



Cuestión 8A del  
Orden del Día:

Otros Asuntos

## EL PROCESO DE TRANSICIÓN DE ESTÁNDARES INTERNACIONALES A REGLAMENTOS NACIONALES - IMPACTO EN LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Nota presentada por Colombia, “*El País de la Belleza*”

### RESUMEN

La presente nota ofrece un análisis sobre los procesos de enmienda de los estándares y las normas, teniendo en cuenta los impactos positivos y aquellos que pueden afectar la emisión enmiendas en reglamentos nacionales, incluido el impacto la esta transición desde los Anexos genera en la aplicación de la norma en procesos de certificación y vigilancia de la seguridad operacional.

#### Referencias:

- Doc. 9734 de OACI - Manual de vigilancia de la seguridad operacional Parte A – Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional
- Convenio de Chicago. Artículos 11, 12 y 38.

**Objetivos Estratégicos de la OACI:**

- *Seguridad Operacional*

### 1. Introducción

1.1 Los estándares internacionales versados en los Anexos del Convenio de Aviación Civil son las herramientas primarias que han permitido, al sistema mundial de aviación civil, mantener y mejorar los niveles de seguridad para soportar el crecimiento sostenido en la operación. Dichos estándares, reflejados en los reglamentos nacionales en cada Estado, permiten su aplicabilidad y socialización dentro de los proveedores de servicios de manera clara y expresa, así como son la base fundamental para el adecuado funcionamiento del sistema de vigilancia de cada Estado en aplicación el principio de transposición de la norma.

1.2 Consecuentemente, dentro de cada una de las regiones en las que se encuentra dividido el mundo aeronáutico (desde la óptica y geopolítica de la OACI), se adaptan las normas provenientes de los Anexos, dado que los Estados poseen características sociales, idiomáticas, culturales y, en términos generales, similitudes operacionales que se constituyen en condiciones operacionales subyacentes.

1.3 Esta nota se refiere al proceso de generación, producción y publicación de estándares a nivel nacional el cual, a la luz de un análisis de gestión de seguridad operacional, puede evidenciar que la

emisión de tales estándares y su consecuente adopción en cada Estado entraña necesidades de coherencia, oportunidad y proactividad.

## 2. Análisis

2.1 Así como en una organización proveedora de servicios se puede llevar a cabo un estudio del tipo “accidente organizacional”, en el que se detecten fallas, carencias o deficiencias en los procesos organizacionales tales como la definición de políticas de compañía, problemas con las políticas y líneas de comunicación, definición de procedimientos o supervisión, entre otras actividades de alta dirección, similarmente se puede extrapolar el análisis al Estado, la Región o de manera global, acerca de la actuación, definición de políticas y normas, así como procesos de apropiación y transposición de la norma que debe llevar a cabo cada Autoridad de Aviación Civil.

2.2 Se contemplan lo siguientes impactos:

2.2.1 Impactos positivos:

2.2.1.1 Se logra la estandarización de la normatividad a nivel regional de los países miembros del SRVSOP, al tiempo que se da cumplimiento a los Anexos de la OACI; se articula la numeración y contenidos de los reglamentos LAR y los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, de manera que se estandariza los requisitos a nivel regional contribuyendo a los objetivos del Sistema Regional.

2.2.1.2 La elaboración y actualización de los reglamentos nacionales, su armonización con los Anexos y LAR aplicables y demás documentos derivados de la OACI y el SRVSOP, son una guía y herramienta de trabajo muy valiosas para ser utilizadas de manera uniforme por las diferentes AAC y particularmente por la Aerocivil en los procesos de certificación, administración técnica y vigilancia continua de los explotadores nacionales, así como en los procesos de validación de los CDO de explotadores extranjeros a nivel regional.

2.2.1.3 Con lo anterior, se avanza en el logro de los objetivos de la Región SAM, entre otros, la aplicación de regulaciones basadas en estándares uniformes de seguridad operacional y exigencia, que contribuyan a una competencia en igualdad de condiciones entre los Estados participantes y lograr que todos los explotadores de servicios aéreos que cuentan con un CDO y que utilizan aeronaves cuyas matrículas pertenezcan a Estados miembros del SRVSOP, hayan sido certificados bajo los mismos estándares de operaciones, de aeronavegabilidad y de licenciamiento de las tripulaciones de dichas aeronaves, bajo normas y requisitos iguales, contando con el reconocimiento de todos los Estados miembros del SRVSOP.

