



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 36: Preparación de una declaración refundida actualizada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea**

**NIVEL DE PREPARACIÓN DE LOS ESTADOS  
PARA IMPLANTAR LAS ENMIENDAS DE LOS SARPS Y PANS  
QUE HAN ENTRADO EN VIGOR**

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

**RESUMEN**

En la presente nota figuran propuestas sobre una adición a una serie de disposiciones del Apéndice A de la Resolución A35-14. Estas propuestas se examinan dentro del contexto del procedimiento para reglamentar las medidas que adopta la OACI cuando surgen circunstancias que impiden que los Estados contratantes implanten las enmiendas de los SARPS y PANS en sus fechas de aplicación.

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

- a) tener en cuenta los temas que figuran en la Sección 2 de esta nota;
- b) tomar las medidas requeridas para aplicar las propuestas que figuran en la Sección 3 de esta nota.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con los Objetivos estratégicos A, D y E.
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Comunicaciones 04/97, 05/80, 06/12, 07/12, 07/14, 07/18.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el párrafo 7 de la Cláusula dispositiva del Apéndice A, Formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS), de la Resolución A35-14, Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea, se estipula que las fechas de aplicación de las enmiendas de los SARPS y PANS se fijarán “de tal modo que los Estados contratantes dispongan de tiempo suficiente para su implantación”.

1.2 Asimismo, cuando el cumplimiento de los requisitos de los nuevos SARPS (o PANS) que figuran en las enmiendas supone gastos significativos por parte de los explotadores, en términos financieros, de mano de obra y de tiempo, como norma se requiere un plazo significativo para garantizar la implantación ordenada y eficaz en términos de costos de dichos requisitos, el cual puede estimarse en años entre la fecha de entrada en vigor y la fecha de aplicación de los SARPS.

1.3 Durante el transcurso de este período prolongado, las repercusiones de los factores de política externa, económicos, tecnológicos y de otra índole pueden conducir a cambios significativos en el citado equilibrio entre la necesidad de introducir nuevos requisitos operacionales y las consecuencias económicas relacionadas con el proceso de su implantación.

1.4 La perturbación significativa de dicho equilibrio podría requerir una revisión de las fechas de aplicación de dichas enmiendas de los SARPS vigentes y una actualización de su contenido, como ocurrió específicamente con las fechas de normalización para la dotación de aeronaves con radiotransmisores de localización de emergencia.

## 2. ANÁLISIS

2.1 En 1994, a fin de mejorar significativamente la eficacia de las medidas de búsqueda y salvamento (SAR) para las aeronaves en peligro, la OACI adoptó normas relativas al porte obligatorio de transmisores de localización de emergencia (ELT) aplicable a las aeronaves que realizan vuelos sobre zonas terrestres designadas o vuelos prolongados sobre el agua. Desde 1999 dichas normas se mejoraron y complementaron con el requisito de que las aeronaves que efectúan dichos vuelos debían estar equipadas con sistemas ELT para el 1 de enero de 2005.

2.2 Hacia principios de 2005, muchos explotadores presentaron retrasos significativos en la instalación de los sistemas ELT en las aeronaves en operación. El retraso se debió al efecto, entre otros, de una serie de factores externos, tales como la ambigüedad en la definición de zonas terrestres designadas para los Estados, la considerable mano de obra requerida para modificar las aeronaves, la viabilidad económica de realizar dichas modificaciones únicamente durante las operaciones de mantenimiento de aeronaves a gran escala y el alto costo del equipamiento de dichas aeronaves.

2.3 A principios de 2005, los Estados debieron adoptar varias medidas transitorias relacionadas con los requisitos de la OACI relativos a las fechas de instalación de los sistemas ELT en las aeronaves. Por ejemplo, a fin de garantizar la continuidad de los servicios aéreos en la región Europa, la Federación de Rusia y la CEAC suscribieron un acuerdo sobre la introducción de un período de transición de un año para completar la instalación de los sistemas ELT en las aeronaves de las flotas de los Estados miembros de la CEAC y Rusia.

2.4 A su vez, la OACI, a fin de conceder a los explotadores el tiempo adicional requerido para dotar a sus flotas de aeronaves de los sistemas ELT, procedió a revisar las propuestas para ampliar por lo menos en dos años el plazo para la instalación completa de los sistemas ELT en las aeronaves en operación. Finalmente, en este año de 2007 se perfeccionaron de nuevo las normas relativas al porte obligatorio de transmisores de localización de emergencia (ELT) por las aeronaves y se refundieron con el requisito común para todas las aeronaves en operación de estar equipadas con sistemas ELT para el 1 de julio de 2008.

2.5 No hay garantía de que una situación como la que surgió con las fechas de implantación de los sistemas ELT no se repita en la implantación de otras enmiendas de los SARPS y PANS. En este sentido, se sabe que existe una preocupación acerca de la próxima fecha de entrada en vigor, el 5 de marzo de 2008, de las normas de la OACI sobre conocimientos lingüísticos de inglés aeronáutico por el personal de la aviación, en virtud de las cuales se exige que los explotadores de países no anglófonos dediquen una cantidad significativa de recursos financieros a la instrucción. En el caso particular de la Federación de Rusia, el personal de ATS autorizado para realizar ATC en rutas aéreas internacionales asciende a un poco más de 4 500; los requisitos en términos de recursos financieros para capacitar y evaluar los conocimientos de dicho personal en los próximos tres años será de 36 millones de Euros (aproximadamente un poco menos de \$50 millones EUA). Es lógico suponer que se podría encontrar información similar relativa a la instrucción de personal en otros países distintos de Rusia.

### 3. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

3.1 A la luz de los temas presentados en la Sección 2 de esta nota, se considera de suma importancia que se hagan los arreglos necesarios a fin de reglamentar las medidas que se adopten cuando surjan circunstancias que impidan que los Estados contratantes inicien la aplicación generalizada de las distintas enmiendas de los SARPS y de los PANS que han entrado en vigor.

3.2 A este respecto se propone que:

- a) se pida al Consejo que elabore un mecanismo que le permita supervisar de manera eficaz el nivel de preparación de los Estados contratantes para implantar las enmiendas de los SARPS y los PANS que han entrado en vigor, y adopte medidas correctivas con respecto a las fechas de aplicación de las mismas; y

- b) se incorpore el siguiente texto al párrafo 7 del Apéndice A de la Resolución A35-14:

“Cuando se presenten circunstancias por las cuales los Estados contratantes no estén en condiciones de iniciar dentro del período establecido la aplicación generalizada de las distintas enmiendas que han entrado en vigor, el Consejo, cuando sea necesario, tomará decisiones relativas a la introducción de un período de transición o a la adecuada revisión de las fechas de aplicación de dichas enmiendas”.