



A36-WP/359
P/57
26/9/07

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA CUESTIÓN 30

(Presentado por la presidenta de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre la cuestión 30 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria que adopte las Resoluciones 30/1 y 30/2.

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

Cuestión 30: Otros asuntos de seguridad operacional**30.1 Requisitos de competencia lingüística**

30.1.1 La Comisión examinó la nota A36-WP/151, presentada por el Consejo de la OACI, en la que se proporcionaba un informe sobre los avances realizados en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística y se proponía un proyecto de Resolución para mitigar las posibles repercusiones en el caso de que algunos Estados se atrasaran en su cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística comprendidos en el Anexo 1. Los pilotos que no cumplan con los requisitos de competencia lingüística requerirían obtener un permiso específico de los demás Estados para poder operar en el espacio aéreo bajo su jurisdicción. A los Estados que no puedan cumplir con la fecha de aplicación del 5 de marzo de 2008 se les instaría a elaborar un plan de acción para el cumplimiento que comprenda las medidas provisionales para mitigar el riesgo y ponerlo a disposición de los demás Estados. El secretario informó a la Comisión que, en el caso de que la Resolución fuese aprobada, se realizarían una serie de seminarios prácticos en cada Región de la OACI para ayudar a los Estados a elaborar sus planes de cumplimiento. En la Resolución también se propone que la OACI establezca criterios mundialmente armonizados para los exámenes lingüísticos. Asimismo, el secretario también indicó que en el presupuesto no se incluía ningún mecanismo de reconocimiento OACI para los exámenes lingüísticos, como se proponía en la nota A36-WP/151.

30.1.2 La Comisión examinó la nota A36-WP/68 presentada por la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), en la que dicha Federación expresaba su preocupación por el hecho de que muchos Estados no estaban progresando a un ritmo aceptable en el establecimiento oportuno de medios de instrucción de idiomas. La IFATCA pidió que se reforzara ante los Estados la importancia de este programa y que los Estados no establecieran mecanismos de notificación de deficiencias en materia de competencia lingüística mediante los cuales se instituyera un régimen de culpabilidad que resultaría contraproducente para la seguridad operacional de la aviación.

30.1.3 Mediante la nota A36-WP/183, la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) y el Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA) indicaron que algunos Estados no estarían en condiciones de someter a examen y certificar a todos sus pilotos titulares de licencias y controladores de tránsito aéreo antes del 5 de marzo de 2008. Se pidió reconsiderar la solicitud de la IAOPA de modificar las normas de competencia lingüística para operaciones VFR y aplazar la fecha de aplicación de los requisitos hasta que se evaluaran todas las repercusiones de la norma. En la nota también se pedía establecer pruebas normalizadas y simplificar los procedimientos de examen.

30.1.4 Se propuso la posibilidad de exonerar del requisito de competencia lingüística de nivel operacional 4 a los pilotos que operan VFR en espacio aéreo no controlado. La propuesta contó con cierto apoyo; no obstante, la mayoría se opuso a dicha exoneración. Se consideró que, en el período de transición del 5 de marzo de 2008 al 5 de marzo de 2011, los Estados deberían tener en cuenta, evaluando los riesgos, el efecto de los requisitos de competencia lingüística en las operaciones de la aviación general.

30.1.5 Un delegado manifestó su apoyo al plan de transición propuesto por el Consejo en el proyecto de Resolución adjunto a la nota A36-WP/151. Sin embargo, se tomó nota con preocupación de que el cumplimiento del plan mediante una Resolución de la Asamblea no garantizaría la aceptación por cada Estado contratante de los pilotos que no cumplan con el requisito de competencia lingüística de Nivel 4, aun cuando el Estado que haya expedido la licencia cumpla con publicar su plan de

cumplimiento en el sitio web de la OACI. Por consiguiente, se recomendó implantar el plan de transición mediante una enmienda del Anexo 1 a fin de aprovechar el reconocimiento internacional obtenido en virtud del Artículo 33 del Convenio. Aunque se registró cierto apoyo con respecto a este enfoque, la Comisión reconoció que quizá no sería posible enmendar el Anexo 1 antes de la fecha de aplicación del 5 de marzo de 2008 y que la resolución proporcionaba un medio práctico de adelantar la cuestión. Sin embargo, en vista de las inquietudes manifestadas, la Comisión convino en que el Consejo debía examinar a fondo la posibilidad de enmendar el Anexo 1 y adoptar las medidas apropiadas.

30.1.6 El sistema de reconocimiento OACI para los exámenes de competencia lingüística en la aviación propuesto en el párrafo 3.4 de la nota A36-WP/151 y los criterios mundialmente armonizados para los exámenes lingüísticos en la Cláusula dispositiva 2 del proyecto de resolución adjunto eran motivo de preocupación. Sin embargo, también se apoyó el establecimiento oportuno de un sistema OACI para el reconocimiento de los servicios de exámenes lingüísticos como medio de apoyar a los Estados en el cumplimiento uniforme de los requisitos de competencia lingüística.

