



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

LIMITACIONES TÉCNICAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD AÉREA (GADSS)

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

El Anexo 6 – *Operación de aeronaves, Parte I - Transporte aéreo comercial internacional – Aviones* Capítulo 6, 6.18.1 establece que, a partir del 1 de enero de 2025, todos los aviones que tengan una masa certificada de despegue superior de 27,000 Kg y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez a partir del 1 de enero de 2024, deberán transmitir automáticamente información que permita al explotador determinar su posición al menos una vez por minuto cuando se encuentren en peligro, conforme al Apéndice 9.

Muchos Estados en desarrollo dependen de los procesos de certificación de los Estados de diseño, incluyendo la aceptación de productos de clase I y II, así como de las modificaciones aplicadas por estos. En este contexto, la entrada en vigor del citado requisito ha generado una carga administrativa considerable para las autoridades aeronáuticas, ante la creciente cantidad de solicitudes de exenciones por parte de los explotadores.

Este escenario ha derivado en un efecto global de emisión de exenciones regulatorias individuales, a pesar de la imposibilidad técnica reconocida para cumplir con el requisito. Una medida de flexibilización aplicada a través de la enmienda a las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 6, Sección 6.18.1., podría aliviar esta situación, permitiendo la planificación de una respuesta más eficaz y coordinada frente a la limitación tecnológica.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio están sujetas a la disponibilidad de recursos del presupuesto regular para 2026-2027-2028, de contribuciones extrapresupuestarias, y/o contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves, Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones</i> capítulo 6, 6.18.1.

¹Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por República Dominicana.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Anexo 6, *Operación de aeronaves, Parte I - Transporte aéreo comercial internacional – Aviones* Capítulo 6, Sección 6.18.1, establece que a partir del 1 de enero de 2025, todos los aviones que tengan una masa certificada de despegue de más de 27,000 Kg, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2024, o a partir de esta fecha, deberán transmitir de forma autónoma información que permita al explotador determinar su posición, al menos una vez por minuto, cuando la aeronave se encuentre en peligro, conforme al Apéndice 9.

2. DISCUSIÓN

2.1 Las dificultades para cumplir con este requisito han sido señaladas por diversos fabricantes, quienes aún se encuentran en proceso de desarrollo, certificación e implementación de la tecnología requerida. Esto afecta directamente a los Estados que dependen de estos procesos para incorporar las modificaciones técnicas necesarias en sus flotas.

2.2 Los Estados miembros que adoptamos oportunamente este requisito en nuestras regulaciones nacionales actuamos bajo la presunción de que los fabricantes contaban con la capacidad técnica y logística para su cumplimiento. *Sin embargo, ha quedado en evidencia que la tecnología aún está en fase de desarrollo y certificación por parte de los Estados de diseño.* Asimismo, deben considerarse los tiempos asociados a la producción de componentes, la cadena de suministro y la instalación en las aeronaves.

2.3 La OACI ha instado a los Estados miembros a reducir la burocracia y a facilitar, dentro del marco regulatorio nacional, la implementación efectiva de medidas orientadas a la seguridad operacional. En el caso del marco normativo del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aérea (GADSS por sus siglas en inglés), los Estados miembros de la OACI que no son Estados de diseño suelen aceptar certificados tipo o certificados tipo suplementarios emitidos por los Estados de diseño.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Dadas las limitaciones actuales de la industria para cumplir con el requisito del Anexo 6, Parte I, Capítulo 6, Sección 6.18.1, los Estados se enfrentan a una elevada carga de solicitudes de exenciones individuales. En vista de que esta situación afecta a múltiples regiones, podría considerarse la adopción por parte de la OACI de una enmienda al Anexo 6 con relación a la fecha aplicable de implementación de las normas y métodos recomendados relativos a la localización de un avión en peligro, con base a la información proporcionada por la industria a la fecha.