COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

ANEXO

a la

PROPUESTA DE DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con la adopción de una serie de enmiendas a varios anexos del Convenio de Chicago

ANEXO

Posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con la adopción de las enmiendas a una serie de anexos del Convenio de Chicago

1. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE

El Consejo de la OACI debe adoptar, durante su 219.º período de sesiones, a partir del 2 de marzo de 2020, una serie de enmiendas a varios anexos del Convenio de Chicago, en los ámbitos de la seguridad operacional, el medio ambiente y la navegación aérea. En este contexto, teniendo en cuenta la legislación pertinente de la Unión, la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 219.º período de sesiones del Consejo de la OACI es la que se expone a continuación.

1.1. Enmienda 176 al anexo 1, sobre licencias al personal (punto 15 del orden del día)

Apoyar la enmienda.

En particular en cuanto a la armonización con la enmienda 5 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, doc. 9868), apoyar, con las siguientes sugerencias para garantizar una flexibilidad adecuada en el contexto del desarrollo de aeronaves innovadoras:

- suprimir todas las referencias a los dispositivos específicos de instrucción en simulación de vuelo que se utilizarán durante el curso de licencia de piloto con tripulación múltiple a que se refiere la sección 3, «Simulación de vuelo», del apéndice 3 del anexo 1 del Convenio de Chicago;
- definir el concepto de aeronave de despegue vertical como sigue: «Aeronave de despegue vertical» significa cualquier aeronave que obtiene la sustentación vertical y la propulsión/sustentación en vuelo de rotores o motores / dispositivos propulsores de geometría variable acoplados o contenidos dentro del fuselaje o las alas; o, al menos, eliminar el criterio de «ala fija».

1.2. Enmienda 79 al anexo 3, sobre el servicio meteorológico para la navegación aérea internacional (punto 16 del orden del día)

Apoyar la enmienda.

1.3. Enmienda 61 al anexo 4, sobre cartas aeronáuticas (punto 17 del orden del día)

Apoyar la enmienda.

1.4. Enmiendas 44, 37 y 23 a las partes I, II y III, respectivamente, del anexo 6, sobre la operación de aeronaves (puntos 18, 19 y 20 del orden del día)

Apoyar las enmiendas, con la siguiente excepción: la obligación introducida por las enmiendas 44, 37 o 23 de que el explotador de servicios aéreos lleve copias compulsadas del acuerdo previsto en el artículo 83 *bis* en una aeronave que sea objeto de tal acuerdo. Este requisito engorroso no proporciona ningún beneficio para la seguridad operacional. Por consiguiente, debe rechazarse esta enmienda.

1.5. Adopción de la enmienda 92 al anexo 10, sobre telecomunicaciones aeronáuticas, volumen I y volumen II (puntos 21 y 22 del orden del día)

Apoyar la enmienda.

1.6. Adopción de la enmienda 52 al anexo 11, sobre servicios de tránsito aéreo (punto 23 del orden del día)

Apoyar la enmienda.

1.7. Adopción de la enmienda 18 al anexo 13, sobre investigación de accidentes de aviación (punto 24 del orden del día)

Apoyar la enmienda con comentarios.

1.8. Adopción de las enmiendas 15 y 9 al anexo 14, sobre aeródromos, volumen I y volumen II (puntos 25 y 26 del orden del día)

Apoyar la enmienda.

1.9. Adopción de la enmienda 41 al anexo 15 (punto 27 del orden del día)

Apoyar la enmienda.

1.10. Adopción de las enmiendas 13, 10 y 1 a los volúmenes I, II y III, respectivamente, del anexo 16 (puntos 28, 29 y 30 del orden del día).

Apoyar las enmiendas.

1.11. Adopción de la enmienda 13 al anexo 18 (punto 31 del orden del día).

Apoyar la enmienda.

2. EXPLICACIÓN DETALLADA EN LA QUE SE BASA LA POSICIÓN PROPUESTA EN CADA PUNTO

2.1. **Enmienda 176 al anexo 1, sobre licencias al personal (punto 15 del orden del día)**

La enmienda propuesta se refiere a la armonización con la enmienda 5 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, doc. 9868) en lo que se refiere a: nuevas definiciones; actualización de los requisitos aplicables a los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo relativos a conocimientos, pericia y experiencia, e introducción de disposiciones relativas a instructores de control de tránsito aéreo en el puesto de trabajo para enseñar a los controladores de tránsito aéreo; enmienda a las disposiciones en materia de aeronaves de despegue vertical y actualizaciones menores de las disposiciones vigentes.

Los detalles se presentan en los puntos 2.1.2 a 2.1.4.

2.1.1. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo[1], Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión[2], Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión[3], Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión[4], Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión[5].

