



A36-WP/316
TE/94
25/9/07
Adendo núm. 1
22/9/07

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 30

El texto adjunto sobre la cuestión 30 se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

Cuestión 30: Otros asuntos de seguridad operacional

30.3 Aeronavegabilidad

30.3.1 La Comisión examinó la nota A36-WP/206 y la información suplementaria de la nota A36-WP/207, presentada por los Estados Unidos y la Secretaría del Ozono del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

30.3.2 En la nota A36-WP/206 figuraban propuestas destinadas a generar un compromiso más sólido a nivel mundial con respecto al desarrollo de sistemas viables de supresión de incendios para sustituir los sistemas con hidrocarburos halogenados (halones) en los compartimientos de carga de las aeronaves de transporte. En la nota se proponía el reemplazo progresivo obligatorio de los halones en los lavabos de las aeronaves de transporte, motores/grupos auxiliares de energía y extintores manuales. La Comisión apoyó la A36-WP/206 y la resolución propuesta sin cambios.

30.3.3 Atendiendo a las deliberaciones, la Comisión convino en presentar, para su adopción por la Plenaria, la resolución siguiente:

Resolución 30/2: Sustitución de halones

Considerando que los halones contribuyen al cambio climático y que ya no se producen por acuerdo internacional porque son sustancias químicas que agotan la capa de ozono, y se han utilizado como agentes de extinción de incendios en las aeronaves de transporte comerciales por 45 años;

Reconociendo que es necesario hacer mucho más porque las reservas de halones disponibles están disminuyendo y la preocupación de la comunidad ambientalista está aumentando debido a la falta de avance significativo en la aviación;

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 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, aun cuando se ha avanzado en la sustitución de halones en algunos aspectos de la operación de aeronaves, no ha habido un avance real en la sustitución de halones en los compartimientos de carga, que constituye decididamente la aplicación más importante de este agente extintor; y

Reconociendo que toda estrategia de sustitución de halones debe depender de alternativas que no planteen un riesgo inaceptable para el medio ambiente o la salud en comparación con los halones que sustituyen;

La Asamblea:

1. *Concuerda* en que es urgente desarrollar e implantar sustitutos de los halones para la aviación civil;

2. *Insta* a los Estados a aconsejar a sus fabricantes de aeronaves, líneas aéreas, suministradores de sustancias químicas y compañías de extintores de incendios que avancen más rápidamente en la implementación de alternativas de los halones en los motores y grupos auxiliares de energía, extintores manuales y lavabos; y en la investigación de otros sustitutos de los halones para los motores/grupos auxiliares de energía y compartimientos de carga;

3. *Pide* que el Consejo considere un mandato con efecto en 2011 para la sustitución de halones en:

— lavabos en las aeronaves nuevas; y

— lavabos, extintores manuales, motores y grupos auxiliares de energía en las aeronaves para las cuales se ha presentado una nueva solicitud de certificación de tipo.

4. *Pide* que el Consejo considere un mandato con efecto en 2014 para la sustitución de halones en los extintores manuales en las aeronaves nuevas;

5. *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 (PNUMA) por intermedio de su Comité de opciones técnicas sobre halones del Grupo de evaluación tecnológica y económica, en relación con el tema de la sustitución de halones para la aviación civil; y

6. *Resuelve* que el Consejo informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre el avance con respecto a la sustitución de halones en la aviación civil.

30.4 **Otorgamiento de licencias e instrucción**

30.4.1 La Comisión examinó las notas A36-WP/190 y A36-WP/191, presentadas por Antigua y Barbuda, Barbados, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Trinidad y Tabago. El propósito de la nota WP/190 era poner de relieve la instrucción sobre aviación y la función clave que desempeña en la seguridad y eficiencia de la aviación civil internacional. Se recomendaba que en la OACI se otorgara prioridad a la instrucción en aviación y se le asignaran los recursos apropiados de acuerdo con la Oficina central TRAINAIR. En la nota A36-WP/191 se proponía que la OACI incorporara normas adicionales de seguridad operacional en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, para los proveedores de servicios de escala de las aeronaves, incluyendo disposiciones sobre certificación. En la nota también se proponía que debía requerirse a los explotadores internacionales utilizar únicamente proveedores de servicios de escala certificados de conformidad con las normas propuestas.

30.4.2 La Comisión examinó la nota A36-WP/210, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Federación Internacional de Asociaciones de Productos Electrónicos para la Seguridad del Tránsito Aéreo (IFATSEA). En la nota se proponía la introducción de

normas de la OACI para la certificación de todos los proveedores de servicios de navegación aérea, comprendidos los organismos de mantenimiento y los suministradores de piezas críticas; la creación de Normas de otorgamiento de licencias para los profesionales en electrónica para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP) que desempeñan funciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación delicadas; y la elaboración de normas para reglamentar los límites de tiempo de trabajo de los funcionarios de control de tránsito aéreo y las funciones ATSEP.

30.4.3 Con respecto a la nota A36-WP/190, la Comisión reconoció que la instrucción apropiada era esencial para facilitar un sistema de aviación civil internacional seguro y eficiente y que la OACI debía continuar apoyando las iniciativas de los Estados para impartir instrucción. No obstante, consideraba que no era apropiado que la Comisión formulara recomendaciones sobre la forma en que las funciones de apoyo a la instrucción debían organizarse en la Secretaría de la OACI ya que esta responsabilidad correspondía al Secretario General.

30.4.4 La preparación de normas y textos de orientación para la certificación, la vigilancia y supervisión de los proveedores de servicios de escala a la que se refería la nota A36-WP/191 recibió apoyo de algunos delegados. Sin embargo, la mayoría consideró que con un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) eficaz a nivel de aeródromo y explotador se lograrían los objetivos en cuestión. Asimismo, se observó que el programa de auditoría de los explotadores de servicios de escala de la IATA, al que se refería la nota de información A36-WP/122, proporcionaría información valiosa para el SMS de aeropuertos y explotadores.

30.4.5 La mayoría de los delegados que comentaron sobre la WP/210 respaldaron las medidas propuestas por ITF e IFATSEA con respecto a las normas para ATSEP. Sin embargo, basándose en la experiencia de sus propios Estados, algunos delegados consideraron que esto no mejoraría la seguridad operacional. La Comisión convino en que el concepto de establecer requisitos para ATSEP podía apoyarse en principio, pero tenía que remitirse al Consejo de la OACI para su examen más a fondo teniendo en cuenta las repercusiones de carácter financiero.

30.4.6 La Comisión tomó nota además de las notas de información A36-WP/164, A36-WP/165, con Corrigendos núms. 1 y 2, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y la nota A36-WP/89, presentada por Singapur.

30.5 **Otros asuntos**

30.5.1 La Comisión examinó la nota A36-WP/208, presentada por ITF. En la nota se examinaba la historia y la situación actual con respecto a la reglamentación de la seguridad y salud en el trabajo y la necesidad de que las autoridades de la aviación tengan acceso a recursos y conocimientos especializados en esta área. La Comisión tomó nota del documento sin comentarios.