



A39-WP/478
TE/208
3/10/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 37

El texto adjunto sobre la cuestión 37 se presenta a la Comisión técnica para que lo examine.

Cuestión 37: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica**Gestión del estrés en incidentes críticos, Anexo 1 — *Licencias al personal, instrucción basada en competencias y seguimiento de vuelos***

37.1 La Comisión examinó la nota A39-WP/253, presentada por Argentina, que trata sobre los beneficios que se derivan de que los proveedores de servicios de tránsito aéreo ofrezcan programas de gestión del estrés en incidentes críticos a los profesionales de servicios de tránsito aéreo. La Comisión coincidió en que podrían obtenerse beneficios de tales programas y acordó que los grupos de expertos pertinentes tuviesen presente este asunto, cuando correspondiera, al actualizar las disposiciones de la OACI en el futuro.

37.2 En la nota A39-WP/106, presentada por Eslovaquia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros¹, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)²; y por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), se planteaba la necesidad de analizar y examinar la pertinencia del actual marco de la OACI relativo a la evaluación del estado de salud mental de la tripulación de vuelo. Esto se planteaba en respuesta a varios accidentes en que se había constatado que el factor causal de los mismos había sido el estado de salud mental de la tripulación de vuelo. La Comisión, al reconocer la conveniencia de que la OACI analice y examine su marco actual y la necesidad de coordinar con organizaciones internacionales pertinentes, convino en recomendar que la propuesta se remitiera al Consejo para que la examinara más a fondo teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas con cargo al Presupuesto para 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

37.3 La Comisión examinó la nota A39-WP/129, presentada por la India, y la nota A39-WP/298, presentada por la Federación Internacional de Asociaciones de Productos Electrónicos para la Seguridad del Tránsito Aéreo (IFATSEA), en las que se proponía la elaboración de requisitos de licencia para los especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP) para su incorporación en el Anexo 1 — *Licencias al personal*. La Comisión también examinó la nota A39-WP/368 Revisión núm. 1 y Corrigiendo núm. 1 (en francés solamente), presentada por Ghana, en la que se proponía incorporar requisitos de licencia en el Anexo 1 para todos los profesionales que se inician en la aviación, incluidos aquellos cuyas competencias se han incluido en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción* (PANS-TRG, Doc 9868). La Comisión recordó que durante el 36º, 37º y 38º período de sesiones de la Asamblea se habían analizado propuestas similares para los ATSEP. En esas oportunidades la Comisión había señalado que la instrucción proporcionaba la competencia mientras que el otorgamiento de licencias era solamente un medio de proporcionar pruebas de tal competencia. La Comisión también recordó que la OACI había elaborado procedimientos basados en competencias para los ATSEP en los PANS-TRG que elevarían y armonizarían el nivel de competencias permitiendo que los Estados implanten un enfoque flexible con respecto a la instrucción basada en competencias. La introducción de una licencia para ATSEP eliminaría dicha flexibilidad y añadiría una carga administrativa a los Estados. Además, la Comisión reconoció que dicha situación

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumanía, Suecia y Reino Unido

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, ex República Yugoslava de Macedonia, Turquía y Ucrania

podría tener repercusiones negativas en la labor de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) en un momento en que todavía no se habían determinado los posibles beneficios derivados de la instrucción basada en competencias, de conformidad con los PANS-TRG ni la evaluación de los ATSEP. La Comisión señaló que no habían pruebas que demostraran que la ausencia de una licencia para los ATSEP afectaba la seguridad operacional. Por consiguiente, la Comisión no respaldó la propuesta de introducir normas en el Anexo 1 para los ATSEP o para ninguna función aeronáutica que no fuese relacionada con la tripulación de vuelo, el personal de mantenimiento, los controladores de tránsito aéreo y despachadores de vuelo. Sin embargo, la Comisión, convino en que debería continuarse el trabajo relacionado con los PANS-TRG en la forma prevista, reconociendo el amplio apoyo que se había expresado con respecto a la implantación de enfoques basados en competencias para la instrucción y la evaluación de las funciones aeronáuticas.

37.4 La Comisión examinó la nota A39-WP/393, presentada por la Federación Internacional de Asociaciones de Despachadores de Líneas Aéreas (IFALDA), en la que se pedía a la OACI que adoptara un enfoque basado en competencias al enmendar la documentación de la OACI relativa a los despachadores de vuelo. La Comisión reconoció la importante función que desempeñaban los despachadores de vuelos en los procedimientos de seguimiento de vuelos y tomó nota del apoyo que la IFALDA brindaba a la labor en curso sobre los PANS-TRG. La Comisión también apoyó la elaboración de procedimientos basados en competencias en los PANS-TRG para despachadores de vuelo y en los textos de orientación, de ser necesario, y recomendó que el asunto se remitiera al Consejo para examen ulterior, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas con cargo al Presupuesto para 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

37.5 Presentaron notas de información Eslovaquia, en nombre de la UE, CEAC y EUROCONTROL (A39-WP/196) y el Comité interestatal de aviación de la Comunidad de Estados Independientes (IAC) (A39-WP/366).