---

[1] Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

[2] Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la

2.1.2. Armonización con la enmienda 5 de los PAS-TRG

Esta enmienda armoniza las definiciones y disposiciones existentes a la nueva metodología relativa a la formación y la evaluación basadas en competencias introducida en los PANS-TRG. Actualiza las referencias a los PANS-TRG e introduce otras definiciones, como supervisión, piloto a los mandos y piloto que supervisa, así como gestión de amenazas y errores en apoyo de las normas y métodos recomendados actualizados.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta con las siguientes sugerencias:

- suprimir todas las referencias a los dispositivos específicos de instrucción en simulación de vuelo que se utilizarán durante el curso de licencia de piloto con tripulación múltiple a que se refiere la sección 3, «Simulación de vuelo», del apéndice 3 del anexo 1 del Convenio de Chicago. Justificación: el doc. 9625 de la OACI ya indica qué dispositivos se deben utilizar para cada elemento de formación para la licencia de piloto con tripulación múltiple. La supresión de las referencias de dicha propuesta evitará duplicaciones;
- o bien armonizar plenamente la definición de aeronave de despegue vertical (en el anexo 1 del Convenio de Chicago) con la definición de la Unión: «Aeronave de despegue vertical» significa cualquier aeronave que obtiene la sustentación vertical y la propulsión/sustentación en vuelo de rotores o motores / dispositivos propulsores de geometría variable acoplados o contenidos dentro del fuselaje o las alas[6]; o bien, como mínimo, modificarla eliminando el criterio de «ala fija». Justificación: esto garantizará la flexibilidad necesaria en el contexto del desarrollo de nuevas aeronaves innovadoras.

Si estas sugerencias no se tienen en cuenta, debe apoyarse la enmienda de todos modos, habida cuenta de su mérito general.

2.1.3. Actualización de los requisitos aplicables a los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo relativos a conocimientos, pericia y experiencia, e introducción de disposiciones relativas a instructores de control de tránsito aéreo en el puesto de trabajo para enseñar a los controladores de tránsito aéreo.

---

aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

3 Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

4 Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 805/2011 de la Comisión (DO L 63 de 6.3.2015, p. 1).

5 Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo / navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

6 Anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil.

Esta enmienda propone actualizar los requisitos de conocimientos, pericia y experiencia aplicables a los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo e introduce una norma para aclarar los requisitos del controlador de tránsito aéreo que supervisa a los controladores de tránsito aéreo en prácticas. Se propone modificar las normas sobre la experiencia de los controladores en prácticas para mejorar la redacción e introducir una demostración de competencia como parte de la formación. También aclara la redacción sobre el período de tiempo en que debe adquirirse la experiencia requerida.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.1.4. Disposiciones en materia de aeronaves de despegue vertical y actualizaciones menores de las disposiciones vigentes.

El Consejo de la OACI adoptó en 2014 una modificación que ampliaba la validez de las medidas transitorias relacionadas con la categoría de despegue vertical con el fin de permitir la entrada en servicio de aeronaves de despegue vertical. Desde entonces no se ha certificado ninguna aeronave de despegue vertical debido a acontecimientos inesperados y retrasos en los ensayos de certificación, y es necesario prorrogar la validez de las medidas transitorias. Dado que se espera que la primera aeronave de despegue vertical entre en servicio en 2020, se propone como fecha de finalización de las medidas transitorias el 5 de marzo de 2025. La enmienda también propone actualizaciones menores de los conocimientos requeridos para la habilitación de vuelo por instrumentos a fin de armonizarla con la tecnología actual y de contribuir a la integración de la navegación basada en la performance en las operaciones tradicionales.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2. **Enmienda 79 al anexo 3, sobre el servicio meteorológico para la navegación aérea internacional (punto 16 del orden del día)**

2.2.1. Descripción

La enmienda propuesta, que surgió a raíz de la cuarta reunión del Panel Meteorológico (METP/4), se refiere al modelo de intercambio de información meteorológica de la OACI (IWXXM), al servicio de vigilancia de volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), al sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) y a los boletines SIGMET, AIRMET y GAMET[7].

Los detalles se presentan en los puntos 2.2.3 a 2.2.15.

2.2.2. Normativa pertinente de la Unión

[7] El Reglamento (UE) 2017/373 hace referencia a AIRMET y SIGMET. Proporcionan información a los usuarios del espacio aéreo en relación con determinadas condiciones meteorológicas.

GAMET viene definido en las normas de la OACI. Consiste en un pronóstico de área en un lenguaje claro y abreviado para vuelos a baja altura en una región de información de vuelo o una subzona de esta, preparado por la oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica en cuestión y que se intercambia con oficinas meteorológicas de las regiones de información de vuelo adyacentes, según lo acordado entre las autoridades meteorológicas correspondientes. Por lo que se refiere a la legislación de la UE, se hace referencia a los «pronósticos de área para vuelos a baja altura», tal como se definen en el anexo I (Definiciones) del Reglamento (UE) 2017/373.

