



ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Perfeccionamiento de las normas de la OACI

Cuestión 20: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI

ARMONIZACIÓN Y EFICIENCIA QUE GUÍAN EL PROCESO DE ESTABLECIMIENTO DE NORMAS

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN EJECUTIVO

Tradicionalmente los procesos implicados para avanzar en el establecimiento de una tarea del programa de trabajo técnico pasando a una norma, método recomendado, procedimiento o texto de orientación promulgados pudieran haber requerido varios años. La aplicación de estas disposiciones pudiera también requerir un prolongado tiempo. Este período a veces muy prolongado lleva frecuentemente a que se pierdan las ventajas en cuanto a la seguridad técnica y a la economía. Además, las tecnologías avanzan y las iniciativas regionales con frecuencia se adelantan a las normas.

El establecimiento de prioridades y la especificación de las soluciones, teniendo en cuenta su interacción y el efecto a largo plazo, pueden llevar a una solución más armonizada, más segura y de mejor relación de costo a eficacia.

Reconociendo los beneficios que la tecnología puede proporcionar a las iniciativas regionales y locales, es importante que la visión mundial del Concepto operacional ATM y del Plan mundial de navegación aérea se conserve a título de orientación de alto nivel y que se elaboren los SARPS de forma que estén en consonancia con esa visión. Todos los SARPS deben formar parte de una solución mundial sin interrupciones y armonizada que satisfaga un objetivo común de armonización mundial.

En la presente nota se invita a la Asamblea a reconocer que es necesario armonizar, establecer la prioridad y acelerar la adopción de los SARPS de la OACI a fin de garantizar que los programas principales tales como el Plan mundial y el Concepto operacional ATN puedan aplicarse sin demora o sin estar en conflicto con las normas del sistema, en consonancia con la necesidad de mantener los niveles apropiados de seguridad técnica.

¹ Las versiones en todos los idiomas han sido suministradas por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el Preámbulo del Convenio de Chicago se incluyen las siguientes palabras: "...POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico...".

1.2 Tradicionalmente los procesos implicados en pasar adelante desde una tarea del Programa de trabajo técnico hasta una norma, método recomendado, procedimiento o texto de orientación promulgados podían requerir varios años y recursos significativos de la OACI y también de los Estados y organizaciones internacionales. La planificación adecuada, en la que se tiene en cuenta la configuración final prevista y la adecuada fase de transición es esencial para lograrlo a un costo aceptable para la industria del transporte aéreo tanto en términos de capacidad como de eficiencia.

1.3 Después de la COM/OPS/95, han evolucionado normas duplicadas para el futuro sistema de comunicaciones, por lo que los Estados y la industria han gastado del orden de miles de millones de dólares EUA en conceptos y desarrollos de sistemas que no han demostrado ser soluciones mundiales o eficientes ni tampoco el trayecto óptimo hacia un sistema ATM seguro y eficaz del futuro. Tal tecnología tiene el potencial de proporcionar mejoras a través de los actuales sistemas de comunicaciones analógicas de voz y de datos, aunque el desarrollo fragmentado se opone al requisito fundamental de proporcionar un sistema mundial, armonizado y sin interrupciones. Esto lleva a duplicaciones y costos innecesarios.

1.4 Si hubieran de aplicarse todos los sistemas normalizados que están en competencia, el resultado para las compañías aéreas internacionales sería el de incurrir en costos mayores de certificación, instrucción y mantenimiento y el de una posible reducción de la seguridad mediante una multiplicidad innecesaria de sistemas a bordo. La necesidad de transportar sistemas duplicados representa un fallo de la normalización.

1.5 La IATA recomienda que se establezca un proceso para asegurar que no se exhorta a la posible fragmentación mediante normas duplicadas de sistemas. Los objetivos del Concepto operacional, del Plan mundial de navegación aérea y de una Guía de caminos apropiada para la implantación del ATM deben ser los principios rectores básicos. Estos principios deberían constituir los límites para el desarrollo de normas y la implantación de los sistemas. Deberían considerarse como prioritarios el impacto del costo y las necesidades de la comunidad de usuarios del espacio aéreo.

1.6 Deberían establecerse los siguientes principios rectores con miras a asegurar que las normas ATM y la infraestructura de apoyo para comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión de la información se implantan de modo eficiente.

- a) los SARPS deberían basarse en criterios objetivos y transparentes, tales como una armonización mundial sin interrupciones y la capacidad de proporcionar los servicios requeridos;
- b) los SARPS no deberían constituir una carga molesta más de lo necesario para asegurar el nivel de rendimiento y de calidad de servicio; y
- c) en el caso de implantación de la tecnología, los SARPS no deberían excesivamente restringir ni las alternativas operacionales ni la opción de aplicaciones ni los proveedores de equipo.

1.7 La IATA reconoce que deben adoptarse algunos procesos para asegurar que las normas y procedimientos son firmes y que satisfarán las necesidades de aplicación a nivel mundial pero deben tomarse medidas para administrar y racionalizar estos procesos si hemos de obtener las ventajas prometedoras que ofrece el Concepto operacional ATM.

1.8 El establecimiento de las prioridades o la especificación de soluciones han de lograrse con una comprensión completa de sus interacciones y del impacto en la comunidad de usuarios mundiales a fin de evitar una falta de armonización, una multiplicidad de equipamiento a bordo, una nueva complejidad, ineficiencia y costos innecesarios. El establecimiento de prioridades para el futuro programa de trabajo de la OACI y para los consiguientes Planes regionales de navegación aérea deberían derivarse del Concepto operacional ATM y del Plan mundial y estar directamente vinculados a los mismos.

1.9 Habiéndose logrado un buen progreso en el aspecto normativo del establecimiento de normas, es ahora necesario que la OACI se concentre en establecer las prioridades de las tareas en base al Concepto operacional, al Plan mundial y a la implantación oportuna y de buena relación de costo a eficacia de estas normas.

2. RECOMENDACIONES

2.1 Se invita a la Asamblea a recomendar que:

- a) el establecimiento de prioridades para las tareas del Programa de trabajo técnico y los correspondientes SARPS estén armonizados e impulsados por el Concepto operacional ATM y por el Plan mundial, en consonancia con la necesidad de mantener los niveles adecuados de seguridad técnica;
- b) la OACI adopte como principios rectores para el futuro desarrollo los siguientes criterios:
 - i) los SARPS deberían basarse en criterios objetivos y transparentes tales como la armonización mundial sin interrupciones y la capacidad de proporcionar los servicios requeridos;
 - ii) los SARPS no deberían ser una carga más molesta de lo necesario para asegurar el nivel de rendimiento y la calidad de servicio;
 - iii) en el caso de la implantación de tecnología, los SARPS no deberían excesivamente restringir ni las alternativas operacionales ni la opción de aplicaciones ni los proveedores de equipo.