30.1.7 Se reconoció la necesidad de información relativa a los planes de acción o al cumplimiento por los Estados de los requisitos de competencia lingüística, mucho antes del 5 de marzo de 2008.

30.1.8 Teniendo en cuenta el debate, la Comisión presenta para su adopción por la Plenaria, la siguiente Resolución.

Resolución 30/1: Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas

Considerando que, para evitar accidentes, la OACI ha introducido disposiciones para asegurar que el personal de tránsito aéreo y los pilotos cuenten con la competencia necesaria para realizar y comprender comunicaciones radiotelefónicas en idioma inglés, incluida la exigencia de que se utilice el inglés, de solicitarse, en todas las estaciones terrestres que presten servicios a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que las disposiciones en materia lingüística refuerzan el requisito de utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las cuales se ha especificado;

Reconociendo que los Estados contratantes han hecho esfuerzos considerables a fin de cumplir los requisitos de competencia lingüística para el 5 de marzo de 2008;

Reconociendo que algunos Estados contratantes tienen dificultades considerables en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística, comprendido el establecimiento de medios de instrucción y examen;

Reconociendo que algunos Estados contratantes necesitarán tiempo adicional para cumplir las disposiciones en materia de competencia lingüística más allá de la fecha de aplicación;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 38 del Convenio, todo Estado contratante que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de las normas y procedimientos internacionales está obligado a notificar inmediatamente a la OACI;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 39 b) del Convenio, todo titular de una licencia que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta todos los aspectos en que esta persona deja de cumplir con dichas condiciones; y

Considerando que, en virtud del Artículo 40 del Convenio, el personal cuyos certificados o licencias estén así anotados no podrá participar en la navegación internacional sin el permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se ha especificado;
2. *Encarga* al Consejo que apoye a los Estados contratantes en el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística mediante el establecimiento de criterios mundialmente armonizados para los exámenes lingüísticos;
3. *Insta* a los Estados contratantes que no estén en condiciones de cumplir los requisitos de competencia lingüística para la fecha de aplicación, a publicar en el sitio web de la OACI sus planes de acción para el cumplimiento de los requisitos lingüísticos, comprendidas las medidas provisionarias para mitigar el riesgo, según sea necesario, con respecto a pilotos, controladores de tránsito aéreo y explotadores de estaciones aeronáuticas que participan en vuelos internacionales, de conformidad con las prácticas conexas que figuran más adelante y los textos de orientación de la OACI;
4. *Encarga* al Consejo que proporcione orientación a los Estados para la elaboración de planes de acción para el cumplimiento, incluida una explicación de las medidas de reducción de riesgos, de manera tal que los Estados contratantes puedan publicar sus planes tan pronto como sea posible, o en todo caso antes del 5 de marzo de 2008;
5. *Insta* a los Estados contratantes a que dispensen el requisito de obtención de permiso que dispone el Artículo 40 del Convenio bajo su jurisdicción respecto a aquellos pilotos que no cumplen aún los requisitos de competencia lingüística de la OACI, por un período que no exceda de tres años después de la fecha de aplicación del 5 de marzo de 2008, con sujeción a que los Estados que expidieron o convalidaron las licencias hayan puesto sus planes de acción para el cumplimiento a disposición de todos los demás Estados contratantes;
6. *Insta* a los Estados contratantes a no restringir el ingreso de sus explotadores, en el curso de sus operaciones comerciales o de aviación general, al espacio aéreo bajo la jurisdicción o responsabilidad de otros Estados cuyos controladores de tránsito aéreo o explotadores de estaciones aeronáuticas no cumplan aún los requisitos de competencia lingüística, por un período que no exceda de tres años después de la fecha de aplicación del 5 de marzo de 2008, con sujeción a que los Estados citados hayan puesto sus planes de acción para el cumplimiento a disposición de todos los demás Estados contratantes;
7. *Insta* a los Estados contratantes a proporcionar datos sobre su nivel de cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística cuando así lo pida la OACI;

8. *Pide* al Consejo que presente al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea un informe sobre el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística de la OACI; y
9. *Declara* que esta Resolución sustituye a la Resolución A32-16.

Prácticas conexas

Los Estados contratantes que no estén en condiciones de cumplir los requisitos de competencia lingüística para el 5 de marzo de 2008 deberán:

1. Elaborar planes de acción para el cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística que comprendan lo siguiente:
 - a) un calendario para la adopción de los requisitos de competencia lingüística en su reglamentación nacional;
 - b) un calendario para el establecimiento de medios de instrucción y evaluación lingüística;
 - c) la descripción de un sistema para priorizar en función de los riesgos las medidas que han de adoptarse en el ínterin hasta lograr el cumplimiento pleno de los requisitos de competencia lingüística;
 - d) un procedimiento de anotación de las licencias para indicar el nivel de competencia lingüística del titular; y
 - e) la designación de un coordinador nacional en relación con el plan de acción para el cumplimiento de los requisitos de conocimiento del idioma inglés;
2. Poner sus planes de acción para el cumplimiento de los requisitos lingüísticos a disposición de todos los demás Estados contratantes mediante su publicación en el sitio web de la OACI lo más pronto posible, o en todo caso antes del 5 de marzo de 2008;
3. Notificar a la OACI las diferencias con las normas y métodos recomendados sobre competencia lingüística; y
4. Publicar en sus publicaciones de información aeronáutica las diferencias con los requisitos de competencia lingüística en relación con el suministro de servicios de navegación aérea.