2.2.3. Cenizas volcánicas resuspendidas[8]

La enmienda propuesta tiene por objeto facilitar la notificación de la presencia de cenizas volcánicas cuando se produzca esta resuspensión. A este respecto, es necesario modificar la definición de centro de avisos de cenizas volcánicas (VAAC)(mencionado en el anexo 3, capítulo 1, del Convenio de Chicago) y la plantilla para el mensaje de aviso de cenizas volcánicas (a la que se refiere la tabla A2-1 del anexo 3 del Convenio de Chicago). En la definición de VAAC, el cambio propuesto consiste en la supresión de las palabras «después de las erupciones volcánicas», eliminando así una restricción existente y facilitando que los VAAC proporcionen información de asesoramiento. Por lo que se refiere al mensaje de aviso de cenizas volcánicas (tabla A2-1), se propone modificar la columna de ejemplos para ofrecer orientación sobre el uso adecuado de la terminología permitida en la columna de plantillas. También se propone mejorar otros dos elementos dentro de la plantilla de aviso de cenizas volcánicas relativos al número de volcán que se armonizará con la versión más reciente de la base de datos de la Asociación Internacional de Volcanología y Química del Interior de la Tierra y a la actualización de una referencia satélite.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.4. Sistema de gestión de la calidad para la prestación de servicios meteorológicos

La enmienda propone actualizaciones en las referencias del anexo 3 del Convenio de Chicago para armonizarlas con el material orientativo del sistema de gestión de la calidad actual, debido a la interrupción de las siguientes publicaciones por parte de la OACI y de la Organización Meteorológica Mundial:

- Manual de la OACI sobre el sistema de gestión de la calidad para la prestación de servicios meteorológicos a la navegación aérea internacional (doc. 9873)
- OMM N.º 1001, Manual / Guía del Sistema de Gestión de la Calidad para el suministro de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional.

La publicación pertinente en vigor es OMM-N.º 1100, Guía para la aplicación de sistemas de gestión de la calidad para los Servicios Meteorológicos e Hidrológicos Nacionales y otros proveedores de servicios pertinentes.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.5. Mejora de la armonización de la información SIGMET

La modificación propuesta tiene por objeto la coordinación entre las oficinas de vigilancia meteorológica a la hora de emitir información SIGMET, como práctica recomendada en el anexo 3 del Convenio de Chicago para hacer frente a la información SIGMET incoherente o totalmente ausente en algunas partes del mundo. Habida cuenta de los progresos realizados en la mejora de la armonización de la información SIGMET mediante actividades de coordinación bilaterales o multilaterales en

[8] La expresión «cenizas volcánicas resuspendidas» es la expresión que utiliza la OACI para las cenizas volcánicas, posiblemente algún tiempo después y a una cierta distancia de una erupción volcánica ya extinguida, que han subido a la atmósfera y han sido dispersadas por fuertes vientos, de forma que constituyen un peligro para las aeronaves.

algunas regiones, METP/4 propone una práctica recomendada para todos los Estados que tienen la responsabilidad de emitir información SIGMET.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.6. Modelos de mapas (modelo VAG y modelo SVA) utilizados en el apéndice 1 del anexo 3

Se propone modificar los modelos de mapas que figuran en el apéndice 1 del anexo 3 del Convenio de Chicago para representar la ubicación y extensión de las nubes de cenizas volcánicas. A este respecto, la propuesta aborda la necesidad de superar las deficiencias detectadas en los actuales modelos VAG y SVA utilizados en el apéndice 1, especialmente en lo que respecta a las proyecciones cartográficas, la utilización de polígonos para representar la cobertura de nubes de cenizas volcánicas y las capas de nubes. La Organización Meteorológica Mundial (OMM), como custodio de (todos) los modelos de mapas utilizados en el apéndice 1, elaboró un máximo de dos ejemplos por cada modelo VAG y SVA.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.7. Información del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS)

La enmienda propuesta mejora los pronósticos del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) conforme a lo solicitado en las conclusiones de la Reunión Departamental de Meteorología OACI/OMM (MET/14, 2014). Estas solicitudes incluyen: a) mejoras en la resolución espacial horizontal de las retículas de peligros (por ejemplo, pronósticos de turbulencias, hielo o cumulonimbos) de los 1,25 grados actuales a 0,25 grados; y b) modificaciones de los parámetros objeto de pronóstico. Junto con ese aumento en la resolución de las retículas de peligros, se procederá a la sustitución de los avisos de posibles turbulencias y engelamiento con información sobre la fuerza de las turbulencias y del engelamiento. Además, los pronósticos de punto reticular de turbulencia en nubes se retirarán, y se ampliarán los nuevos pronósticos de punto reticular de fuerza de las turbulencias a los niveles de vuelo FL100, FL140 y FL180. Estos nuevos niveles de turbulencia, cuando se utilicen en combinación con la retícula de cumulonimbos, proporcionarán una información más sólida desde el punto de vista científico sobre las turbulencias que el algoritmo de turbulencia en nubes que se va a dejar de utilizar. Estas mejoras de la resolución horizontal y vertical de los pronósticos de WAFS pretenden satisfacer plenamente las necesidades del sector de la aviación.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.8. Avisos de ciclón tropical y SIGMET de ciclón tropical

