



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 23: Innovación en la aviación

OPTIMIZAR LA ELABORACIÓN DE LAS NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI PARA SU APLICACIÓN EFECTIVA

(Presentada por Estados Unidos y apoyada por Tailandia)

RESUMEN

El artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300) faculta a la OACI para elaborar normas y métodos recomendados (SARPS) con el objetivo de lograr el grado más alto posible de uniformidad en la aviación del mundo entero. Al elaborar y revisar las normas de la OACI se incluye una fecha de aplicabilidad específica que, una vez publicada, requiere una enmienda adicional si se plantea la necesidad de modificarla. Al no haber un marco de apoyo integral para el proceso, esta práctica ha provocado debates y postergaciones de las fechas de aplicabilidad, o la aplicación de otras modalidades *ad hoc* en función de cada caso. La creciente complejidad y conectividad de los sistemas y procedimientos de aviación pone de manifiesto la necesidad de reexaminar el método actual de determinación de la(s) fecha(s) de aplicabilidad y de considerar mejoras complementarias en otros aspectos del proceso de elaboración de normas. Esta nota de estudio presenta puntos a tener en cuenta a la hora de definir qué tipos de normas se verán más probablemente afectadas, con ideas de soluciones para optimizar las disposiciones de la OACI para su aplicación en todo el mundo.

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

- a) reconocer la necesidad de optimizar el proceso de elaboración de determinadas normas de la OACI, como se describe en esta nota, centrándose en facilitar su aplicación efectiva; y
- b) adoptar la propuesta de revisión de la resolución A39-22 de la Asamblea, *Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*, encargando al Consejo de la OACI que, entre otras cosas:
 - 1) evalúe el origen de los problemas mundiales para cumplir con las fechas de aplicabilidad especificadas para determinadas normas;
 - 2) identifique y defina las normas que pueden verse afectadas por tales problemas;
 - 3) identifique y aplique las mejoras procesales necesarias a la elaboración de las disposiciones afectadas; y
 - 4) evalúe la eficacia de los cambios procesales.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota de estudio no tiene repercusiones financieras de consideración.
<i>Referencias:</i>	AN-WP/8848, <i>Evaluación de las repercusiones</i> AN-Conf/13-WP/297, <i>Evolución de la redacción de los SARPS y su implementación</i> A39-WP/514, <i>Informe de la Comisión Técnica sobre la cuestión 35 del orden del día</i> A39-WP/37, <i>Asistencia en la aplicación mediante el uso de evaluaciones de impacto y listas de tareas para la aplicación durante el proceso de elaboración de normas</i> A39-WP/86, <i>Profundizar la aplicación de las disposiciones de la aviación internacional</i> A39-WP/205, <i>Aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019)</i> (Doc 10150) <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El público viajero, la industria y los gobiernos esperan que la OACI actúe con rapidez frente a los riesgos de seguridad operacional, tanto reales como presuntos, y para dar cabida a nuevos usuarios, modelos de negocio y tecnologías cada vez más complejas en el sector. Sin embargo, la aplicación de algunas de las nuevas normas desarrolladas para hacer frente a estos factores es igualmente compleja, y la OACI, los Estados y las partes interesadas debemos seguir mejorando nuestras interacciones y procesos en aras de la viabilidad y la responsabilidad. Los plazos para la aplicación que se establecen al elaborar las normas deben ser factibles, de lo contrario se corre el riesgo de socavar el valor de esas disposiciones.

1.2 Desde el 39º período de sesiones de la Asamblea en 2016, los Estados, las organizaciones internacionales y la OACI han recomendado diversas opciones para mejorar los procesos de elaboración y revisión de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS). Sin embargo, las dificultades que se observan en la aplicación mundial de una serie de disposiciones que entran en vigor durante este periodo indican que se necesita un ajuste adicional que apunte más directamente a un pequeño grupo de normas y sus PANS, en su caso, y que abarque elementos procesales que vayan más allá de la mera determinación de las fechas de aplicabilidad.

2. ANÁLISIS

2.1 El propósito de los SARPS es fortalecer la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación mundial mediante la armonización y la normalización. En los últimos años, ha habido casos en que los Estados y las partes interesadas no han podido aplicar normas nuevas y modificadas de la OACI porque sus fechas de aplicabilidad no eran factibles desde el principio, a escala mundial. La pandemia de COVID-19 amplificó o introdujo otros problemas en las cadenas de suministro de la producción y retrasos en el desarrollo de los sistemas de respaldo, lo que pone aún más de relieve la complejidad de crear fechas de aplicabilidad realistas para las normas y sus PANS.