30.2 Asuntos relativos a aeródromos

30.2.1 La Comisión examinó la nota A36-WP/14, presentada por el Consejo sobre la implantación mundial de los requisitos para la certificación de aeródromos del Anexo 14 – *Aeródromos*, Volumen I – *Diseño y operaciones de aeródromos*. Al subrayar la importancia de la certificación de aeródromos ante la creciente tendencia hacia una mayor autonomía y privatización de aeropuertos, en el informe se pone de relieve la falta de progreso en la aplicación de los requisitos sobre certificación de aeródromos, comprendidos los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).

30.2.2 En la nota A36-WP/169, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) al tomar nota de las conclusiones consignadas en la nota A36-WP/14, presentó las actividades emprendidas por el ACI en relación con la seguridad operacional de los aeropuertos y propuso una serie de medidas para resolver los problemas planteados.

30.2.3 En la nota A36/WP/220, presentada por China, se recomendaba enmendar el alcance de la disposición comprendida en el Anexo 14, Volumen I, e incluir una disposición que tratara sobre las nuevas actividades relacionadas con los aeropuertos, tales como los sistemas de gestión de la información en los aeródromos. Además se propuso que la OACI estudiara la posibilidad de elaborar SARPS adicionales sobre señales y letreros de plataforma, a fin de examinar las disposiciones relativas a la limitación de obstáculos. El delegado de China sugirió además que la OACI considerara elevar a la categoría de norma los textos de orientación sobre gestión de la seguridad operacional que figuran en el *Manual de certificación de aeródromos* (Doc 9774) y en el *Manual de servicios de aeropuertos* (Doc 9137).

30.2.4 La Comisión tomó nota del nivel relativamente bajo de implantación de la certificación de aeródromos, incluidos los SMS, e instó a los Estados a que llevaran a cabo la certificación de aeródromos como una cuestión prioritaria y garantizaran que en sus aeródromos se introdujeran los SMS. La Comisión también tomó nota de las sugerencias de que la OACI realizara seminarios teóricos y prácticos adicionales sobre certificación de aeródromos y sistemas de gestión de la seguridad operacional, incluidas orientaciones uniformes y armonizadas sobre los SMS.

30.3.5 La Comisión acogió el ofrecimiento del ACI de trabajar con la OACI para aumentar el nivel de aplicación de la certificación de aeródromos, y:

- a) convino en que la cantidad de aeropuertos que han sido certificados, y que han implantado sistemas de gestión de la seguridad operacional deberían aumentar rápidamente;
- b) instó a los encargados de la reglamentación a que apliquen los SARPS del Anexo 14, Volumen I y eviten una sobreglamentación excesiva y costosa;
- c) convino en que los Estados deberían fomentar que las enseñanzas en materia de seguridad operacional se compartan; y
- d) convino en que, basándose en el estudio realizado sobre las especificaciones del Anexo 14 para la letra de clave F de referencia de aeródromo, la OACI debería considerar la revisión de las especificaciones para todas las letras de clave hasta la E.

30.2.6 La Comisión convino en la intención de la recomendación del ACI para que los Estados elaboraran disposiciones de reglamentación para requerir a los explotadores de aeronaves y a los agentes de manipulación que informen sobre todos los incidentes y accidentes que ocurran en los aeropuertos pero, consideró que tal requisito era de hecho parte de la implantación de los SMS en los aeropuertos.

30.2.7 La Comisión tomó nota de las propuestas comprendidas en la nota A36-WP/220 y convino en remitirlas al Consejo para que tome las medidas que considere necesarias.

30.2.8 La Comisión tomó nota de la información proporcionada por China en las notas A36-WP/219 y A36/WP/221 sobre su gestión del peligro de la fauna silvestre en los aeropuertos y las medidas adoptadas para elaborar e implantar los SMS en los aeropuertos, respectivamente. La Comisión también tomó nota de la información proporcionada por la India en la nota A36-WP/160 relativa a la aplicación de los requisitos del Anexo 14, Volumen I sobre certificación de aeródromos en la India.

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. *Concuerta* 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 sobre otorgamiento de licencias 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 de otorgamiento de licencias 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 elaborar SARPS que ayudarían a asegurar la seguridad y salud en el trabajo de los miembros de las tripulaciones de cabina. La Comisión tomó nota del documento sin comentarios.