Se propone modificar los mensajes SIGMET de ciclón tropical y los avisos de ciclón tropical para corregir y reducir las incoherencias y las deficiencias en el formato de dichos mensajes. Los cambios propuestos ayudarían a evitar que los usuarios interpreten mal los datos, lo cual mejoraría la seguridad operacional. También mejorarían la validación y la traducción de dichos mensajes desde los códigos alfanuméricos tradicionales (TAC) al modelo de intercambio de información meteorológica de la OACI (IWXXM) para evitar errores IWXXM.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.9. Disposiciones en materia de información sobre avisos de meteorología espacial

La enmienda propuesta tiene por objeto mejorar las disposiciones vigentes en materia de meteorología espacial. Estas mejoras permitirán que se combine más de un efecto meteorológico espacial [es decir, el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), la radiación, las comunicaciones por satélite (SATCOM) y las comunicaciones de alta frecuencia (HF COM)] con la misma intensidad en un único aviso de meteorología espacial y que todos los efectos meteorológicos espaciales se describan utilizando bandas de latitud. Además, el texto propuesto mejora la resolución vertical de la información facilitada.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.10. Indicación de parámetros omitidos o incorrectos en METAR

La enmienda propuesta pretende garantizar que el esquema IWXXM pueda indicar fácilmente los parámetros omitidos o incorrectos en el METAR en forma de TAC para evitar fallos en el proceso de validación una vez traducido de los TAC al IWXXM. El METP considera que el uso de la barra (/) para indicar una cifra o una letra que falte en el texto de los boletines meteorológicos es una propuesta esencial en la transición al sistema IWXXM y a la gestión de la información a nivel del sistema (SWIM).

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.11. Valores umbral revisados del índice de disipación de la corriente en torbellino (EDR)

La propuesta tiene por objeto actualizar los valores del índice de disipación de la corriente en torbellino (EDR) y el índice que se utiliza para informar de las turbulencias en aeronaves. Dado que las pruebas científicas han demostrado que los valores umbral EDR contenidos en el anexo 3 del Convenio de Chicago son demasiado elevados, la propuesta introduce: a) valores umbral EDR actualizados basados en estudios científicos de más de 100 millones de informes sobre turbulencias en aeronaves; b) algunos ajustes relativos a la terminología; y c) una nota explicativa.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.12. Información AIRMET y GAMET

La enmienda propuesta permite que los pronósticos de área para los vuelos a baja altura preparados y producidos de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea se transmitan al Servicio de Información sobre Datos de Aviación Segura (SADIS) y al Servicio de Intercambio de Información de WAFS (WIFS). El cambio en el requisito, solicitado por los usuarios aeronáuticos, hará que se disponga de un conjunto más completo de datos AIRMET y GAMET, lo que beneficiará a los usuarios de SADIS y WIFS en todo el mundo.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.13. Liberación de materiales radiactivos a la atmósfera

La enmienda propuesta en relación con la nube radiactiva (RDOACT CLD) SIGMET es necesaria para mantener la coherencia con la enmienda 78 al anexo 3 del Convenio de Chicago, que introdujo la

representación del área RDOACT CLD SIGMET mediante un cilindro con un radio fijo que se extiende a todos los niveles de vuelo y que no depende del tiempo. Los cambios propuestos en la tabla A6-1A (plantilla para mensajes SIGMET y AIRMET) y en el ejemplo A6-4 (mensaje SIGMET para nube radiactiva) del anexo 3 simplificarán los requisitos actuales.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.14. Inclusión de las tempestades fuertes de polvo en las tablas A4-1 y A6-1B en relación con los enlaces ascendentes y descendentes de las aeronotificaciones especiales

La enmienda propuesta consiste en incluir la notificación de las tempestades fuertes de polvo (HVY DS) en las aeronotificaciones especiales para mejorar la disponibilidad de dicha información en las aeronotificaciones especiales en apoyo de la aviación civil internacional.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.2.15. Modelo de intercambio de información meteorológica de la OACI (IWXXM), red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) y servicio fijo aeronáutico (AFS)

Las disposiciones propuestas introducen algunas modificaciones menores en el anexo 3 del Convenio de Chicago para facilitar el intercambio IWXXM, dado que el IWXXM no puede intercambiarse por la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN). Para ello, se refieren al término genérico servicio fijo aeronáutico (AFS), que incluye tanto la AFTN como el «sistema de gestión de mensajes de tránsito aéreo (ATS) (AMHS)»; este último puede intercambiar IWXXM.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.3. **Enmienda 61 al anexo 4, sobre cartas aeronáuticas (punto 17 del orden del día)**

2.3.1. Descripción

La enmienda propuesta se refiere a gráficos relativos a las puntas de alas plegables, a las ayudas terrestres para la navegación en los procedimientos de navegación basada en la performance (PBN), a la superficie del segmento visual y a las operaciones simultáneas en pistas de vuelo paralelas o casi paralelas.