2.2 Algunos ejemplos pertinentes son las experiencias actuales con la aplicación del requisito de 25 horas de grabación de la voz en el puesto de pilotaje para el sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (ADT), las licencias electrónicas del personal y las normas de comunicación y vigilancia adaptadas a las capacidades de actuación. En estas y otras situaciones similares, hay que tener en cuenta la necesidad de desarrollar soluciones de fabricación (equipos nuevos, modificados, reacondicionados), que el órgano reglamentario promulgue requisitos y orientaciones y que se establezca un marco de aplicación, que se cree una infraestructura que acompañe los nuevos requisitos y que los proveedores de servicios instrumenten nuevos procedimientos. Las interdependencias entre los pasos necesarios para aplicar este tipo de soluciones íntegramente y a la escala prevista añaden complejidad.

2.3 Para diseñar un proceso de elaboración de normas que permita anticipar y mitigar este tipo de dificultades en el contexto de un sistema de aviación cada vez más complicado, globalizado e interdependiente, es necesario:

2.3.1 *Evaluar la(s) causa(s) profunda(s) de las recientes dificultades para cumplir con las fechas de aplicabilidad prescritas, por ejemplo, realizando uno o más estudios de casos. No es este el lugar para un análisis detallado, pero las siguientes consideraciones pueden ser relevantes.*

2.4 Que los Estados miembros y las partes interesadas logren aplicar correctamente las nuevas normas de la OACI depende del equilibrio entre el alcance, los plazos y los recursos. La OACI, los comités y los grupos expertos, bajo la supervisión de la Comisión de Aeronavegación y el Consejo, pueden determinar los umbrales mínimos apropiados para las nuevas normas propuestas y sus resultados previstos, pero las dificultades pueden ser resultado de una evaluación inexacta de sus repercusiones y de la complejidad

de su aplicación en el Estado, la industria y otras partes interesadas. Sin esta información vital, la OACI puede proponer disposiciones que no son fácilmente aplicables en los plazos previstos. Esto es particularmente evidente con las normas de la OACI sobre el equipamiento necesario para cumplir con los requisitos operacionales.

2.4.1 Las fechas de aplicabilidad pueden depender del nivel de riesgo percibido para la seguridad operacional y/o la eficiencia del sistema de aviación. Las fechas de aplicabilidad responsabilizan a la comunidad de la aviación para que resuelva los problemas detectados y reflejan el nivel de urgencia para hacerlo, pero los plazos deben ser realistas y alcanzables para que pueda existir esa responsabilidad.

2.4.2 Quienes intervienen en la aplicación de las normas de la OACI, tanto la misma OACI como los Estados miembros y la industria, disponen de recursos finitos y deben por tanto establecer prioridades. No todos los Estados o sus entidades reguladas experimentan la misma relación entre los recursos que les demanda implementar las nuevas normas y los recursos que ahorran gracias a la armonización internacional. Comprender el impacto económico de las nuevas normas es crucial para que su elaboración y aplicación tengan éxito.

2.5 *Identificar y definir las disposiciones afectadas.* Resulta útil señalar los elementos comunes para ayudar a identificar desde el inicio del proceso de elaboración cuáles son las normas que pueden resultar especialmente difíciles de aplicar. Por ejemplo:

- a) las que abarcan múltiples Anexos / grupos expertos o grupos especializados como parte de la elaboración de las disposiciones y los textos de orientación, como las disposiciones de un Anexo que requieren enmiendas consiguientes en otros Anexos y/o modificaciones a los PANS (y por lo tanto, frecuentemente también a los procedimientos suplementarios regionales);
- b) las que para poder implementarlas requieren cambios en equipos o la instalación de equipos NUEVOS (que deben diseñarse con ese fin);
- c) las que requieren soluciones completamente nuevas para poder aplicar el concepto, es decir, que exigen crear medios o herramientas para posibilitar la aplicación mundial (p.ej., el repositorio de datos de localización de aeronaves en peligro);
- d) las que para aplicar el concepto previsto necesitan de la participación de partes interesadas no tradicionales que no están sometidas a la reglamentación de las autoridades de aviación; y
- e) las que alcanzan o superan un umbral determinado de impacto económico estimado (que sería necesario establecer).

2.6 *Identificar las mejoras procesales necesarias y aplicarlas a la elaboración de las disposiciones afectadas.* Hay muchas soluciones posibles que la OACI podría seguir estudiando e incorporar al proceso de elaboración de normas. Pueden citarse algunas de ellas:

2.6.1 Mejorar la evaluación de las repercusiones estableciendo un marco normalizado para identificar y correlacionar las interdependencias de la aplicación con las aportaciones solicitadas a los Estados y las partes interesadas. Una correlación efectiva de las interdependencias puede dejar al descubierto los riesgos de la aplicación y a la vez proporcionar soluciones técnicas con suficiente antelación a la fecha de aplicabilidad. Las comunicaciones que envía la OACI a los Estados consultándolos sobre las propuestas de enmienda podrían servir para solicitar esas aportaciones en forma estructurada.

