



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 25: Seguimiento de la Conferencia DGCA/06 sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación**

**RACIONALIZACIÓN DEL SISTEMA DE NORMAS Y MÉTODOS  
RECOMENDADOS DE LA OACI**

[Nota presentada por la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO<sup>2</sup>)]

**RESUMEN**

Existe un considerable nivel de incumplimiento de las normas y prácticas recomendadas (SARPS, por sus siglas en inglés) entre los Estados contratantes. Con más de 10 000 SARPS, la mayoría de las cuales son de naturaleza normativa detallada, existe una clara necesidad de racionalización y una gestión más prudente del sistema de SARPS. CANSO apoya la Resolución A35-14, en la que se indica que la OACI debería limitar las normas y métodos recomendados a un conjunto estable de normas que pueda resistir el paso del tiempo. Estas normas deberían especificar los requisitos funcionales, del nivel del sistema y de rendimiento que mantienen los niveles de seguridad e interoperabilidad requeridos. Los SARPS preceptivos deberían minimizarse y es posible que sea necesario reducirlos a textos de orientación adecuados. En vista de la tendencia de muchos Estados de separar la prestación de Servicios de Navegación Aérea (ANS, por sus siglas en inglés) de la función reguladora de supervisión, hay una necesidad aún mayor de colaboración entre la comunidad reguladora y la industria regulada, respecto del desarrollo e implementación de las normas y métodos recomendados. Se debería permitir que la industria formule y mantenga las normas y las mejores prácticas que son de naturaleza operativa/técnica y que permitirán la interoperabilidad. Los SARPS de la OACI deberían ofrecer una base para que la industria elabore y colabore en la manera en que la aplicación de dichos SARPS será expresada en las normas técnicas.

<sup>1</sup> Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la CANSO.

<sup>2</sup> La Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO, por sus siglas en inglés) es la voz mundial de la gestión del tráfico aéreo (ATM, por sus siglas en inglés). En 2006, los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP, por sus siglas en inglés) miembros de CANSO prestaron servicio al 61% del espacio aéreo mundial, controlaron el 84% del tráfico aéreo mundial y administraron 44 millones de vuelos. Los miembros de pleno derecho son: Aena, España | AEROTHA, Tailandia | Airports Authority of India | Airservices Australia | Airways New Zealand | ANS of the Czech Republic | ATNS, Sudáfrica | ATSA, Bulgaria | Austro Control, Austria | Avinor, Noruega | AZANS, Azerbaiyán | Belgocontrol, Bélgica | CAA Uganda | DFS, Alemania | DHMI, Turquía | DSN, Francia | EANS, Estonia | ENAV SpA, Italia | Federal Aviation Administration, Estados Unidos | HungaroControl | Irish Aviation Authority | Kazaeronavigatsia, Kazajstán | LFV, Suecia | LGS, Letonia | LPS, Eslovaquia | LVNL, los Países Bajos | MATS, Malta | MoldATSA, Moldavia | NAMA | NANS, Egipto | NATS, Reino Unido | NAV CANADA | NAV Portugal | Naviair, Dinamarca | OACA, Túnez | Oro Navigacija, Lituania | PANSA, Polonia | ROMATSA, Rumania | Sakaeronavigatsia Ltd, Georgia | Serco | skyguide, Suiza | Slovenia Control | SMATSA, Serbia | UksATSE, Ucrania

<b>Decisión de la Asamblea:</b> Se invita a la Asamblea a: a) tomar nota de que la nacionalización del sistema de normas y métodos recomendados de la OACI merece una mayor prioridad en el programa de trabajo de la OACI para el próximo trienio; y b) reconocer el rol de la industria en la formulación e implementación de las normas y las mejores prácticas.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con los objetivos estratégicos A ( <i>Seguridad operacional</i> ) y D ( <i>Eficiencia</i> ) y con las Estrategias de implantación básicas.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No determinables.
<i>Referencias:</i>	Doc 7300, <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> Doc 9848, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2004) Doc 9866, <i>Informe de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Como organismo permanente al que se le ha encomendado la administración de los principios establecidos en el Convenio de Chicago, la OACI ha previsto un foro en el cual los Estados contratantes pueden aceptar los requisitos y procedimientos que requieren estandarización. Tales requisitos y procedimientos se conocen como “normas y métodos recomendados” (SARPS, por sus siglas en inglés).

