



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 4 del **Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los**
orden del día: **grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG)**
4.3: **Implementación de las ASBU para mejorar la actuación**

EVOLUCIÓN DE LA REDACCIÓN DE LOS SARPS Y SU IMPLEMENTACIÓN

[Presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)]

RESUMEN

Esta nota identifica algunas áreas de mejoramiento para el desarrollo de nuevas normas y prácticas recomendadas (SARPS), y los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS), así como su aplicación por las Regiones de la OACI. Durante el desarrollo y, previo a la adopción, la IATA recomienda que la finalización adecuada del material de orientación, incluyendo los procedimientos, sea puesta a disposición con suficiente tiempo de anticipación, para permitir a los Estados, a los proveedores de servicios y a los fabricantes para que estén preparados y sean capaces de cumplir con las nuevas normas en la fecha de su puesta en vigor. También recomienda que se establezcan evaluaciones de impacto y requerimientos de la aplicación al momento de la elaboración de la Norma.

Existe también una función importante para las Oficinas Regionales de la OACI y los PIRGS al garantizar que dichas nuevas disposiciones sean dadas a conocer adecuadamente y coordinadas durante la implementación de los procesos.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) estudiar la información contenida en esta nota;
- b) aceptar las recomendaciones presentadas en el párrafo 3.1; y
- c) estudiar cualesquiera asuntos pertinentes como sea necesario.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Ha habido, recientemente, un cierto número de casos en los cuales la aplicación de nuevas disposiciones ha sido obstaculizada por la preparación insuficiente por parte de todos los actores claves o ha conducido a arreglos precipitados. Todos los SARPS y su correspondiente proceso de aplicación tienen el objetivo de mejorar la seguridad y la eficiencia. Sin embargo, el proceso de aplicación, en algunos casos, ha sido significativamente afectado por la falta de información relativa al potencial de las aeronaves; insuficiente disponibilidad de orientación con suficiente tiempo de antelación; y la falta de procesos de aprobación de las operaciones por parte de los reguladores afectados.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

2. ANÁLISIS

2.1 El presente proceso de formulación de normas ha sido muy útil para la aviación convirtiéndola en el modo de transporte más seguro. Las nuevas normas y su aplicación tienen ramificaciones a través de todo el sistema de transporte aéreo. La práctica de desarrollar normas; generar las enmiendas aplicables, la orientación y la implementación puede beneficiarse de una revisión con el fin de mejorar la eficiencia, garantizando que todos los actores participantes han sido informados y preparados de manera adecuada.

2.2 Se puede mejorar la evaluación del impacto, la cual debería ser practicada desde el inicio de la preparación de las normas, luego de la identificación inicial del problema que ha de resolverse y del estudio de las soluciones preliminares.

2.3 Una vez que las soluciones más efectivas hayan sido identificadas, los elementos necesarios para la aplicación y la orientación necesaria deberían ser finalizados con suficiente tiempo para que las partes interesadas (reguladores, proveedores de servicios, y fabricantes) planifiquen y preparen las medidas requeridas por el cambio. El material de orientación debería, preferiblemente, estar listo al momento de la consulta por medio de Cartas a los Estados puestas a disposición de todos los destinatarios. Esto permitiría una mejor comprensión de las funciones de cada uno de los actores, antes de responder a la consulta. Las respuestas a la Carta a los Estados identificarían, por lo tanto, cualesquiera deficiencias en las normas mismas y la orientación necesaria para su aplicación.

2.4 Si bien la aplicación ha sido la función primordial de PIRGS, valdría la pena crear un mecanismo específico para trabajar con las nuevas normas, lo cual aseguraría que todos los Estados participantes sean informados de manera apropiada de cómo estas normas afectarán las operaciones en su espacio aéreo así como también las regulaciones requeridas. Debería también proporcionar las etapas de coordinación en los casos en los cuales dicha aplicación afecta a más de una región. Una vez que los reguladores y los operadores hayan completado las etapas iniciales, un plan de aplicación con fechas, plazos y puntos de verificación acordados puede ser desarrollado.

2.5 En algunos casos de aplicación, los Reguladores del Estado estaban trabajando en la legislación y acuerdos requeridos justo hasta la fecha de la entrada en vigor. Estos son casos en los cuales las etapas preparatorias dirigidas a la aplicación pudieron haber sido omitidas por todas las partes interesadas. La industria puede estar atrasada en la entrega de la información requerida; los Reguladores del Estado pueden no haber establecido aprobaciones operacionales, los operadores pueden no haber planificado o no haberse preparado para someterse a los procesos de aprobación. Estas situaciones crean el potencial para retrasos importantes, ineficiencia en las rutas, y complejidades en el cumplimiento aumentadas.

2.6 Además, si una nueva norma o el material de orientación relacionado es mal entendido, mal interpretado, o ha sido recibido en una etapa tardía, la aplicación de una nueva norma puede dar como resultado una total confusión y crear problemas adicionales. En este sentido, y cuando se toma en cuenta la iniciativa “Ningún país se queda atrás”, los Estados que tienen dificultades en mantenerse al día con los avances, pueden solamente quedarse más atrás si no comprenden la norma y las medidas necesarias para el proceso de supervisión. En cambio, si los Estados avanzados se encuentran en dificultades para cumplir con una nueva norma, esto puede indicar posibles deficiencias en el desarrollo de la norma y en el proceso de implementación de la norma en curso.

2.7 Asegurar que la industria es capaz de proporcionar aeronaves que cumplen con las normas del rendimiento deseado, que los reguladores están preparados para proporcionar la supervisión adecuada de la norma y que los operadores han tenido el tiempo suficiente para equipar y capacitar a sus pilotos, permitirá un mejor entorno que conducirá a una implementación efectiva.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La IATA insta a la Conferencia a que recomiende a la OACI:

- a) Conducir un estudio con todas las partes interesadas sobre cómo mejorar el apoyo al proceso de elaboración y aplicación de las normas;
- b) Desarrollar un proceso de aplicación revisado que incluya una evaluación temprana del impacto y un apoyo de orientación oportuno con el fin de permitir a todos los participantes para que se preparen; y
- c) Desarrollar procedimientos para integrar formalmente la Oficina Regional de la OACI y los PIRGS en el proceso de aplicación de los nuevos SARPS.

— FIN —