2.6.2 La OACI podría considerar un proceso iterativo de promulgación de soluciones iniciales en forma de métodos recomendados cuando la elaboración o actualización de las normas requiera más tiempo y estudio. Estos métodos recomendados podrían modificarse antes de convertirse en normas. Además, la utilización de múltiples normas de alcance limitado con fechas de aplicabilidad escalonadas, en lugar de una única norma de alcance más amplio, puede ayudar a centrarse en los elementos prioritarios necesarios para avanzar hacia el resultado previsto.

2.6.3 Mejorar las orientaciones para la aplicación sustituyendo la lista normalizada de tareas (que se distribuye con las comunicaciones a los Estados que notifican la adopción de las modificaciones) por listas más detalladas y específicas de las nuevas disposiciones en las que se describan las medidas que deberán adoptar las partes interesadas. Esto garantizaría que la documentación de respaldo para la aplicación (por ejemplo, los manuales) esté disponible en el momento de la adopción.

2.7 Las ideas precedentes podrían integrarse en el trabajo de los grupos expertos, comités y grupos de especialistas que desarrollan nuevos SARPS, PANS y orientaciones, potenciando la labor de estos órganos y de la Secretaría de la OACI en su función de apoyo al proceso.

2.8 Por último, es importante evaluar la eficacia de los cambios procesales para determinar si están produciendo los resultados deseados, y hacer ajustes en caso contrario.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Estados Unidos reconoce el éxito de la comunidad de la aviación mundial al trabajar a través de la OACI para fortalecer la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación mundial; sin embargo, es preciso que los procesos que usamos colectivamente reflejen las realidades de un ecosistema de aviación complejo y cambiante, presente y futuro. Existe margen para optimizar el proceso de elaboración de normas de la OACI para atender las realidades de hoy y nuestras expectativas para el futuro. Este trabajo es importante para que la OACI siga siendo el foro donde obtener el mayor grado posible de uniformidad e interoperabilidad en la aviación civil en todo el mundo, y especialmente en aquellas normas que exigen que todos los sectores converjan para cumplir una nueva condición operacional.

APÉNDICE

A41-xx: Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias

Considerando que el artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* prescribe que todo Estado miembro debe colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que el artículo 37 del Convenio dispone que la Organización adopte y enmiende normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, determinando la finalidad de dichas medidas, así como los asuntos que deben tratarse al respecto, y que los artículos 38, 54, 57 y 90 contienen otras disposiciones pertinentes;

Considerando que, de conformidad con el artículo 38 del Convenio, cualquier Estado miembro que considere imposible cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera normas o procedimientos internacionales o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran de los establecidos está obligado a notificarlo inmediatamente a la OACI;

Considerando que la Asamblea estima aconsejable establecer ciertos criterios que deberán seguirse en el cumplimiento de estas disposiciones del Convenio;

Reconociendo que la aplicación eficaz de los SARPS y los PANS promueve el desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil internacional;

Reconociendo que poner la información sobre diferencias fácilmente a disposición de todas las partes interesadas en forma oportuna es importante para promover la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia en la aviación civil internacional;

Tomando nota de que muchos Estados miembros experimentan dificultades para cumplir sus obligaciones en virtud de los artículos 37 y 38 del Convenio y para seguir el ritmo de las frecuentes enmiendas de los Anexos;

Reconociendo que los textos de orientación técnica de la OACI actualizados son de gran utilidad para los Estados miembros en la aplicación efectiva de los SARPS, los PANS y los planes regionales;

Reconociendo que se requieren recursos sustanciales para elaborar y mantener todos los textos de orientación técnica de la OACI para los SARPS y los PANS;

Tomando nota del aumento en el número de diferencias notificadas a la OACI; y

Reconociendo que es muy necesario que se procuren y utilicen todos los medios disponibles para alentar y ayudar a los Estados miembros a superar las dificultades que pueda plantearles la aplicación de los SARPS y los PANS; y

Reconociendo que la aplicación de una norma se multiplica en el mundo cuando en su proceso de elaboración se alienta a todos los Estados y a los interesados de la industria a aportar sus perspectivas; y

