



A35-WP/36
EX/9
14/6/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17 : Perfeccionamiento de las normas de la OACI

PERFECCIONAMIENTO DE LAS NORMAS DE LA OACI

RESUMEN

En esta nota de estudio se presentan las medidas que han sido tomadas y que se tienen planificadas para mejorar el proceso de preparación y adopción de los SARPS, así como el mecanismo para la recopilación y publicación de las diferencias, de conformidad con las Resoluciones de la Asamblea AS33-3: *Acrecentamiento de la eficacia de la OACI (para enfrentar nuevos retos)* y A32-1: *Acrecentamiento de la eficacia de la OACI (medidas para seguir mejorando en el trienio 1999-2001 y posteriormente)*. La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 5.

REFERENCIAS

Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 5 de octubre de 2001) (Doc 9790)
Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la Resolución A33-3 de la Asamblea: *Acrecentamiento de la eficacia de la OACI (para enfrentar nuevos retos)* se encarga al Consejo que explore los medios de abreviar el proceso de aprobación y adopción de las normas y métodos recomendados (SARPS) considerados de importancia clave para la seguridad y protección de la aviación civil, cuando se considere necesario. En este informe del Consejo se presenta la experiencia práctica que se ha conseguido con las medidas ya implantadas como resultado de las decisiones anteriores de la Asamblea y las medidas adicionales que el Consejo y la Comisión de Aeronavegación pondrán en práctica, no sólo para abreviar el proceso de aprobación y adopción de los SARPS, sino también para mejorar más aún el contenido de las normas y métodos recomendados de la OACI.

2. INFORME SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS MEDIDAS EXISTENTES

2.1 El perfeccionamiento del contenido de los SARPS de la OACI y del modo en el que éstos se elaboran y examinan ha sido discutido en varias ocasiones por los órganos ejecutivos de la Organización durante el último decenio y, como resultado, se introdujeron algunos cambios importantes durante el 32º período de sesiones de la Asamblea en 1998 y se perfeccionaron en la siguiente Asamblea en 2001. Los puntos más sobresalientes, según se aprecia en el Apéndice A de la Resolución A33-14, fueron:

- a) que los SARPS para los sistemas aeronáuticos complejos consistirán principalmente en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen requisitos a nivel de sistema, funcionales y de performance. Con relación a esos sistemas, las especificaciones técnicas detalladas que sean necesarias constituirán apéndices de los Anexos o se incluirán en documentos separados;
- b) que la OACI debería utilizar, en la mayor medida posible y con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, los trabajos de otras organizaciones reconocidas que formulen normas; y
- c) la autoridad otorgada al Consejo de decidir sobre la enmienda de especificaciones técnicas detalladas correspondientes a sistemas complejos sin consultarlo con los Estados y con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación.

2.2 Estas medidas son producto de la experiencia previa de la OACI y, en particular, de la reestructuración del Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, que tuvo lugar a mediados del decenio de los 70 con el objetivo de establecer únicamente requisitos de alto nivel en el Anexo. Del mismo modo, a principios del decenio de los 80, momento en el cual se tomó la decisión de establecer los SARPS sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, se acordó que el nuevo Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* contendría sólo requisitos de alto nivel y estables que se complementarían con las Instrucciones Técnicas.

2.3 La experiencia que se ha tenido con estas nuevas medidas ha sido generalmente positiva. La reestructuración del Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, con la finalidad de garantizar que el texto principal del Anexo sólo contenga disposiciones de carácter general se encuentra bastante avanzada. A comienzos de este año, el Consejo también adoptó (C-DEC 171/5) una enmienda del Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional* que incluye una reestructuración similar. Para mejorar aún más el proceso, se presenta a esta Asamblea, en una nota por separado, una propuesta para modificar el texto de la Cláusula 3 del Apéndice A de la Resolución A33-14 de la Asamblea, para apoyar la reestructuración.

2.4 El procedimiento que permite la adopción de especificaciones técnicas detalladas correspondientes a sistemas complejos sujetos a un procedimiento adecuado de verificación y validación ha sido empleado por primera vez, con resultados positivos, para las especificaciones del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) que se encuentran en el Apéndice B del Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, Volumen I — *Radioayudas para la navegación*. Se ha comprobado que la utilización de los trabajos de otras organizaciones reconocidas que formulan normas resulta más compleja, por varios motivos tales como el estado de los textos, la frecuencia del proceso de actualización, el alcance, la población destinataria, los aspectos relativos a los idiomas y el nivel de participación de la OACI en sus deliberaciones.

2.5 Otro de los aspectos del proceso de preparación de los SARPS de la OACI al cual se le ha dedicado una cantidad de tiempo considerable, en el marco de la política general de la OACI, pero que se aplicó por primera vez durante el trienio anterior, es el llamado “procedimiento acelerado” mediante el cual el Consejo decide sobre las propuestas de enmienda de los SARPS sin consultarlo con los Estados cuando considera que es necesario adoptar medidas urgentes (Resolución A33-14, Apéndice A, Cláusula dispositiva 6). Las nuevas medidas del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional* — *Aviones* respecto de la seguridad de la puerta de puesto de pilotaje se adoptaron siguiendo dicho procedimiento, de conformidad con la Resolución A33-3 de la Asamblea. Con esta enmienda se confirmó que el procedimiento acelerado era un recurso útil en circunstancias excepcionales y que era practicable, reconociéndose las posibles repercusiones negativas que podría tener en el producto final no

consultar formalmente a los Estados. Producto de esta experiencia, el Consejo (C-DEC 166/12) aprobó más tarde directrices sobre el tema, las cuales se distribuyeron mediante un memorando del Presidente del Consejo (PRES AK/856) de fecha 18 de diciembre de 2002. Uno de los puntos más sobresalientes de las directrices en cuestión es que el procedimiento acelerado debería utilizarse únicamente en circunstancias excepcionales cuando el Consejo estimara necesaria la adopción de medidas urgentes.

