



ASAMBLEA — 42.º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 25: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

IMPLANTACIÓN DE NUEVOS MANDATOS PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES

REVISIÓN NÚM. 1

(Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA))

RESUMEN

La seguridad y la fiabilidad en la operación de la flota de aviación comercial no dejan de mejorar gracias a la implantación tanto de nuevas capacidades en las aeronaves y los equipos como de novedades procedimentales para poner en práctica dichas capacidades.

Las correspondientes normas y métodos recomendados (SARP) de la OACI y el plazo de fechas en que son adoptadas, surten efecto y son aplicables resultan esenciales para garantizar una implantación armonizada a nivel mundial por parte de los Estados de los respectivos mandatos relativos a la dotación de equipos y operación de las aeronaves.

El establecimiento de dicho plazo, y especialmente la viabilidad de la fecha de aplicación de las SARP, está fundamentalmente relacionado con el grado de preparación del sector de la aviación y los operadores aéreos para cumplir los mandatos, los cuales exigen contar con recursos y capacidades suficientes (incluidos los que guardan relación con la cadena de suministro).

El proceso de implantación de las SARP de la OACI generó mandatos tales como el equipamiento de las aeronaves para el Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos – Seguimiento autónomo de aeronaves en peligro (GADSS-ADT), y el equipamiento de las aeronaves para el Sistema de aviso y alerta de rebasamiento de pista (ROAAS). Otro ejemplo es la transición del sistema de Número de clasificación de aeronaves/Número de clasificación de pavimentos (ACN/PCN) al sistema de Índice de clasificación de aeronaves/Índice de clasificación de pavimentos (ACR/PCR).

Todos los citados son casos recientes que demuestran que la eficacia de las iniciativas de la OACI para validar la viabilidad del plazo de implantación de las SARP y garantizar su introducción armonizada a nivel mundial por parte de los Estados debe mejorarse con vistas a lograr que todas las partes interesadas de la aviación sean capaces de cumplirlo, y que también debe crearse un mecanismo sólido que permita tener en cuenta la dinámica del sector de la aviación a lo largo de los años para garantizar una distribución cronológica adecuada entre las fechas de adopción, surtimiento de efecto y aplicación de las SARP.

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

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a: a) reconocer que la responsabilidad última del cumplimiento recae en los proveedores de servicios y, por consiguiente, son las partes interesadas más expuestas a variabilidades en la ejecución de los cometidos de la cadena de implantación; y b) recomendar a la OACI que establezca un mecanismo que permita fijar la fecha de aplicación de los mandatos generados por las SARP conforme a un plazo realista. También debería incluirse una supervisión adecuada que deje margen para la flexibilidad ante perturbaciones mundiales tales como las pandemias.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de <i>Seguridad operacional de la aviación y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se prevén repercusiones financieras apreciables para la OACI, dado que este trabajo puede ser desarrollado por los órganos de trabajo existentes. La IATA está dispuesta a contribuir al desarrollo del mecanismo propuesto.
<i>Referencias:</i>	Resolución A41- 23 de la Asamblea, Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El diseño, la certificación, la producción y la operación de aeronaves son ámbitos que, por su naturaleza, están muy regulados: el diseño y la certificación de aeronaves comerciales es un proceso que dura un periodo de al menos 5-10 años y que, con frecuencia, alcanza un hito de 15 años; la producción de un tipo/modelo/variante de aeronave normalmente se prolonga 25-30 años tras la certificación, tanto como la duración esperada de las distintas aeronaves tras su entrada en servicio (EIS). Aunque existen excepciones al plazo de finalización de la fabricación y de retirada permanente del servicio de las aeronaves, su existencia no cambia el promedio habitual mencionado.

1.2 Dado el largo ciclo de vida de las aeronaves como activo, los cambios en la normativa por la que se rige la aviación a menudo obligan a realizar modificaciones que afectan a los equipos instalados en fábrica, en aeronaves nuevas y, a veces, en aeronaves existentes.

1.3 La enmienda 40-A fue modificada parcialmente por la enmienda 44 que, a su vez, fue modificada parcialmente por la enmienda 48 del Anexo 6, parte 1, relativa al requisito de que todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2024, o a partir de esa fecha, cuando se encuentren en peligro (GADSS-ADT), transmitirán de forma autónoma información a partir de la cual el operador pueda determinar su posición por lo menos una vez por minuto.

1.4 La enmienda 47 del Anexo 6, parte 1, aborda, entre otras cosas, el equipamiento de las aeronaves con ROAAS y los créditos operacionales; los aviones con motores de turbina de una masa máxima certificada de despegue superior a 5700 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez el 1 de enero de 2026, o a partir de esa fecha, deberán estar equipados con ROAAS.

1.5 La enmienda 14 del Anexo 14, volumen 1, aborda la introducción del ACR-PCR: este método, que sustituye al ACN-PCN, está en vigor desde julio de 2020 y es plenamente aplicable desde

noviembre de 2024, estableciendo la obligación de que todos los Estados realicen la transición a la nueva metodología y todos los aeropuertos publiquen sus PCR.

2. ANÁLISIS

2.1 Las reiteradas modificaciones introducidas por las enmiendas mencionadas en el punto 1.3 de la presente nota exigieron diversas deliberaciones entre la OACI, el Consejo coordinador internacional de asociaciones de industrias aeroespaciales (ICCAIA), la IATA, varios fabricantes de equipos originales, el Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad (AIRP), el Grupo de expertos sobre operaciones de vuelo (FLTOSP), los Estados y la Comisión de aeronavegación (ANC) con objeto de encontrar una solución intermedia que represente la complicada mezcla de elementos de instalación de equipos en aeronaves nuevas y existentes. Además, no se ha conseguido el cumplimiento íntegro de las SARP y varios Estados han aplicado exenciones que han ocasionado retrasos en la implantación.

2.2 Las consultas entre la IATA y el ICCAIA, con la participación reiterada de sus respectivas comunidades representadas, señalaron la imposibilidad de cumplir los mandatos mencionados de manera uniforme en todo el ecosistema de la aviación dentro del plazo especificado.

2.3 La situación de incumplimiento de facto no solo se refiere a los plazos ya vencidos, aplicables según los puntos 1.3 y 1.5, sino que también podría estimarse de forma fidedigna con respecto al plazo futuro aplicable según el punto 1.4.

2.4 Con carácter general, y como ejemplifican los casos 1.3, 1.4 y 1.5 subsiguientes, se estableció una fecha de aplicación confiando en que se dispondría de los equipos y recursos necesarios para la plena implantación. En algunos casos, mediante un análisis adecuado de la cadena de suministro, la madurez de la tecnología y otros factores se habría podido establecer un plazo más realista para la implantación. La falta de tales consideraciones ocasionó el incumplimiento de una parte considerable, y a veces mayoritaria, del sector de la aviación. Dicha situación provocó que los Estados actuaran mediante iniciativas reguladoras descoordinadas con el fin de encontrar soluciones aceptables que evitaran paralizar las operaciones de las aerolíneas. Esto dio lugar a una importante inversión de recursos de los organismos reguladores y del sector en tales iniciativas. Todo ello podría evitarse mediante un marco/mecanismo reglamentario adecuado aplicable a escala mundial cuya puesta en marcha se sometería a la consideración de la OACI (véanse las decisiones propuestas en los puntos 3.a) y 3.b)).