Reconociendo que determinadas normas, por ejemplo, las que especifican nuevas condiciones operacionales que exigen equipos nuevos o modificados, requieren una evaluación exhaustiva y una planificación integrada de su implementación durante el proceso de elaboración para lograr una ejecución mundial;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a que reafirmen su compromiso de cumplir las obligaciones en virtud de los artículos 37 y 38 del Convenio;
2. *Resuelve* que los SARPS y los PANS se enmendarán cuando sea necesario para reflejar la evolución de las necesidades y la técnica, proporcionando de este modo, entre otras cosas, una base sólida para la planificación y la aplicación a escala mundial y regional;
3. *Conviene* en que, a reserva de lo establecido en la cláusula anterior, los SARPS se modificarán lo menos posible, con objeto de que los Estados miembros puedan dar la necesaria estabilidad a sus reglamentos nacionales. Con este fin, las enmiendas se limitarán a las que sean importantes para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia, y no se efectuarán modificaciones de redacción a menos que resulten indispensables;
4. *Reitera* que los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. Los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen los requisitos funcionales y de actuación para alcanzar los niveles de seguridad operacional, regularidad y eficiencia requeridos. Las especificaciones técnicas de apoyo que prepare la OACI deberían traducirse oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI y se incluirán, en la medida de lo posible, en documentos separados;
5. *Encarga* al Consejo que en la elaboración de los SARPS, PANS y textos de orientación técnica de la OACI se utilicen, en la mayor medida posible y con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, los trabajos de otras organizaciones normativas reconocidas. El Consejo puede considerar que los textos elaborados por esas organizaciones normativas se ajustan apropiadamente a los requisitos de la OACI; en este caso, debería hacerse referencia a ellos en la documentación de la OACI;
6. *Resuelve* que los SARPS que especifiquen la provisión de instalaciones y servicios reflejarán un equilibrio adecuado entre los requisitos operacionales de dichas instalaciones y servicios y las consecuencias económicas de su provisión, en la medida en que ello sea compatible con los requisitos de seguridad operacional, regularidad y eficiencia;
7. *Encarga* al Consejo que las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS se sometan a la consideración de los Estados miembros antes de que el Consejo adopte medidas al respecto, salvo cuando este estime necesario adoptar medidas urgentes. Además, con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, las especificaciones técnicas pueden ser objeto de decisiones del Consejo sin consulta con los Estados miembros. Con todo, dichos textos se pondrán a disposición de los Estados miembros que los soliciten;
8. *Resuelve* que las fechas de aplicación de las enmiendas de los SARPS y PANS se fijarán de tal modo que los Estados miembros dispongan de tiempo suficiente para su implantación;
9. *Conviene* en que no se enmendará ningún Anexo o documento relativo a los PANS más de una vez por año civil;
10. *Recuerda* a los Estados miembros el requisito del Anexo 15 de que publiquen cualesquiera diferencias importantes en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) y que incluyan el texto en inglés en las partes que están expresadas en lenguaje claro;
11. *Alienta* a los Estados miembros a utilizar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar sus diferencias a la OACI;

12. *Encarga* a la Secretaria General que siga perfeccionando el sistema EFOD y ayude a los Estados miembros en la transición de procesos que emplean papel a la utilización del sistema EFOD;
13. *Encarga* al Consejo seguir de cerca y analizar las diferencias existentes entre los reglamentos y prácticas de los Estados miembros y los SARPS y PANS, a fin de fomentar la eliminación de las diferencias que afecten mayormente a la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea y de adoptar las medidas necesarias;
14. *Encarga* al Consejo que explore las posibilidades para que la información sobre diferencias sea más asequible a todas las partes interesadas y determine un mecanismo y formato adecuados para proporcionar esta información;
15. *Resuelve* que se alentará y ayudará a los Estados miembros en la aplicación de los SARPS y los PANS, empleándose para ello todos los medios disponibles, y se les proporcionará lo antes posible más orientación con respecto a la notificación y publicación de diferencias;
16. *Exhorta* a todos los Estados miembros capaces de hacerlo a brindar a los Estados que lo soliciten cooperación técnica en forma de recursos financieros y técnicos para permitir a dichos Estados cumplir sus obligaciones en virtud de los artículos 37 y 38 del Convenio;
17. *Encarga* a la OACI que establezca prioridades para la actualización permanente del contenido de los actuales textos de orientación técnica de la OACI y para la preparación de los nuevos textos de orientación a fin de garantizar que los Estados miembros obtengan el máximo provecho en la planificación y la aplicación de los SARPS y los PANS;
18. *Resuelve* que las prácticas correspondientes que figuran en la presente resolución constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de la misma; y
19. *Insta a* los Estados miembros a revisar sus procedimientos relacionados con la elaboración de SARPS, con la intención de mejorar la participación de un grupo más amplio de partes interesadas de la aviación;
20. *Encarga* al Consejo de la OACI que optimice el proceso de elaboración de los SARPS evaluando las causas profundas de las dificultades que se experimentan en todo el mundo para cumplir las fechas de aplicabilidad especificadas para determinadas normas, identificando y definiendo aquellas normas que puedan verse afectadas por esas dificultades; definiendo mejoras procesales y aplicándolas a la elaboración de las disposiciones afectadas; y evaluando la eficacia de esos cambios procesales;
21. *Encarga* a la OACI que considere la conveniencia de formular una estrategia de transición y comunicación a lo largo de las fases de planificación y aplicación para los Estados miembros, quienes a su vez deberían facilitar las acciones de difusión dirigidas a las partes interesadas;
22. *Encarga* a la OACI que dé a las oficinas regionales un papel más destacado de facilitación y seguimiento del proceso de examen de las enmiendas de los SARPS;
23. *Exhorta* a los Estados miembros a responder las comunicaciones de la OACI que se refieren a propuestas de enmienda de los Anexos y los PANS; y
24. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución ~~A38-11~~ A39-22.

