



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

Cuestión 7 del

orden del día:

Riesgos de seguridad operacional

7.3:

Otras cuestiones relativas a la implementación

APLICACIÓN CONTINUA DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS DE LA OACI

(Nota presentada por Australia y el Canadá)

RESUMEN

En la presente nota: 1) se señalan los importantes progresos de la comunidad de la aviación civil mundial para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS); y 2) se reitera la necesidad de seguir mejorando el proceso relativo a los SARPS en vista de los desafíos persistentes que enfrentan los Estados miembros ante el aumento de la frecuencia y cantidad de SARPS adoptados, la brevedad de los plazos concedidos a los Estados miembros para aplicar los SARPS y los obstáculos encontrados por, entre otros, los Estados miembros y miembros de la industria que solicitan acceso a los SARPS y demás textos de orientación técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en las recomendaciones del párrafo 3.2.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Dada la creciente complejidad y rápida expansión del sistema de aviación mundial, las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI siguen jugando un papel clave en la promoción de la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional. Por consiguiente, la aplicación continua de los SARPS por parte de los Estados miembros de la OACI es imprescindible y debe seguir contando con un fuerte apoyo internacional.

1.2 No se trata de una cuestión nueva; el Canadá y muchos otros Estados miembros de la OACI invierten recursos considerables para satisfacer los requisitos de los SARPS de la Organización, que ha emprendido importantes primeras medidas para asegurar la mejora continua del proceso relativo a los SARPS propiamente dicho.

1.3 Ahora bien, desde hace tiempo persisten varios desafíos para los Estados miembros con respecto a la aplicación de los SARPS, por lo que existe la continua necesidad de que la OACI se centre ininterrumpidamente en esta cuestión para asegurar su solución a largo plazo.

2. ANÁLISIS

2.1 La cuestión de la mejora de la aplicación de los SARPS fue planteada por Australia en la duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12), en su nota de estudio “Elaboración de normas y métodos recomendados” (AN-Conf/12-WP/119), en la que se ponía de relieve y se recomendaba que la Conferencia: “reafirmar[a] las disposiciones del Convenio de Chicago [Doc 7300] que se aplican a la Comisión de Aeronavegación (ANC) y subcomisiones establecidas (grupos de expertos y grupos de estudio) y el papel y la responsabilidad fundamentales de los Estados y la ANC en la elaboración de normas y métodos recomendados, procedimientos y orientación oportunos y de calidad;” y “apoyar[a] la importante contribución continua de organizaciones y expertos de la industria que asisten en la elaboración de SARPS, procedimientos y material de orientación para la navegación aérea”.

2.2 La AN-Conf tomó nota de la cuestión, en su informe sobre la cuestión 6 del orden del día, y reconoció expresamente el papel compartido de los organismos reguladores, las organizaciones normativas, los proveedores de servicios de navegación aérea y otros expertos estatales en la elaboración y aplicación de los SARPS, y convino en que los conocimientos especializados de estos grupos son determinantes para el cumplimiento mundial a largo plazo de las normas de la OACI.

2.3 El Canadá resaltó de nuevo esta cuestión en dos notas de estudio presentadas para el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI: “Aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI” (A39-WP/205) y “Acceso a las publicaciones de la OACI” (A39-WP/369).

2.4 En estas notas de estudio, el Canadá puso de relieve la continua necesidad de mejorar el proceso mundial relativo a los SARPS para asegurar que los Estados miembros estén y sigan estando en condiciones de aplicar los SARPS a medida que su ritmo de publicación y adopción se acelere. También se recalcó que, aunque muchos reglamentos internacionales están disponibles de forma gratuita, otros textos de orientación, como los SARPS, las normas, manuales y otros documentos técnicos sobre seguridad operacional que se consultan con frecuencia para fomentar la seguridad operacional, siguen siendo costosos para los Estados miembros, las partes interesadas y los particulares que han de acceder a ellos.

2.4.1 Una recomendación fundamental, presentada por el Canadá en la nota de estudio A39-WP/205, era elaborar una estrategia más flexible, progresiva y basada en riesgos, en virtud de la cual se reconociera que los Estados miembros tienen recursos humanos y financieros limitados y que podrían aplicar los SARPS de manera más efectiva y oportuna si dispusieran de ayudas y se establecieran ciertas medidas adicionales. Esto proporcionaría a los Estados miembros avisos tempranos sobre el desarrollo de SARPS, lo que ayudaría a reducir la necesidad de que los Estados miembros notifiquen diferencias, y permitiría crear enfoques para que los Estados miembros logren una mayor racionalización y flexibilidad en los procesos de aplicación y notificación de diferencias.

2.4.2 Otra recomendación fundamental, formulada en la nota A39-WP/369, era seguir apoyando la iniciativa “Ningún país se queda atrás” brindando mayor “acceso gratuito a normas, manuales, y otros documentos técnicos relativos a la seguridad operacional”, dado que así se “respalda claramente el objetivo de que todos los países tengan iguales condiciones de acceso a un sistema de transporte aéreo seguro y fiable”.

