



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

POSTURA DE LOS ESTADOS ÁRABES SOBRE LA PROPUESTA DE ESTABLECER UN PROGRAMA MUNDIAL DE AUDITORÍA DE LA EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

[Nota presentada por Jordania en nombre de los Estados miembros² de la
Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC)]

RESUMEN

En esta nota se presenta la postura de la Organización Árabe de Aviación Civil (OAAC), en la que expresa su oposición a una propuesta de auditoría de los servicios de navegación aérea en los Estados miembros de la OACI, según se sugiere en una nota de estudio presentada por la Secretaría de la OACI en la 14ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14). La nota también alude a la oposición de la OAAC a un estudio de factibilidad sobre la creación de un programa de auditoría mundial para evaluar la eficiencia de la navegación aérea, como se propone en el informe de la AN-Conf/14. En su resolución núm. 4-EC/71, el Consejo Ejecutivo de la OAAC encarga a la Organización que prepare una nota de estudio, que será presentada por Jordania en nombre de los Estados miembros, sobre su postura de oposición a la propuesta de añadir programas de auditoría de la OACI para los servicios de navegación aérea.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- reconsiderar la decisión tomada de realizar un estudio sobre el establecimiento de un programa mundial de auditoría destinado a evaluar la eficiencia de los servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta la decisión de la OAAC sobre este asunto.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los siguientes objetivos estratégicos <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos y La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300) Informe de la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14) (Doc 10209)

¹ La versión en árabe fue proporcionada por la OAAC.

² Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Palestina, Qatar, República Árabe Siria, Somalia, Sudán, Túnez y Yemen.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La eficiencia operativa en la gestión del tránsito aéreo (ATM) servirá para lograr las cero emisiones netas de carbono y contribuirá a mejorar la eficiencia del sector a corto plazo. A ese respecto, la eficiencia de la navegación aérea ha cobrado cada vez más importancia, especialmente a la luz de los objetivos ambientales acordados.

1.2 El Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) contribuye a la implementación de los objetivos estratégicos de la OACI, en particular los relacionados con la mejora de la eficiencia en la optimización del espacio aéreo y el aumento de su capacidad. Algunas regiones y entidades adoptaron medidas proactivas destinadas a aprovechar la información pertinente que se necesita para evaluar eficazmente el rendimiento de los servicios de navegación aérea y definir iniciativas de mejora operativa.

1.3 Los planes mundiales de aviación civil comparten un objetivo principal, a saber, mejorar todos los ámbitos de la aviación civil, incluidas las emisiones de carbono, la seguridad operacional, la facilitación y la sostenibilidad del transporte aéreo. Las auditorías internacionales no son solo una herramienta destinada a mejorar la aviación civil, sino que se realizan también de conformidad con el compromiso de todos los Estados miembros de aplicar las disposiciones del Convenio de Chicago y sus Anexos, una vez ratificado por parte de sus Gobiernos.

1.4 La OACI realiza auditorías para evaluar la aplicación efectiva por parte de los Estados miembros de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional compatible con las disposiciones de la OACI. El Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP) contempla los servicios de navegación aérea (ANS) como área de auditoría. Lograr el mayor grado posible de uniformidad en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización con las disposiciones de la OACI es una obligación de los Estados contratantes, a menos que estos consideren impracticable cumplirlos en todos sus aspectos, de conformidad con los artículos 37 y 38 del Convenio, respectivamente.

1.5 En la 14ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14) se examinó una nota de estudio presentada por la Secretaría de la OACI con una propuesta de estudio de factibilidad para establecer un programa universal de auditoría que evalúe la eficiencia de los servicios de navegación aérea, similar al Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP) y al Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA).

2. ANÁLISIS

2.1 La AN-Conf/14, celebrada en septiembre de 2024 en la sede de la OACI en Montreal, estudió la propuesta de realizar un estudio de factibilidad para valorar los posibles beneficios de establecer un programa independiente de auditoría de los servicios de navegación aérea. La Conferencia concluyó ese debate con la recomendación 2/3.1: "Que la OACI realice un estudio sobre la viabilidad de establecer un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea de la OACI, u otra iniciativa adecuada, con la participación de los Estados y otras organizaciones internacionales en todo el estudio". La Conferencia respaldó la idea, en el entendido de que el estudio debería determinar si se debe proceder con una auditoría o con otro mecanismo alternativo, como una "evaluación" o un análisis de las deficiencias en la gestión de la afluencia del tránsito aéreo.

2.2 La Comisión de Aeronavegación y el Consejo de la OACI examinan las recomendaciones de la AN-Conf/14 y toman decisiones sobre las medidas que deben adoptarse con respecto a las mismas, decisiones que se publican en suplementos del informe de la AN-Conf/14.

2.3 La Organización de Aviación Civil Árabe (OAAC), por medio de su Consejo Ejecutivo, adoptó la decisión núm. 4-EC/71, que establece lo siguiente:

- a) encargar a su Administración General que prepare una nota de estudio, en coordinación con la Comisión de Aeronavegación, en el que se indique la falta de apoyo de los Estados árabes a la adición de programas internacionales de auditoría de la OACI para los servicios de navegación aérea de los Estados miembros de la Organización. La nota se presentará en el 42º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); y
- b) la oposición de la OAAC a la nueva auditoría propuesta por la OACI, así como a un estudio para evaluar la factibilidad de establecer dicho programa de auditoría de los servicios de navegación aérea, se debe a una serie de razones objetivas, en particular:
 - 1) el Convenio de Chicago es la principal referencia en la labor de la OACI y el factor decisivo en la gestión de sus asuntos y en el ejercicio de su mandato. Ninguna de sus disposiciones contempla la existencia de una relación directa entre la OACI y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). En cambio, la OACI tiene relación con los Gobiernos de sus Estados miembros, representados por sus respectivas autoridades de aviación civil (CAA);
 - 2) no existe un marco jurídico apropiado para la relación entre la OACI y los proveedores de servicios de navegación aérea, siendo las CAA la única entidad competente para la vigilancia, la regulación, la concesión de licencias y la legislación sobre ANSP en los Estados miembros;
 - 3) la necesidad de proporcionar herramientas legales sobre la responsabilidad de la OACI en caso de accidentes o incidentes que ocurran una vez celebradas las auditorías y la incorporación de enmiendas basadas en los resultados de las auditorías de la OACI. La estructura de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación civil obliga a las CAA a emitir licencias, inspeccionar la validez de los requisitos de licencia y resolver cuestiones de seguridad operacional por parte del explotador o proveedor de servicios;
 - 4) también es posible continuar con otros programas similares de la OACI (como la evolución de las ASBU), sin agregar un nuevo proceso de auditoría que carece de fundamento legal, y mezcla las responsabilidades de la Organización, sus Estados miembros y las entidades sometidas a su supervisión y reglamentación;
 - 5) si es necesario mejorar los requisitos mínimos en el ámbito de la navegación aérea, convendrá seguir la metodología normalizada de la OACI, adoptada desde su creación, para enmendar los Anexos, y las preguntas de protocolo (PQ) deberían actualizarse en consecuencia e incluirse en los programas internacionales de auditoría en vigor más apropiados; y
 - 6) la carga financiera que asume la OACI; algunos programas de auditoría y evaluación tuvieron que abandonarse tras participar en ellos durante años, como el programa estatal de seguridad operacional (SSP), que se ha de incluir en el CMA del USOAP para reducir los gastos y mejorar la relación entre la OACI y los Estados miembros en cuestión de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación civil, en la que se incluyen los servicios de navegación aérea como una de las áreas de auditoría.