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería garantizar que las disposiciones de los SARPS y los PANS sean compatibles entre sí. Además, el Consejo debería tratar de mejorar la tramitación, presentación y utilidad de los documentos

de la OACI que contienen SARPS, PANS y otras disposiciones conexas, especialmente en el caso de sistemas complejos y sus aplicaciones correspondientes. Con ese fin, el Consejo debería promover la elaboración y la actualización continua de requisitos funcionales y de actuación de amplio alcance en los sistemas. El Consejo debería seguir procurando hallar los medios más apropiados para la elaboración, traducción, tramitación y difusión de especificaciones técnicas.

2. Los Estados miembros deberían comentar plena y detalladamente sobre las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS o, por lo menos, manifestar su acuerdo o desacuerdo sobre el fondo de las mismas; para ese fin, deberían disponer de un plazo mínimo de tres meses. Por otra parte, debería notificarse por lo menos con 30 días de antelación a los Estados miembros que se tiene la intención de aprobar o adoptar textos detallados sobre los que no han sido consultados.

3. Debería concederse un plazo de tres meses dentro del cual los Estados miembros puedan notificar su desacuerdo con las enmiendas de los SARPS que se hayan adoptado; al fijar el plazo de notificación del desacuerdo, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo necesario para el envío de las enmiendas adoptadas y el recibo de las notificaciones por parte de los Estados.

4. El Consejo debería asegurarse de que, siempre que sea factible, el intervalo entre fechas comunes sucesivas de aplicación de las enmiendas de los Anexos y PANS sea de seis meses por lo menos.

5. El Consejo, antes de la adopción y la aprobación de las enmiendas de los SARPS y los PANS, debería considerar la factibilidad de la aplicación de los SARPS y los PANS para las fechas de aplicación previstas. Esto incluye la aplicación de mecanismos normalizados para determinar las repercusiones y los riesgos que entraña la aplicación a lo largo del proceso de elaboración de los SARPS y los PANS.

6. El Consejo, teniendo en cuenta la definición de las expresiones “Norma” y “Método recomendado”, debería asegurarse de que las nuevas disposiciones en los Anexos, cuya aplicación uniforme se reconoce como necesaria, se adopten como normas y que las nuevas disposiciones cuya aplicación uniforme se reconoce como conveniente se adopten como métodos recomendados.

7. El Consejo debería instar a los Estados miembros a que notifiquen a la Organización las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones de los SARPS, así como también la fecha o fechas en que se ajustarán a los SARPS. Si un Estado miembro no puede cumplir con algunos SARPS, debería informar a la OACI el motivo del incumplimiento, mencionando todo reglamento o práctica nacional que difiera en naturaleza o en principio.

8. Las diferencias recibidas con respecto a los SARPS deberían ponerse sin demora a disposición de los Estados miembros.

9. Con objeto de alentar y prestar ayuda a los Estados miembros en la aplicación de los SARPS y PANS, el Consejo debería utilizar todos los medios de la OACI a su alcance y fortalecer las asociaciones con las entidades que proporcionan recursos y asistencia para el desarrollo de la aviación civil internacional.

10. Los Estados miembros deberían establecer procesos y procedimientos internos que les permitan dar efecto a la aplicación de las disposiciones de los SARPS y los PANS.

11. La OACI debería actualizar y elaborar textos de orientación técnica de conformidad con las prioridades establecidas para abarcar adecuadamente todos los ámbitos técnicos.