2.3.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.4. **Enmiendas 44, 37 y 23 a las partes I, II y III, respectivamente, del anexo 6, sobre la operación de aeronaves (puntos 18, 19 y 20 del orden del día)**

2.4.1. Descripción

La enmienda 44 al anexo 6, parte I, se refiere a los mínimos de utilización de aeródromo, la aproximación final de descenso continuo, la CAT III, el artículo 83 *bis*, los registradores de vuelo, las zonas de conflicto, el compartimiento de carga, el sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) y los chalecos salvavidas. La enmienda 37 al anexo 6, parte II, y la enmienda 23 al anexo 6, parte III, se refieren a los mínimos de utilización de

aeródromo, la aproximación final de descenso continuo, la CAT III, el artículo 83 *bis* y los registradores de vuelo.

2.4.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión[9].

2.4.3. Posición de la Unión

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta.

Se sugiere, no obstante, eliminar la obligación introducida de que el explotador de servicios aéreos lleve copias compulsadas del acuerdo previsto en el artículo 83 *bis* en una aeronave que sea objeto de tal acuerdo. Este requisito no presenta ningún beneficio para la seguridad operacional y la información puede estar disponible utilizando otros medios, por ejemplo un repositorio de la OACI, o creando la obligación de que los Estados contratantes que suscriban dichos acuerdos los publiquen en su sitio web.

Si estas sugerencias no se tienen en cuenta, debe apoyarse la enmienda de todos modos, habida cuenta de su mérito general.

2.5. **Enmienda 92 al anexo 10, sobre telecomunicaciones aeronáuticas, volumen I y volumen II (puntos 21 y 22 del orden del día)**

2.5.1. Descripción

Volumen I: La enmienda propuesta se refiere al sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y a las ayudas convencionales para la navegación a raíz de las reuniones cuarta y quinta del Panel de Sistemas de Navegación (NSP/4 y 5). La enmienda propuesta aborda lo siguiente: a) categorías de actuación de las instalaciones del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS); b) suministro de información sobre el estado operacional de los servicios de radionavegación; c) actualización de las disposiciones relativas al sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) para introducir nuevos proveedores de servicios SBAS, un nuevo identificador de norma de tiempo universal coordinado (UTC) y los requisitos de supervisión de la expedición de datos (IOD) del sistema de posicionamiento global (GPS); d) disposiciones para garantizar la compatibilidad de la radiodifusión de datos en VHF (VDB) del sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) con el ILS y el radiofaro omnidireccional VHF (VOR); e) aclaraciones y correcciones de las disposiciones GBAS; y f) orientaciones adicionales sobre los límites de la alerta de integridad en el GNSS.

Volumen II: Esta propuesta tiene relación con el modelo de intercambio de información meteorológica de la OACI (IWXXM), la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) y el servicio fijo aeronáutico (AFS).

Los detalles se presentan en los puntos 2.5.3 a 2.5.9.

2.5.2. Normativa pertinente de la Unión

[9] Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

2.5.3. Enmienda relativa a las categorías de actuación de las instalaciones del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) (Volumen I)

La enmienda relativa a las categorías de actuación de las instalaciones ILS incluye cuatro grupos de cambios:

1) cambios relacionados con la supresión de la correspondencia directa entre la categoría de actuación de las instalaciones ILS (FPC) y la categoría de operaciones de aproximación por instrumentos; estos cambios están destinados a reflejar la evolución reciente de las definiciones operativas del anexo 6, Operación de aeronaves, del Convenio de Chicago y en el Manual de operaciones todo tiempo (doc. 9365), que presentan varias discrepancias con las disposiciones actuales del anexo 10 del Convenio de Chicago;

2) cambios relacionados con la ampliación de la definición de la categoría de actuación I de las instalaciones (FPC I) a 30 m (100 ft) por encima del umbral; estos cambios pretenden eliminar una incoherencia entre el límite inferior de cobertura utilizado en la definición de la FPC I y el correspondiente límite utilizado en la mayoría de las normas y métodos recomendados (SARP) para la FPC I;

3) cambios relacionados con la introducción de un sistema de clasificación ILS mejorado; estos cambios tienen por objeto permitir la optimización del uso de la instalación ILS si se conoce la existencia de prestaciones mejores que las normales;