2.2.1.4 La armonización de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos con los LAR se extiende al conjunto de documentos asociados a la implementación o ejecución de las normas, es decir, los manuales de inspección, textos de orientación y ayudas de trabajo que establecen cómo se deben cumplir los requisitos normativos; en este sentido, la armonización con los LAR y demás documentos asociados, han proporcionado al área OPS los documentos modelo y ayudas de trabajo, que garantizan el cumplimiento de las Preguntas de Protocolo (PQ) del CMA de la USOAP de la OACI.

2.2.2 Impactos negativos

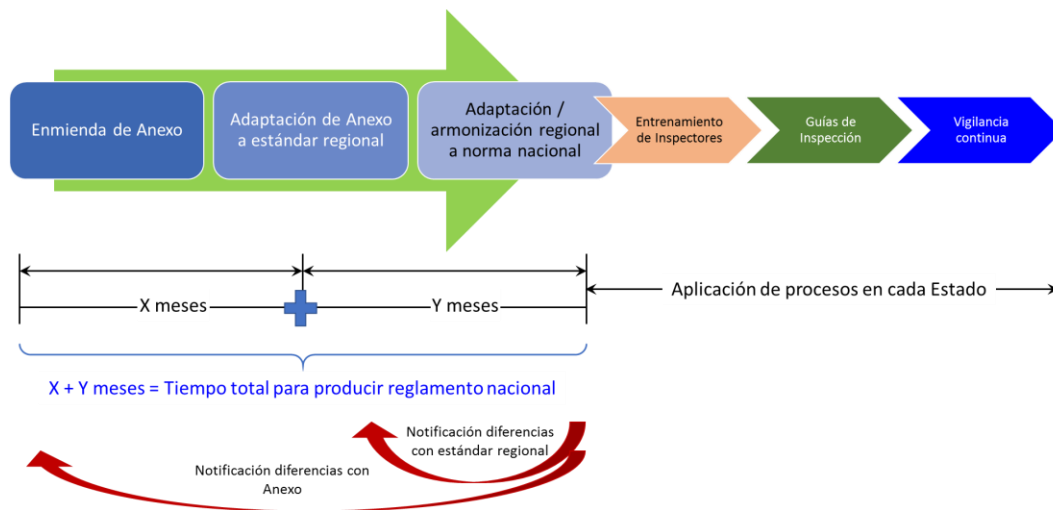
2.2.2.1 Los tiempos que emplea el SRVSOP para publicar los LAR, y de manera puntual del área OPS, actualizados con las últimas enmiendas de los Anexos, en ocasiones exceden los tiempos máximos que requiere la OACI, por lo que la Aerocivil debe iniciar las enmiendas de los RAC OPS, sin esperar la

publicación de los LAR, de forma de cumplir con las Enmiendas de los Anexos y demás documentos, para procurar estar dentro de los plazos que requiere la OACI para que esas enmiendas sean oportunas.

2.2.2.2 En la misma línea del numeral anterior, el SRVSOP establece un año a partir de la aprobación por la Junta General de la enmienda a un LAR, como plazo para la enmienda del RAC equivalente; por lo tanto, se reafirma que la Aerocivil no puede esperar la publicación de un LAR, para actuar a tiempo frente a una enmienda de los Anexos de OACI, con lo cual, el proceso de enmienda a los RAC se vuelve más dispendiosa al generar más de un proceso de revisión y enmienda, primero con base en las enmiendas OACI y posteriormente con base en las enmiendas LAR (que normalmente incluyen temas provenientes de FAA, EASA o propios del SRVSOP).

2.2.2.3 El problema que se presenta en la tardanza en la emisión de regulaciones a nivel regional, máxime cuando su generación pasa por traducciones a veces no muy fidedignas, armonizaciones tardías a la norma nacional y, lo que a su vez genera tardanza en procesos de entrenamiento, la generación de guías de inspección, y consecuentemente la aplicación de actividades de vigilancia; adicionalmente y de manera paralela con la emisión de enmiendas a los Anexos se requiere aplicar trabajo adicional propio de la identificación y publicación de diferencias (en EFOD).

