



NOTA DE ESTUDIO

DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

Cuestión 6 del

orden del día: **Dirección futura**

6.2: Normalización – Enfoque de elaboración de SARPS relativos al concepto de Cielo único

NUEVO ENFOQUE PARA LA ELABORACIÓN DE ESTÁNDARES DE ICAO

(Nota presentada por CANSO)

RESUMEN

La implementación de los diversos programas de modernización de ATM requerirá, entre otras cosas, que se formule y entregue un gran número de estándares de ICAO a los estados e industrias. Los procesos que se aplican actualmente probablemente no bastarán para satisfacer estos requerimientos en forma rápida y oportuna. Esta contribución aborda la necesaria evolución de las políticas y prácticas de ICAO en relación con el desarrollo de los estándares y prácticas recomendadas (SARP, por sus siglas en inglés) contenidos en la Resolución A37-15, Apéndice A, de la Asamblea.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se solicita a la Conferencia que acepte la recomendación contenida en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La implementación de los diversos programas de modernización de ATM requerirá, entre otras cosas, que se formulen y entreguen los estándares y prácticas recomendadas (SARP) de ICAO necesarias a los estados e industrias. También se necesitará el material guía sobre aplicación práctica de las SARP correspondiente.

1.2 Los procesos que aplica actualmente ICAO probablemente no bastarán para satisfacer estos requerimientos en forma rápida y oportuna. En el pasado, el tiempo previo al trabajo de estandarización combinado con los varios años que se necesitaban para elaborar SARP han significado que los estándares se han quedado muy atrás en relación a las tecnologías de rápido desarrollo, quedando en algunos casos obsoletos una vez que son finalmente adoptados. Esto se vuelve cada vez más grave si los estándares van a ser usados estratégicamente como medio para incentivar la innovación y promover la interoperabilidad.

1.3 Un aporte exclusivo de CANSO a esta conferencia en relación a los estándares globales para gestión de información de todo el sistema (SWIM) es un ejemplo práctico que puede servir como

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso han sido proporcionadas por CANSO.

“caso de prueba” para la evolución futura de las políticas de ICAO relacionadas con el desarrollo de las SARP.

2. PRINCIPIOS DE ESTANDARIZACIÓN ACTUALES DE ICAO

2.1 La política actual de ICAO en materia de formulación de estándares y prácticas recomendadas (SARP), y procedimientos para servicios de navegación aérea (PANS) para sistemas aeronáuticos complejos, está contenida en el Apéndice A de la Resolución A37-15 de la Asamblea, titulada: "Declaración consolidada de políticas permanentes y prácticas correspondientes de la ICAO relacionados específicamente con la navegación aérea" (Doc. 9958). Esta política crea una jerarquía de requisitos y especificaciones de tres niveles con:

- a) SARP “centrales” consistentes en requisitos generales y de alto nivel contenidos en anexos;
- b) Especificaciones técnicas contenidas en apéndices de anexos; y
- c) Especificaciones técnicas detalladas relacionadas contenidas en documentos separados.

2.2 Al aplicar esta política, se le solicita a ICAO aprovechar al máximo el trabajo de otras organizaciones de normalización reconocidas, sujeto a un proceso de verificación y validación.

2.3 Sin embargo, la experiencia práctica con respecto al uso del trabajo de otros organismos de normalización reconocidos no ha sido tan positiva. A pesar de que la colaboración con dichas organizaciones es buena, la incorporación del trabajo de éstas en los estándares de ICAO ha resultado ser bastante difícil. En particular, el proceso de verificación y validación requerido antes de hacer referencia a dicho material en documentación de ICAO es considerado una debilidad potencial que requiere atención.

3. NUEVO ENFOQUE

3.1 En ciertas partes del mundo, como, por ejemplo, Europa, se han desarrollado instrumentos innovadores para eliminar las barreras a la libre circulación de bienes y servicios con el objetivo de limitar la intervención pública a lo estrictamente esencial y dar a la industria todas las opciones posibles en relación a cómo desean cumplir sus obligaciones públicas. Entre estos instrumentos, se ha materializado un nuevo enfoque para la regulación y evaluación de conformidad de productos.