4) cambios relacionados con la función de «bloqueo» del localizador ILS; estos cambios tienen por objeto eliminar algunas restricciones operativas innecesarias ocasionadas por las disposiciones actuales relacionadas con dicha función.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.5.4. Enmienda relativa al suministro de información sobre el estado operacional de los servicios de radionavegación (volumen I)

Esta enmienda está destinada a abordar las posibles dificultades de aplicación o de interpretación de la norma existente (anexo 10, volumen I, punto 2.3), relativa al suministro de información sobre el estado operacional de los servicios de radionavegación.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.5.5. Enmienda relativa a la actualización de las disposiciones sobre el sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) para introducir nuevos proveedores de servicios SBAS, un nuevo identificador de norma de tiempo universal coordinado (UTC) y los requisitos de supervisión de la expedición de datos (IOD) del GPS (volumen I)

Esta enmienda pretende reflejar el desarrollo en curso de cuatro nuevos SBAS por Australia y Nueva Zelanda, China, la República de Corea y la Agencia de Seguridad Aérea en África y Madagascar (ASECNA), así como proporcionar un nuevo mecanismo para proteger a los usuarios SBAS en caso de anomalías en la expedición de datos, reloj (IODC) / expedición de fecha y datos de efemérides (IODE) transmitidos en el mensaje de navegación del GPS.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.5.6. Enmienda relativa a la compatibilidad de la radiodifusión de datos en VHF (VDB) del sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) con el ILS y el radiofaro omnidireccional VHF (VOR) (volumen I)

Esta enmienda tiene por objeto establecer la plena compatibilidad de la radiodifusión de datos en VHF (VDB) del GBAS con los localizadores ILS y VOR, que comparten la banda de frecuencias de funcionamiento con GBAS, y apoyar la aplicación de GBAS facilitando la coordinación de las asignaciones de frecuencias entre GBAS, ILS y VOR.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.5.7. Enmienda relativa a las aclaraciones y correcciones de las disposiciones GBAS (volumen I)

Esta enmienda incluye una serie de aclaraciones y correcciones de redacción de las disposiciones GBAS.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.5.8. Enmienda relativa a las orientaciones adicionales sobre los límites de la alerta de integridad GNSS (volumen I)

Esta enmienda tiene por objeto proporcionar orientaciones adicionales con respecto a la interpretación y aplicación del límite de alerta vertical (VAL) de la aproximación de categoría I del sistema GNSS.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.5.9. Enmienda derivada relativa al servicio fijo aeronáutico (AFS) (volumen II)

La enmienda al anexo 10 del Convenio de Chicago, Telecomunicaciones aeronáuticas, volumen II, Procedimientos de comunicaciones incluso los que tienen categoría de PANS, contiene un texto adicional para apoyar explícitamente la difusión de mensajes meteorológicos a través del sistema de gestión de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS) (AMHS).

Este requisito se deriva de la enmienda 79 al anexo 3 del Convenio de Chicago y de la enmienda derivada 9 a los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM, doc. 4444). El AMHS es el sistema preferido para difundir el tráfico de mensajes que genera la enmienda 79 al anexo 3, ya que es posible que algunas instalaciones de red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) no puedan hacerlo.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.6. **Enmienda 52 al anexo 11, sobre servicios de tránsito aéreo (punto 23 del orden del día)**

2.6.1. Descripción

Las enmiendas propuestas se refieren a la planificación de contingencia en relación con las zonas de conflicto. Se inspiran en las recomendaciones en materia de seguridad formuladas por el Consejo de

Seguridad de los Países Bajos (DSB) a raíz del vuelo 17 de Malaysian Airlines (MH17) y en las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Riesgos para la Aviación Civil derivados de las Zonas de Conflicto (TF RCZ) (C-DEC 203/1). La propuesta también se refiere a las enmiendas en forma de una nueva disposición relativa a la colación por parte de los conductores de vehículos operativos.

Los detalles se presentan en los puntos 2.6.3 y 2.6.4.

2.6.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento (UE) 2018/1139

2.6.3. Las enmiendas se refieren a la planificación de contingencias en relación con las zonas de conflicto

En vista de algunas de las recomendaciones en materia de seguridad formuladas por el Consejo de Seguridad de los Países Bajos (DSB) tras su investigación del accidente del vuelo MH17, se elaboraron varias propuestas sobre la planificación de contingencia en relación con las zonas de conflicto. A este respecto, la OACI comenzó a revisar sus propias disposiciones al respecto, incluidas las enmiendas al anexo 11 del Convenio de Chicago, sobre servicios de tránsito aéreo. La enmienda aquí propuesta tiene por objeto mejorar la evaluación de los riesgos para la seguridad realizada cuando tienen lugar actividades potencialmente peligrosas para la aviación civil.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.6.4. Nueva disposición relativa a la colación por parte de los conductores de vehículos operativos

