



A35-WP/69
TE/10
7/7/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 25: Código mundial para el diseño de aeronaves

CUESTIONES DE CÓDIGO MUNDIAL PARA DISEÑO

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

En esta nota se presenta una reseña de la industria sobre la aplicación de la Resolución A33-11 de la Asamblea, código mundial para diseño de aeronaves.

La decisión propuesta a la Asamblea figura en el párrafo 3.

REFERENCIAS

Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 5 de octubre de 2001) (Doc 9790).

1. ANTECEDENTES

1.1 Por los esfuerzos comunes de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) y de las Autoridades Europeas Conjuntas de Aviación (JAA), muchos de los principales Estados de diseño se han reunido para establecer un código para diseño mundialmente armonizado y para estudiar la viabilidad de un proceso armonizado de certificación de aeronaves.

1.2 La Resolución A33-11 insta entre otras cosas a los Estados de diseño y a otros Estados contratantes a participar en proyectos internacionales de armonización en la forma iniciada por la FAA y las JAA.

*Las versiones en todos los idiomas fueron proporcionadas por la IATA

2. CUESTIONES IMPORTANTES

2.1 Necesidad de establecer prioridades y de continuar las actividades de armonización

2.1.1 La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) considera que por razón de la situación frágil de la industria del transporte aéreo, las compañías aéreas apenas pueden asumir la carga de costos añadidos mediante certificaciones repetitivas y frecuentemente duplicadas que se imponen a los fabricantes de aeronaves y a los explotadores para satisfacer los requisitos de las distintas autoridades nacionales.

2.1.2 La IATA presta apoyo a que continúen las iniciativas de establecer un código mundial para el diseño y fabricación de aeronaves civiles y otros productos y piezas afines y exhorta a la formulación de un proceso de certificación de aeronaves internacionalmente armonizado. La IATA sustenta la opinión de que las oportunidades de armonización contribuyen significativamente a mejorar la seguridad técnica, a reducir los costos asociados a la certificación y a la fabricación y a mejorar la asignación de los recursos limitados.

2.1.3 Dadas las demandas del actual entorno de operaciones, se reconoce que las demandas de recursos para protección personal y seguridad técnica pueden frecuentemente anteponerse a las actividades de armonización. Es, por consiguiente, esencial que se conceda prioridad a las tareas de armonización de conformidad con los criterios de pertinencia, necesidad manifestada, probabilidad de terminación y valor para los usuarios del espacio aéreo.

2.2 Necesidad de entrega

2.2.1 La IATA propone que deberían examinarse las tareas pendientes de armonización para determinar los elementos prioritarios de la tarea que pudieran entregarse uno por uno en lugar de esperar a que se hayan elaborado todos los correspondientes elementos.

2.2.2 Mientras que se reconoce que los esfuerzos conjuntos de la FAA y de las JAA son esenciales en el proceso de establecer artículos, normas, prácticas y procedimientos internacionales, la IATA opina que solamente puede lograrse la armonización mundial mediante el cumplimiento de las disposiciones de la OACI. Si se completa con rapidez la tarea mejorará este proceso.

2.3 Necesidad de que intervengan los usuarios del espacio aéreo

2.3.1 El núcleo de la actividad de armonización incumbe en la actualidad a los Estados, a los fabricantes del equipo original y con menor amplitud a los sindicatos. En opinión de la IATA se prestaría buen servicio al proceso de armonización si interviniera más la comunidad de usuarios finales y propone que este aspecto debería activamente fomentarse.

3. DECISIÓN PROPUESTA A LA ASAMBLEA

3.1 Se invita a la Asamblea a exhortar a los Estados a:

- a) determinar, dar prioridad y entregar los rubros de armonización que hayan adquirido una madurez suficiente para ser promulgados;

- b) examinar y acelerar la terminación del trabajo pendiente a fin de proporcionar a la OACI una base para la enmienda de sus disposiciones con miras a lograr un código mundial para diseño de las aeronaves; y
- c) invitar a los usuarios del espacio aéreo a participar con más plenitud.

— FIN —