3.2 Este enfoque se basa en los siguientes principios:

- a) La armonización legislativa se limita a los requisitos esenciales;
- b) Las especificaciones técnicas que cumplen los requisitos esenciales se formulan en estándares armonizados;
- c) La aplicación de estándares armonizados es voluntaria, y se pueden aplicar otras especificaciones técnicas para cumplir los requisitos; y
- d) Los productos fabricados conforme a los estándares armonizados se benefician de la presunción de conformidad con los requisitos fundamentales.

3.3 La operación de dicho enfoque requiere que los estándares ofrezcan un nivel garantizado de conformidad con los requisitos esenciales y que las autoridades nacionales cumplan sus obligaciones,

en particular aquellas relacionadas con la supervisión del cumplimiento de la normativa. Además, también es necesario un mecanismo de protección que haga posible impugnar la conformidad de un producto, o fallas o defectos de estándares armonizados. Por último, se necesitan condiciones para una evaluación de conformidad fiable.

4. POLÍTICA REVISADA DE ICAO SOBRE PRINCIPIOS DE ESTANDARIZACIÓN

4.1 Uno de los objetivos principales de este documento es resaltar la necesidad de poner más énfasis en la identificación y desarrollo de respuestas efectivas a las necesidades de estandarización. Es necesario iniciar estudios sobre la evolución de las políticas de ICAO y las prácticas relacionadas con el desarrollo de las SARP, que tengan en cuenta las implicancias operacionales, de seguridad e interoperabilidad. En este sentido, presentamos la siguiente lista no exhaustiva para su consideración:

4.1.1 ICAO debe enfocar su actividad en el desarrollo de los requisitos fundamentales contenidos en las SARP “centrales” (Nivel 1); es decir, las SARP deberán consistir en disposiciones amplias, maduras y estables que especifiquen requisitos funcionales y de desempeño que generen los niveles requeridos de seguridad, eficiencia e interoperabilidad.

4.1.2 Las especificaciones técnicas de apoyo (nivel 2) y las especificaciones técnicas detalladas (nivel 3) que cumplen los requisitos fundamentales contenidos en las SARP “centrales” deben ser incluidas en documentos apartes y desarrolladas todo lo que sea posible por las organizaciones de normalización reconocidas de la industria.

4.1.3 Las experiencias pasadas en relación al desarrollo de las SARP han mostrado que puede resultar problemático atribuir adecuadamente especificaciones entre los niveles 2 (es decir, especificaciones técnicas publicadas en apéndices de Anexos) y 3 (es decir, especificaciones técnicas detalladas publicadas en documentos separados). Esto plantea la necesidad de contar con marcos de trabajo orientados a combinar las especificaciones de nivel 2 y 3.

4.1.4 Introducción de una actividad de reconocimiento mediante la cual ICAO (o una organización designada en su nombre) pueda reconocer formalmente dichas especificaciones técnicas como “especificaciones armonizadas para aviación” cuando cumplan los requisitos esenciales formulados en las SARP “centrales”.

4.1.5 La aplicación de especificaciones armonizadas para aviación sigue siendo voluntaria, y se pueden aplicar otras especificaciones técnicas para cumplir los requisitos a fin de demostrar conformidad con los requisitos esenciales contenidos en las SARP “centrales”.

4.1.6 Promover el uso de actividades de evaluación de conformidad con normativa internacional (tales como ISO/IEC 17025, 17050, Lineamientos ISO 65 – Caja de herramientas ISO/CASCO).

4.1.7 Introducción de un programa Mark de ICAO, como programa voluntario, que permita a los fabricantes y proveedores de servicios declarar en forma visible que sus equipos cumplen las SARP y las especificaciones armonizadas para aviación de ICAO.