Sistemas de retención de seguridad infantil, tiempo de rodaje variable (VTT) dinámico, cizalladura de viento y base de datos de certificación de aeródromos

37.6 La Comisión examinó la nota A39-WP/214, presentada por el Canadá, en la que se recomendaba promover la armonización internacional del uso de los sistemas de retención de seguridad infantil (CRS) como seguimiento de la publicación del *Manual sobre la aprobación y uso de sistemas de retención infantil* (Doc 10049), de la OACI. Asimismo, en la nota se solicita que se armonice el uso de los CRS y se garantice un nivel de seguridad aceptable para infantes y niños pequeños que viajan por vía aérea. En la nota A39-WP/300, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y que también se relaciona con los CRS, se recomendaba la elaboración de textos de orientación para el reconocimiento de las aprobaciones de los CRS, a fin de promover el reconocimiento mutuo de los CRS entre los Estados e instó a la OACI a que alentara la aplicación de las orientaciones que figuran en el Doc 10049. Asimismo solicitaba que los Estados y la industria llevaran a cabo campañas de promoción sobre el uso de los CRS para crear conciencia sobre su uso a bordo de las aeronaves. Teniendo en cuenta las deliberaciones, la Comisión apoyó la necesidad de elaborar disposiciones relativas a los CRS, incluido el mutuo reconocimiento de las aprobaciones entre los Estados y convino en recomendar que el asunto se remitiera al Consejo para su consideración ulterior, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas con cargo al Presupuesto para 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

37.7 En la nota A39-WP/286, presentada por la India, se proporcionaba información sobre un nuevo método de cálculo del tiempo de rodaje variable (VTT), conocido como VTT dinámico, que se consideraba como una mejora con respecto al método de cálculo fijo que comúnmente se utilizaba en los aeropuertos en que se había implementado la toma de decisiones colaborativa (A-CDM). En la nota también se proponía exigir el uso del VTT dinámico en función de factores locales para reducir la desviación de la hora objetivo de despegue. La Comisión tomó nota de la pertinencia de adaptar los cálculos del tiempo de rodaje a las condiciones específicas de un determinado aeródromo y, teniendo en cuenta que la cuestión de la A-CDM ya estaba incluida en el programa de trabajo de la Organización, la Comisión convino en que el contenido de la nota debería señalarse a la atención del grupo de expertos apropiado.

37.8 La Comisión examinó la nota A39-WP/287, presentada por la Federación de Rusia, que trataba sobre el estado global del desarrollo y el uso de sistemas terrestres para la detección de cizalladura del viento a poca altura y se recomendaba continuar trabajando para normalizar estos sistemas. La Comisión señaló que el *Manual sobre cizalladura del viento a poca altura* (Doc 9817) contenía amplios textos de orientación para ayudar a comprender este fenómeno meteorológico y aplicar las disposiciones conexas contenidas en el Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*. La Comisión convino en que la propuesta justificaba un estudio ulterior centrado en la ampliación de los textos de orientación existentes en lugar de requisitos y recomendó que se remitiera al Consejo para examen ulterior, sujeto a la disponibilidad de recursos.

37.9 La Comisión examinó la nota A39-WP/241, presentada por los Estados Unidos, en la que solicitaba apoyo para que la OACI recopilara y mantuviera una base de datos centralizada sobre el estado de certificación de cada aeródromo. La Comisión reconoció que, dependiendo de la plataforma que se utilice, las repercusiones de recursos de una base de datos de este tipo podrían ser considerables y señaló que esta propuesta no estaba dentro del actual programa de trabajo de la OACI. Sin embargo, la Comisión coincidió en que la propuesta justificaba un estudio ulterior que incluyera la medida en que los planes regionales de navegación aérea podrían desempeñar una función en hacer que dicha información sea ampliamente accesible y convino en recomendar que se remitiera al Consejo para examen ulterior, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas con cargo al Presupuesto para 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación y la traducción al árabe del término “mercancías peligrosas”

37.10 La Comisión examinó la nota A39-WP/94, presentada por Eslovaquia, en nombre de la UE, CEAC y EUROCONTROL, relativa a la necesidad de un procesamiento y supervisión más eficientes de las medidas relacionadas con las recomendaciones sobre seguridad operacional. En la nota se pedía a la OACI que identificara dichas posibilidades y, cuando correspondiera, propusiera enmiendas del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. Al apoyar la nota de estudio y recordando los debates y medidas tomadas con respecto a la nota A39-WP/272 en el marco de la cuestión 35, la Comisión convino en recomendar que la propuesta de que la OACI adoptara un proceso para identificar las recomendaciones en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC) se remitiera al Consejo para examen ulterior.

37.11 Se tomó nota de una nota de información presentada por el Comité Interestatal de Aviación de la Comunidad de Estados Independientes (IAC) (A39-WP/365).

37.12 La Comisión examinó la nota A39-WP/157, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se recomendaba modificar la traducción al árabe de “mercancías peligrosas” cuando se hacía referencia a las mismas en la documentación de la OACI. La Comisión convino en que podría ser necesario modificar la traducción pero que la OACI debería plantear este punto al Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas y en el Sistema Globalmente Armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos, de las Naciones Unidas, antes de considerar cualquier cambio en la documentación de la OACI. Esto permitiría la armonización con las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas: Reglamentación modelo, que era el documento de base del Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* y las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284).

37.13 Proporcionaron notas de información: Argentina (A39-WP/176 y A39-WP/178), Emiratos Árabes Unidos (A39-WP/318 y A39-WP/319), Estados Unidos (A39-WP/434 y A39-WP/435) India (A39-WP/128), Indonesia (A39-WP/221), Kiribati (A39-WP/217), y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) (A39-WP/388).