1.2 Los SARPS de la OACI y demás textos de orientación pueden encontrarse en las siguientes formas:

1.2.1 Normas: se definen como cualquier especificación para las características físicas, la configuración, el material, el funcionamiento, el personal o los procedimientos, cuya aplicación uniforme se *reconoce como necesaria* para la seguridad y regularidad de la navegación aérea internacional y a las cuales los Estados contratantes se ajustarán de acuerdo con el Convenio. En caso de imposibilidad de cumplimiento, es obligatorio notificar al Consejo conforme al Artículo 38 del Convenio.

1.2.2 Métodos recomendados: se definen como cualquier especificación para las características físicas, la configuración, el material, el funcionamiento, el personal o los procedimientos, cuya aplicación uniforme se *reconoce como aconsejable* para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional y a las cuales los Estados contratantes intentarán ajustarse por todos los medios de acuerdo con el Convenio. Se invita a los Estados a informar al Consejo sobre su incumplimiento.

1.2.3 Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS, por sus siglas en inglés): compuestos por prácticas operativas y textos de orientación muy detallados para los SARPS, apropiados para su aplicación a nivel mundial. Los Estados contratantes deben publicar cualquier diferencia en sus Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP, por sus siglas en inglés) cuando el conocimiento de las diferencias sea importante para la seguridad operacional de la navegación aérea.

1.2.4 Manuales, circulares y demás textos de orientación: producidos para complementar los SARPS y los PANS, estos están específicamente diseñados para facilitar la implementación y son enmendados periódicamente para garantizar que su contenido refleje las prácticas y procedimientos actuales.

1.3 La eficacia del esquema de las normas y métodos recomendados requiere de cooperación en su formulación, consenso en su aprobación, cumplimiento en su aplicación y el compromiso con un proceso de revisión y validación constante. No obstante, con más de 10 000 SARPS, la mayoría de los cuales son de naturaleza normativa detallada, existe un considerable nivel de incumplimiento entre los Estados contratantes, como lo confirman las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP, por sus siglas en inglés). Existe una clara necesidad de racionalización del sistema de normas y métodos recomendados.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Con respecto a la formulación de los SARPS y los PANS, el 35º período de sesiones de la Asamblea resolvió en la Resolución A35-14, Apéndice A, que:

1. “Los SARPS y los PANS se enmendarán cuando sea necesario para reflejar la evolución de las necesidades y de la técnica ...”;
2. “..., se modificarán lo menos posible, con objeto de que para permitir que los Estados contratantes puedan dar la necesaria estabilidad a sus reglamentos nacionales”; y
3. “Los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. En el caso de sistemas aeronáuticos complejos, los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen los requisitos funcionales y de performance que deben cumplirse en los sistemas para alcanzar los niveles de seguridad operacional requeridos. Con relación a esos sistemas, las especificaciones técnicas detalladas que sean necesarias para cumplir con esos requisitos constituirán apéndices de los Anexos.”

2.2 Claramente, el sentido del anterior período de sesiones de la Asamblea fue limitar los SARPS a un conjunto estable de normas que pudiera resistir el paso del tiempo. Estas normas deberían especificar los requisitos funcionales y de actuación en lo que respecta a los sistemas aeronáuticos. Las especificaciones preceptivas o técnicas detalladas deberían dejarse como texto de orientación.

2.3 Esta idea de limitar las normas a requisitos u objetivos de actuación fue confirmada por la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (DGCA/06), que aceptó entre sus conclusiones que “el contenido, la naturaleza y la estructura de los Anexos al Convenio de Chicago deberían revisarse para garantizar que las normas de la OACI se centren en objetivos de seguridad operacional dando, al mismo tiempo, más flexibilidad a los Estados contratantes al decidir los medios de implantación.”

2.4 Para tratar el problema del cumplimiento, la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil 06 también recomendó que se introdujera una jerarquía en la estructura de las SARPS, que establece en la Recomendación 3/1 (párrafo. 2.1.d.3) que “la OACI debería considerar la mejora del proceso de elaboración y adopción de las normas y métodos recomendados al desarrollar criterios para determinar cuáles son las normas que tienen una importancia crítica para garantizar la seguridad operacional mundial, y a cuyo respecto la notificación de diferencias sería aceptable sólo

excepcionalmente, y cuáles normas de naturaleza técnica y detallada deberían transformarse en métodos recomendados o eliminarse de los Anexos de la OACI y convertirse en textos de orientación”.

2.5 El Consejo y Comisión de Aeronavegación ha considerado las repercusiones de esta recomendación, y en vista del impacto potencial sobre la formulación de las normas y el proceso de implantación, en este 36° período de sesiones de la Asamblea se propone un camino a seguir para ayudar a facilitar el cumplimiento de los SARPS de la OACI por los Estados contratantes.