El Grupo de Estudio PANS-Aeródromos (PASG) elaboró una propuesta para introducir ocho nuevos capítulos en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) — Aeródromos (doc. 9981) que cubren la formación del personal de operaciones del aeródromo; las inspecciones de la zona de movimiento; los trabajos en curso (WIP) en la zona de operaciones; los objetos extraños (FOD); la gestión de la fauna silvestre; la seguridad en las plataformas; la seguridad en las pistas; el sistema de permisos de conducción de aeródromo y los requisitos de seguridad operacional de los vehículos y equipos. Habida cuenta de esta propuesta, se ha redactado una nueva disposición del anexo 11 del Convenio de Chicago sobre la colación por parte de los conductores de vehículos operativos. Hasta la fecha, el anexo 11 no contiene ningún requisito que exija a los controladores colacionar la autorización que conceden a los conductores de vehículos y a los conductores de vehículos repetir la autorización.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.7. **Enmienda 18 al anexo 13, sobre investigación de accidentes de aviación (punto 24 del orden del día)**

2.7.1. Descripción

La propuesta tiene por objeto definir los términos «recomendación en materia de seguridad operacional de alcance mundial» y «grabaciones basadas en tierra para las investigaciones».

2.7.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo[10].

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es «apoyar la enmienda con comentarios» y proponer el siguiente texto revisado: *«Recomendación en materia de seguridad operacional de alcance mundial (SRGC).* Recomendación en materia de seguridad operacional en relación con una deficiencia sistémica con probabilidad de recurrencia de consecuencias significativas a nivel mundial y que exige ~~una acción~~ la consideración oportuna ~~para mejorar~~ de medidas adecuadas de seguridad operacional».

Esta reformulación valdría para aclarar el carácter no obligatorio de las «recomendaciones en materia de seguridad operacional».

2.8. Enmiendas 15 y 9 al anexo 14, sobre aeródromos, volumen I y volumen II (puntos 25 y 26 del orden del día)

2.8.1. Descripción

Volumen I: La propuesta se refiere al diseño y a las operaciones de los aeródromos y a las ayudas visuales para la navegación.

Volumen II: La enmienda propuesta se refiere a las modificaciones de las especificaciones de diseño y operaciones de los aeródromos derivadas de la tercera reunión del Panel de Diseño y Operaciones de los Aeródromos (ADOP/3) y de la octava reunión del Grupo de Estudio PANS-Aeródromos (PASG/8).

Los detalles se presentan en los puntos 2.8.3 y 2.8.4.

2.8.2. Normativa pertinente de la Unión

Volumen I: Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión[11] y Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373

Volumen II: Reglamento (UE) n.º 139/2014

2.8.3. Enmienda sobre el diseño y las operaciones de los aeródromos y las ayudas visuales para la navegación

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.8.4. Enmienda relativa a las modificaciones de las especificaciones de diseño y operaciones de los aeródromos

La propuesta introduce importantes modificaciones relacionadas con las características físicas de los helipuertos y las ayudas visuales, así como el salvamento y la extinción de incendios. También incluye modificaciones de varias definiciones asociadas y referencias a material orientativo de apoyo ya madurado que debe incluirse en el manual actualizado de helipuertos (doc. 9261).

---

[10] Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

[11] Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 44 de 14.2.2014, p. 1).

Hay que señalar, sin embargo, que la supresión de determinadas normas en el capítulo 5 del anexo 14, vol. II, del Convenio de Chicago y la definición de los servicios de salvamento y extinción de incendios pueden crear ciertas dificultades para la Unión. Estos cambios harían necesario derogar las especificaciones de certificación pertinentes de la AESA, que hasta ahora han dado lugar a una aplicación armonizada. Por lo que se refiere a las disposiciones sobre salvamento y extinción de incendios, las nuevas normas propuestas dificultarían una aplicación armonizada, ya que su aplicación requiere una evaluación individual de la seguridad operacional en cada helipuerto.

No obstante, en vista del resto de cambios importantes, que se apoyan en vista de sus beneficios de seguridad operacional, la posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.9. **Enmienda 41 al anexo 15, sobre servicios de información aeronáutica (punto 27 del orden del día)**

2.9.1. Descripción

La enmienda propuesta se refiere a la planificación de contingencia en relación con las zonas de conflicto.

Los detalles se presentan en el punto 2.9.3.