2.5 En su informe final para el 39° período de sesiones de la Asamblea, la Comisión Técnica “convino en que la Asamblea debería apoyar los enfoques y esfuerzos [de la OACI] [...] para impulsar estrategias destinadas a mejorar la aplicación por los Estados de [...] SARPS [...] relacionados con la seguridad operacional de la aviación [y] también reafirmó su apoyo a la iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB) destinada a promover un mayor cumplimiento de los SARPS”. En el informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 28 del orden del día se indica asimismo que la OACI continúa “dedicada a la iniciativa *Ningún país se queda atrás*”, que el Comité expresó su firme apoyo “[al] acceso gratuito a los documentos de la OACI” y que “[el] Comité Ejecutivo recomienda que la Asamblea pida al Consejo que analice la propuesta para la provisión de acceso gratuito a los documentos de la OACI en la web y que informe al 40° período de sesiones de la Asamblea sobre las opciones [para su implantación].”

2.6 El Canadá toma nota del reconocimiento por parte de la Asamblea de que: la aplicación de los SARPS promueve la seguridad y sostenibilidad del sistema de aviación civil; los Estados miembros disponen de diversos grados de capacidad para implementar de forma efectiva los SARPS a medida que son adoptados por la OACI; y la finalidad de los programas de asistencia de la OACI es servir de apoyo para la implementación efectiva de los SARPS.

2.7 Se tomó asimismo nota de que la Asamblea había resuelto que: las fechas de aplicación de los SARPS se fijaran de tal modo que los Estados miembros dispusieran de tiempo suficiente para su implantación; se alentara y ayudara a los Estados miembros a aplicar los SARPS, y se les proporcionara orientación sobre la notificación y publicación de diferencias; y “los Estados miembros y entidades pertinentes que estén en condiciones [...] proporcionar[an] recursos financieros y técnicos a los Estados que los necesiten, [...] [a fin de] que puedan fortalecer sus sistemas de aviación civil mediante el cumplimiento de los SARPS y de sus responsabilidades de supervisión”.

2.8 Tras haber reconocido las importantes medidas y resoluciones aprobadas por la OACI para asegurarse de que la comunidad de la aviación civil mundial cuente con un proceso de SARPS viable, dentro de los contextos operacionales y normativos de diferentes Estados miembros, es evidente que numerosos desafíos persisten para los Estados, organismos reguladores y miembros de la industria, entre otros interesados en la aplicación de los SARPS.

2.9 En primer lugar, la frecuencia de publicación y adopción de SARPS ha seguido aumentando a un ritmo que dificulta su aplicación oportuna por parte de los Estados miembros, debido a los requisitos internos de los Estados miembros respectivos para promulgar leyes y reglamentos, elaborar marcos normativos y planes operacionales, establecer prioridades y utilizar recursos y consultar con las partes interesadas nacionales de la industria. Esto se traduce en una creciente necesidad de que los organismos reguladores notifiquen diferencias y concedan dispensas normativas a los explotadores internos y, a largo plazo, puede reducir la armonización de los sistemas de aviación civil en todo el mundo.

2.10 En segundo lugar, los plazos concedidos por la OACI a los Estados miembros, para la notificación de diferencias, pueden ejercer excesiva presión sobre los recursos y sobre los recursos y la capacidad de los organismos reguladores.

2.11 En tercer lugar, para algunos Estados miembros y miembros de la industria, la tasa de recuperación de costos que generalmente cobra la OACI para acceder a los SARPS y demás documentos técnicos sigue suponiendo un obstáculo para el cumplimiento oportuno a nivel mundial de las normas internacionales, menoscaba los esfuerzos a largo plazo para mejorar y armonizar los enfoques de seguridad operacional de la aviación mundial y desvirtúa los objetivos y compromisos de la OACI para llevar a cabo la iniciativa “Ningún país se queda atrás”.

3. CONCLUSIÓN

3.1 En resumen, y en continuo apoyo de la iniciativa “Ningún país se queda atrás”, Australia y el Canadá toman nota de los progresos realizados y de las resoluciones aprobadas por la OACI hasta la fecha para tratar de seguir mejorando la aplicación de los SARPS.

3.2 A la luz de lo anterior, se invita a la Conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

Recomendación 7.3/X — Aplicación continua de las normas y métodos recomendados de la OACI

Que la Conferencia:

- a) reafirme el apoyo a las disposiciones del Convenio de Chicago que se aplican a la Comisión de Aeronavegación y las subcomisiones establecidas (grupos de expertos y grupos de estudio) y el papel y la responsabilidad fundamentales de los Estados miembros y la Comisión de Aeronavegación en la elaboración de normas y métodos recomendados, procedimientos y orientación oportunos y de calidad;
- b) apoye la importante contribución continua de organizaciones y expertos de la industria que asisten en la elaboración de SARPS y textos de orientación;
- c) apoye la elaboración de una estrategia flexible, progresiva y basada en riesgos para mejorar la aplicación mundial de los SARPS; y
- d) apoye la aplicación de una solución que permita el acceso gratuito en la web a las normas, manuales y otros documentos técnicos sobre seguridad operacional, para ayudar a todos los Estados miembros y partes interesadas a crear, mantener y acceder a un sistema mundial de transporte aéreo seguro y fiable.

— FIN —