2.2.2.4 Por otra parte, la generación de diferencias se convierte ahora en un proceso en dos vías, pues no solo se deben notificar diferencias frente al respectivo Anexo sino que se debe revisar diferencias ante la norma regional, lo que administrativamente se convierte en un inconveniente, que involucra mayores recursos, especialmente para algunos Estados que no cuentan con personal suficiente, específicamente con equipos multidisciplinarios (abogados, técnicos, pilotos, etc.), que se dedique a la readaptación de los estándares a la norma nacional. La causa raíz de la problemática parece encontrarse en el doble paso de estándar internacional (Anexo) a estándar regional y luego a regulación nacional.



2.2.2.5 Ahora, en cuanto a la armonización de las Regulaciones del Estado con estándares provenientes de los LAR de OPS no originados en los Anexos, se encuentra que, en algunos casos, hasta ahora detectados, el SRVSOP ha incurrido en errores al implementar requisitos tomados de las regulaciones de la FAA (*Title 14 Code of Federal Regulations – CFR*), pero que, a la postre, han resultado no aplicables para los Estados miembros del Sistema; esos errores se han trasladado en ciertos casos a la regulación nacional dentro del proceso de armonización y cuando se detectan, han generado vacíos de tipo normativo y en ocasiones, reclamos por parte de los explotadores de servicios aéreos.

2.2.2.6 Los LAR conllevan documentos como Circulares de Asesoramiento que son de obligatorio cumplimiento y no están incluidos dentro de los Reglamentos, en el marco regulatorio de Colombia, existen Circulares informativas que como su nombre lo indica, son de carácter informativo.

2.2.2.7 La normatividad colombiana estaba muy orientada a las FAR; los LAR difieren de la estructura de la FAA, generando diferencias significativas en su contenido.

2.2.2.8 Existen diferencias significativas entre los LAR y las particularidades del Estado colombiano, como por ejemplo las aeronaves de registro extranjero que operan con operadores colombianos, en el tema de los LAR dichas particularidades no son tenidas en cuenta.

2.2.2.9 Este es el caso de la generación de los Reglamentos Latinoamericanos (LAR), los cuales deben ser adaptados (enmendados) cada vez que se genera una enmienda a los respectivos Anexos lo cual en sí mismo conlleva una demora y, posteriormente, su adaptación a los Reglamentos Aeronáuticos de los Estados de la Región SAM, resultan con retrasos considerables y potencialmente inconvenientes para la seguridad operacional.

2.2.2.10 Es necesario tener en cuenta estas consideraciones, frente a los importantes cambios en tecnología tanto aquellos ya existentes, como venideros, pues la cantidad de trabajo para producción de estándares regionales ha de incrementarse de manera importante, en particular sobre asuntos tales como RPAS, CPDLC, ADS-B, PBN, PEDs, previendo que esas tecnologías no solo han llegado sino que son bastante dinámicas en su evolución y será necesario establecer mecanismos adecuados para que la reglamentación en cada Estado pueda, en lo posible, avanzar en la misma velocidad.

### 3. **Conclusión**

3.1 Se requiere establecer mecanismos más dinámicos y que cubran no solo los LAR sino los documentos conexos, para que las transiciones de los estándares internacionales se conviertan, de manera más ágil, en reglamentos nacionales aun cuando tengan que seguir el tránsito de enmienda a los reglamentos regionales. se invita a la OACI a proporcionar desde el anexo una nomenclatura que facilite la lectura.

### 4. **Acción Sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a acordar la siguiente recomendación:

- a) Inste a la OACI que genere mecanismos para que, desde la producción misma de los anexos, éstos permitan una alineación con las reglamentaciones regionales a fin de disminuir los tiempos y los reprocesos que implican una apropiación regional y luego nacional. Esto facilita la adopción a las normas regionales, el cumplimiento de las PQs, una mejor definición de los planes de acción correctivos (CAPs), así como la notificación de diferencias.
- b) Inste a las Regiones a adoptar de manera más ágil los estándares de manera que este proceso se haga más versátil, menos demorado y más efectivo, así como más expedito para la emisión de los reglamentos nacionales.