4.1.8 Las autoridades nacionales competentes cumplen sus obligaciones, en particular en relación con la supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales contenidos en las SARP “centrales” de ICAO.

4.1.9 Se debe implementar un mecanismo de protección que permita impugnar la conformidad de un producto, o fallas o defectos de especificaciones de aviación armonizados.

5. CONCLUSIÓN

5.1 La estandarización debe entenderse como una actividad estratégica orientada a mejorar el desempeño en materia de ATM y como una herramienta clave para la seguridad, la interoperabilidad, la diseminación de conocimiento y el incentivo a la innovación. Para responder en forma rápida a las necesidades cambiantes, será necesario establecer un sistema de estandarización integral, inclusivo, eficiente y técnicamente actualizado.

5.2 CANSO promueve que la armonización internacional basada en las SARP de ICAO se enfoque en los requisitos esenciales y que ICAO concentre sus actividades en el desarrollo de las SARP “centrales” (nivel 1).

5.3 El uso extendido de especificaciones industriales puede ser una herramienta potente para promover la convergencia regulatoria. Por lo tanto, CANSO es partidario de poner más énfasis en el uso de especificaciones industriales formuladas y mantenidas por organizaciones de normalización reconocidas.

5.4 Las especificaciones técnicas de apoyo (nivel 2) y detalladas (nivel 3) que cumplen los requisitos esenciales contenidos en las SARP “centrales” deben ser incluidas en documentos independientes y desarrolladas todo lo que sea posible por las organizaciones de normalización reconocidas. Es necesario elaborar un marco de trabajo orientado a combinar las especificaciones de nivel 2 y 3.

5.5 Iniciar estudios para mejorar el proceso de verificación y validación exigido dentro de ICAO antes de poder referenciar material elaborado por organismos de normalización reconocidos en documentación de ICAO, teniendo en cuenta las propuestas específicas contenidas en la sección 4.

5.6 Corregir la política de ICAO sobre formulación de SARP y PANS para sistemas aeronáuticos complejos contenidos en el apéndice A de la Resolución A37-15 de la Asamblea con el objetivo de reflejar lo anterior.

5.7 Se deben explorar otras oportunidades para aumentar la convergencia con especificaciones industriales. En particular, es necesario estudiar más profundamente la introducción de una actividad de reconocimiento mediante la cual ICAO pueda reconocer formalmente dichas especificaciones técnicas detalladas de apoyo como “especificaciones armonizadas para aviación” cuando estas cumplan los requisitos esenciales formulados en las SARP “centrales”.

6. RECOMENDACIONES

6.1 Se solicita a la conferencia que encargue a ICAO, como asunto urgente, iniciar estudios que promuevan la política revisada de ICAO sobre desarrollo e implementación de SARP descrita anteriormente. Se solicita a la Conferencia que acepte las siguientes recomendaciones:

Recomendación 6/x – Nuevo enfoque para el desarrollo de SARP

Que la Conferencia:

- a) Inste a ICAO a iniciar estudios sobre la evolución necesaria de las políticas de ICAO y las prácticas relacionadas con el desarrollo de SARP, con el objetivo de concentrar sus actividades en el desarrollo de las SARP “centrales”, y que las especificaciones técnicas (nivel 2) y técnicas detalladas (nivel 3) que cumplan los requisitos básicos

contenidos en las SARP “centrales” sean incluidas en documentos independientes elaborados y mantenidos, en la medida de lo posible, por organismos de normalización reconocidos.

- b) Promueva la necesidad de elaborar un marco de trabajo para combinar especificaciones de nivel 2 y 3;
- c) Solicite a ICAO iniciar estudios para mejorar el proceso de verificación y validación exigido dentro de OACI antes de poder referenciar material elaborado por organismos de normalización reconocidos en documentación de ICAO;
- d) Inste a ICAO a que elabore principios directores que promuevan el nuevo concepto de enfoque en el desarrollo e implementación de SARP; y
- e) Corrija la Resolución A37-15, Apéndice A, de la Asamblea, según corresponda.

— FIN —