2.9.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento (UE) 2018/1139

2.9.3. Enmienda necesaria por cuestiones de planificación de contingencia en relación con zonas de conflicto

Teniendo en cuenta dos de las recomendaciones en materia de seguridad dirigidas a la OACI en el informe final del Consejo de Seguridad de los Países Bajos sobre el accidente del vuelo 17 de Malaysia Airlines (MH17), la Comisión de Navegación Aérea ha propuesto al Consejo de la OACI una enmienda en forma de norma que debe añadirse al anexo 15 del Convenio de Chicago. El Consejo de Seguridad de los Países Bajos recomendó que la OACI incorpore a las normas que los Estados que se enfrenten a un conflicto armado en su territorio deberán publicar en una fase temprana información lo más específica posible sobre la naturaleza y el alcance de las amenazas de ese conflicto y sus consecuencias para la aviación civil. La enmienda propuesta tiene por objeto mejorar la información sobre actividades peligrosas para la aviación civil difundida mediante el aviso a aviadores (NOTAM), abordando también el caso específico de las zonas de conflicto. Este mayor nivel de detalle ayudará a los explotadores a evaluar los riesgos asociados a la zona de conflicto.

La enmienda, si se adopta, mejoraría la evaluación y publicación de información sobre la naturaleza y el alcance de las amenazas de conflictos y sus consecuencias para la aviación civil, que es el objeto del artículo 88, apartado 3, letra b), del Reglamento (UE) 2018/1139. Dicho artículo faculta a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea para difundir información pertinente y recomendar las medidas correctoras que deben adoptar las autoridades nacionales competentes o las personas físicas y jurídicas sujetas a dicho Reglamento, en caso de riesgos para la aviación civil procedentes de zonas de conflicto. Esta enmienda, en combinación con el pertinente material orientativo de la OACI en relación con las zonas de conflicto, facilitaría enormemente la precisión e integridad de cualquier acción a nivel de la Unión que debería llegar a todos los explotadores de la Unión asociados a la zona de conflicto.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.

2.10. **Enmiendas 13, 10 y 1 a los volúmenes I, II y III, respectivamente, del anexo 16, sobre protección del medio ambiente (puntos 28, 29 y 30 del orden del día)**

2.10.1. Descripción

La propuesta se refiere al ruido de las aeronaves.

Los detalles se presentan en el punto 2.10.3.

2.10.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento (UE) 2018/1139

2.10.3. Mejora de las normas internacionales en materia de ruido y emisiones de gases.

Las enmiendas presentadas son resultado del trabajo realizado por el Comité de Aviación y Protección del Medio Ambiente (CAEP) durante su último trienio.

La Unión ha considerado favorablemente su elaboración, en una serie de posiciones sucesivas adoptadas durante el trabajo técnico a nivel de la OACI. Se hace referencia a las posiciones adoptadas por el Consejo en relación con las cartas a los Estados 19/42, 19/43 y 19/44.

Con respecto a la adopción de la enmienda 13 al anexo 16, volumen I, contiene correcciones relativas a cuestiones técnicas, de nomenclatura y tipográficas de carácter general. También tiene por objeto revisar las definiciones que utilizan la palabra «través», una definición de «derrota de referencia», la tolerancia especificada para el promedio exponencial (ponderación LENTA) para caracterizar mejor el tiempo de respuesta exponencial real con una constante de un segundo. Por último, contiene revisiones relacionadas con el uso correcto de los verbos modales ingleses «*must*», «*shall*» y «*should*».

En cuanto a la enmienda 10 del anexo 16, volumen II, refleja la reciente aprobación por el CAEP de la OACI (en la undécima reunión, celebrada en febrero de 2019) de las normas relativas a la masa y el número de partículas no volátiles (nvPM). El desarrollo de esta nueva norma marca la conclusión del componente final de la certificación medioambiental de aeronaves, completando el ciclo completo de ruido, calidad del aire local y estándares de CO_2 para aviones subsónicos.

La nueva norma se aplicará a los nuevos tipos de motores y a aquellos en producción con un empuje nominal superior a 26,7 kN a partir del 1 de enero de 2023. Las líneas límite para la masa y el número de nvPM conceden una cierta atenuación para los motores con un empuje nominal inferior a 150 kN.

Con respecto a la enmienda 1 al anexo 16, volumen III, las propuestas se refieren a la introducción de la definición de «diseño de tipo» y a varias mejoras de las definiciones; a la aclaración sobre la aplicabilidad de las normas relativas a las versiones con certificación de CO_2 derivadas de aviones sin certificación de CO_2; y a la aclaración de la autoridad encargada de conceder las exenciones y del proceso de registro de exenciones; en la sección de condiciones de referencia, se refieren a la supresión de texto superfluo y a la corrección de problemas tipográficos menores.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar las enmiendas, que se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/1139.

2.11. **Enmienda 13 al anexo 18, sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (punto 31 del orden del día)**

2.11.1. Descripción

La propuesta se refiere a disposiciones relativas a la terminología y la segregación de sustancias tóxicas e infecciosas.

2.11.2. Normativa pertinente de la Unión

El punto CAT.GEN.MPA.200 del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, cuya esencia consiste en señalar que «... el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago)».

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta en su totalidad.