3. NUEVAS MEDIDAS

3.1 El Consejo, con la asistencia de la Comisión de Aeronavegación, ha hecho un examen detallado del proceso de elaboración de los SARPS y ha identificado varias áreas en las que pueden llevarse a cabo mejoras. Estas medidas, que se describen a continuación, son, por su naturaleza, de carácter marginal, ya que son muy limitadas las nuevas vías de perfeccionamiento, en vista de las iniciativas que en el pasado ha tomado la Organización sobre el tema. Uno de los aspectos comunes a la mayoría de las medidas es una mayor dependencia de los medios electrónicos para establecer una comunicación formal con los Estados. Esto concuerda con la Resolución A31-2 de la Asamblea, en la cual se invita al Secretario General a mejorar y acelerar las comunicaciones con los Estados contratantes, particularmente en lo que atañe a las normas y métodos recomendados, incluso con una utilización más generalizada de las transmisiones electrónicas (Cláusula dispositiva 5 y Apéndice).

3.2 Mayor rapidez en las consultas con los Estados gracias a una mejor comunicación

3.2.1 El uso de medios electrónicos de comunicación entre la OACI y los Estados contratantes podría acortar el proceso de consulta en cinco a seis semanas, al tiempo que se respetarían los requisitos de la Resolución A33-14 de la Asamblea según los cuales se daría a los Estados un plazo de tres meses para formular sus comentarios sobre las enmiendas propuestas de los Anexos. La OACI reconoce que aún existen algunos Estados que no cuentan con un acceso confiable a las comunicaciones electrónicas, pero toma nota de que los Estados que normalmente necesitan un período mayor de consulta son los que tienen las instalaciones que les permiten manejar una comunicación electrónica con eficiencia. Con miras a facilitar la comunicación electrónica con la OACI, se alienta a los Estados que aún no lo hayan hecho a que proporcionen a la OACI una dirección electrónica discreta.

3.3 Mayor rapidez en el establecimiento de los grupos de expertos de la ANC

3.3.1 El establecimiento de un grupo de expertos de la Comisión de Aeronavegación es otra de las áreas en las que los cambios en los procedimientos podrían acelerar el proceso de elaboración de los SARPS. La Comisión estuvo de acuerdo en hacer cambios en los procedimientos que pudieran reducir en 9 a 24 semanas el plazo necesario para establecer un grupo de expertos. Los cambios se basan en el uso de comunicaciones electrónicas con los Estados y en mejoras de los procedimientos.

3.4 Reestructuración de los Anexos

3.4.1 La reestructuración de los Anexos para garantizar que consistan principalmente en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen requisitos funcionales y de performance a nivel de sistema se ha limitado, en gran medida, a los Anexos 3, 8 y 10; sin embargo, debe reconocerse que muchos otros Anexos comúnmente han contenido sólo disposiciones de alto nivel. La Comisión de Aeronavegación ha identificado el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 4 — *Cartas aeronáuticas* y el Anexo 6 como Anexos a los cuales también puede aplicarse el concepto en cuestión. Con el propósito de asegurarse de que la reestructuración no tenga implicaciones negativas en materia de seguridad operacional, la Comisión examinará sus directrices para la preparación de los SARPS.

3.5 **Mayor eficacia en la recopilación y publicación de las diferencias**

3.5.1 En el Artículo 38 del Convenio se exige que el Consejo notifique de forma inmediata a todos los otros Estados las diferencias que existen entre una o más de las características de una norma internacional y el método nacional correspondiente de ese Estado. No obstante, son frecuentes los retrasos en la publicación de las diferencias como consecuencia de la importante carga de trabajo que implica recopilarlas, resolver cualquier incongruencia que pueda existir y preparar el suplemento. La situación también se agrava por el importante aumento en el número de las diferencias notificadas y que resultan de las auditorías que se llevan a cabo en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

3.5.2 La OACI está considerando el establecimiento de un sistema que permitirá a los Estados contratantes notificar en línea las diferencias y a la OACI publicarlas, también en línea, a través de la ICAO-Net. La publicación de las diferencias por dicho medio permitiría su publicación oportuna, según lo exige el Convenio, y reduciría considerablemente la carga de trabajo de la Secretaría relacionada con esta tarea. El sistema facilitaría también la notificación de las diferencias por los Estados contratantes, ya que se integraría a la lista de verificación del cumplimiento que los Estados tienen que completar en el marco del USOAP.

3.6 **Medidas a más largo plazo**

3.6.1 En vista del activo escrutinio de que por varios años ha sido objeto el proceso de preparación y adopción de los SARPS de la OACI, cualquier intento ulterior de mejorar en forma significativa el proceso de elaboración de normas de la OACI puede necesitar diferentes enfoques. En particular, habría necesidad de prestar atención a la función y composición de los grupos de expertos y de los grupos de estudio y de evaluar la posibilidad de diseñar métodos alternativos y más eficaces. La Comisión hará un examen en ese sentido, que también permitirá investigar en qué medida los nuevos métodos de elaboración de reglamentos que implanten los Estados podrían ser aplicables en el contexto de la OACI.

4. **REPERCUSIONES FINANCIERAS**

4.1 No hay repercusiones directas en el presupuesto.

5. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

5.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información que se incluye en este informe.