publicara en un sitio web de la OACI actualmente en desarrollo que se prevé comience a funcionar en 2017. Consciente de que el Anexo 13 no contiene SARPS referidos a las SRGC y que ya se ha publicado orientación de la OACI al respecto, la Comisión decidió recomendar que la propuesta se traslade al Consejo para su consideración. La Comisión también tomó nota de que A39-WP/94 (presentada por Eslovaquia en nombre de la UE, de los Estados miembros de la CEAC y de EUROCONTROL) sobre la necesidad de mejorar la tramitación y seguimiento de las medidas que se toman en conexión con las recomendaciones de seguridad operacional se examinaría al tratar la cuestión 37.

**Anexo 14 – Aeródromos**

35.23 En la nota A39-WP/339, la República Dominicana describe los reglamentos nacionales sobre la certificación de los proveedores de servicios de escala en los aeropuertos e invita a la OACI a elaborar SARPS y textos de orientación sobre esta materia. La Comisión observó que las medidas reglamentarias aplicadas por la República Dominicana son proactivas, y tomando nota de que la OACI ya

trabaja en la elaboración de textos de orientación sobre los servicios de escala, decidió que el contenido de la nota WP/339 se señale a la atención del grupo de expertos correspondiente.

35.24 La Comisión examinó seguidamente la nota A39-WP/167, donde la IATA describe las iniciativas que ha emprendido con otros intervinientes de la industria para resguardar la calidad del combustible y fomentar la difusión de información entre los interesados sobre incidentes en que se vea afectada la calidad del combustible. La Comisión tomó nota de que, en el futuro, al elaborar normas de la OACI sobre esta materia corresponderá tener presente su naturaleza multidisciplinaria.

35.25 La Comisión consideró a continuación la nota A39-WP/282, en la que ACI, CANSO e ICCAIA proponen que se apoye a la OACI en la tarea de revisar las especificaciones de diseño de aeródromos con acento en el intercambio de los datos de seguridad operacional, y reconocen que a tal fin es necesario que los Estados, los aeropuertos y las demás entidades compartan la información de seguridad operacional. La Comisión tomó nota de que el trabajo actualmente en curso podría constituir la base de disposiciones del Anexo 14 que aporten más eficiencia sin comprometer la seguridad operacional, mediante un mecanismo de examen y protección de datos específicos.

35.26 El Comité Interestatal de Aviación proporcionó una nota de información (A39-WP/307).

#### **GNSS, aeropuertos a gran altitud, clima espacial, SMS para RPAS, ATS remota**

35.27 La Comisión consideró la nota A39-WP/333 presentada por China y tomó nota de los avances en el despliegue del sistema chino de satélites de navegación mundial (GNSS), denominado Beidou, y los servicios que se ha comprometido a prestar a los usuarios de la aviación civil, que a partir de 2020 tendrían alcance mundial. La Comisión tomó nota además de que los GNSS multifrecuencia y multiconstelación (MFMC), como el Beidou y otros núcleos de constelaciones y sistemas de retransmisión satelital, son capaces de aliviar los problemas que generan a la aviación los GNSS de una sola frecuencia y una sola constelación. Se informó a la Comisión que el programa de trabajo de la OACI ya prevé que se trabaje en la introducción de GNSS de tipo MFMC.

35.28 La Comisión examinó la nota A39-WP/336, Revisión núm. 1, igualmente presentada por China, en la que dicho país explica el criterio de reglamentación que aplica a las operaciones de vuelo difíciles en aeropuertos a gran altura, a menudo ubicados en terreno montañoso. La Comisión recordó que, aunque el Anexo 6 – *Operación de aeronaves* ya contiene normas sobre las calificaciones de la tripulación de vuelo en función de rutas y aeródromos, deberían elaborarse textos de orientación para esas operaciones de vuelo dadas sus características operacionales y de evaluación de riesgos. Reconoció además que, con excepción de la capacitación de tripulaciones para actuar en aeródromos difíciles, los Estados no deberían imponer otros requisitos a los explotadores extranjeros que pudieran constituir un avance sobre la autoridad o las obligaciones de vigilancia del Estado del explotador. La Comisión decidió recomendar que la propuesta que se formula en la nota se traslade al Consejo para su consideración.

35.29 La República de Corea proporcionó una nota de información (A39-WP/421).

35.30 La Comisión pasó luego a considerar la nota A39-WP/161, donde los Emiratos Árabes Unidos describen el marco reglamentario nacional que han diseñado y aplican para la vigilancia de la seguridad operacional de los helipuertos, y tomó nota de las medidas proactivas tomadas por los Emiratos Árabes Unidos.

35.31 Estados Unidos procedió a reclasificar su nota A39-WP/121 como nota de información y en consecuencia no se la debatió.

35.32 La Comisión examinó la nota A39-WP/302, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), donde se describen las enseñanzas extraídas de aplicar un criterio basado en los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS). La Comisión coincidió en considerar importante que se apliquen procesos de evaluación de riesgos de la seguridad operacional a las operaciones de RPAS y en la necesidad de seguir un criterio pragmático y realista para lograr la implementación y aceptación de los SMS. Se informó a la Comisión que se encuentra en curso la elaboración de SARPS y textos de orientación y se trabaja en la recopilación e intercambio de mejores prácticas en respaldo de este enfoque.

35.33 La Comisión consideró la nota A39-WP/263, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), donde se invita a la OACI a iniciar la elaboración de una reglamentación completa de alcance mundial para el establecimiento y operación de torres de control remotas. La Comisión tomó nota de que las ATS remotas ya están incluidas en el programa de trabajo de la OACI y decidió que los asuntos que se tratan en la nota, con la excepción de la propuesta sobre la prohibición obligatoria del concepto de operación simultánea, se trasladen a los grupos de expertos que correspondan. Las posibles revisiones deberían considerar los principios relativos a factores humanos y la posibilidad de incorporar disposiciones y orientación adaptadas a las prestaciones. Asimismo, la Comisión recordó que el Anexo 1 – *Licencias al personal* define los conocimientos, experiencia y aptitudes que deben reunirse para acceder a la habilitación para tareas de control de aeródromos y que el enfoque de formación por competencias para el personal de ATC ya está detallado en el *Manual on Air Traffic Controller Competency-Based Training and Assessment* (Manual de instrucción por competencias y evaluación del personal de control de tránsito aéreo, Doc 10056) con la finalidad de que el personal reúna las aptitudes y conocimientos necesarios. La Comisión reconoció que las disposiciones del Anexo 1 se aplicarían necesariamente a los controladores de aeródromos independientemente de que los servicios se presten desde una ubicación remota.

35.34 Francia, hablando en nombre de los 44 Estados miembros de la CEAC, señaló a la atención de la Comisión Técnica la importancia de investigar la resiliencia de la aviación moderna ante fenómenos meteorológicos extremos en el espacio y ofreció facilitar a la OACI una contribución inicial sobre el tema.