### 3. OPINIÓN DE CANSO

3.1 Se reconoce que la adopción mundial de los SARPS es esencial para la seguridad operacional, regularidad y eficacia de la navegación aérea, y es primordial para la realización del concepto de la gestión del tránsito aéreo mundial (ATM, por sus siglas en inglés), una visión que CANSO apoya. Los SARPS proporcionan los fundamentos para la interoperabilidad mundial. Las diferentes presentaciones de los Estados, previstas en el Artículo 38 del Convenio, socavan la armonización, integración e interoperabilidad mundial de la ATM. Por lo tanto, es esencial que se tomen las medidas adecuadas para racionalizar el sistema de normas y métodos recomendados para mejorar su desarrollo e implantación. Este tema merece una mayor prioridad en el programa de trabajo de la OACI en el próximo trienio.

3.2 CANSO apoya la idea de la Asamblea anterior de que la OACI debería limitar las normas y métodos recomendados a un conjunto estable de normas que pueda resistir el paso del tiempo y que, en el caso de los sistemas aeronáuticos, dichas normas deberían especificar los requisitos funcionales, del nivel del sistema y de actuación que mantienen los niveles de seguridad e interoperabilidad requeridos.

3.3 CANSO también cree que es posible la realización de SARPS, tanto preceptivos como de actuación. No obstante, los SARPS preceptivos deberían minimizarse. Esto podría garantizarse si existiese un claro requisito para justificar un SARPS preceptivo en cuanto a la necesidad de estandarizar por el bien de la seguridad operacional e interoperabilidad mundial. Dado tal requisito, algunas normas preceptivas, especialmente las de naturaleza técnica detallada, deberían reducirse a textos de orientación.

#### *El rol de la industria*

3.4 En lo que respecta a la formulación de SARPS, es importante reconocer que en muchos Estados la prestación de ANS se ha separado de la función reguladora de supervisión, y es muy posible que esta tendencia continúe. Las repercusiones para el desarrollo y cumplimiento de los SARPS se relacionan con la claridad necesaria que debe existir en cuanto a los roles y responsabilidades de la comunidad reguladora, a la cual la OACI representa, y de la comunidad regulada, es decir, la industria que participa en las operaciones sujetas a reglamentación.

3.5 Los organismos apropiados de la industria deberían ser responsables de formular y mantener las normas y las mejores prácticas de naturaleza operativa/técnica, que permitirán la interoperabilidad. Debidamente expresadas como objetivos funcionales, los SARPS de la OACI deberían ofrecer una base para que la industria elabore y colabore en la manera en que la aplicación de dichos SARPS será expresada en las normas técnicas de la industria. Esto brindará el beneficio adicional de que la velocidad del desarrollo y del cumplimiento serán acordes a las necesidades percibidas por las partes interesadas de la industria y a los recursos que quieran destinar a la tarea.

3.6 También cabe tomar nota de que las normas juegan un rol clave en cuanto a mejorar la seguridad, reducir los costos, aumentar la productividad y promover nuevas tecnologías y por lo tanto, el tiempo promedio que demora el desarrollo y la adopción de las normas adquiere una importancia fundamental. Actualmente, el período de tiempo promedio para establecer una norma en la OACI (desde la determinación de la necesidad hasta la publicación de la norma) es de tres años y puede demorar hasta siete años. Este período es mucho más prolongado que el tiempo de devolución de respuesta de un año en el sector privado.

#### 4. CONCLUSIÓN

4.1 Existe un considerable nivel de incumplimiento de las normas y métodos recomendados entre los Estados contratantes. Con más de 10 000 SARPS, la mayoría de los cuales son de naturaleza preceptiva detallada, existe la clara necesidad de racionalización y de una gestión más prudente del sistema de SARPS. Este tema merece una mayor prioridad en el programa de trabajo de la OACI en el próximo trienio.

4.2 En vista del posible camino a seguir propuesto por el Consejo a modo de seguimiento de la DGCA/06, Recomendación 3/1, una racionalización del sistema de SARPS debería incluir un enfoque de colaboración entre la comunidad de reglamentación, que la OACI representa, y la industria. Específicamente, la industria debería ser responsable de formular y mantener las normas y las mejores prácticas de naturaleza operativa/técnica, que permitirán la interoperabilidad. Los SARPS de la OACI deberían ofrecer una base para que la industria elabore y colabore en cuanto a la manera en que la aplicación de dichos SARPS será expresada en las normas técnicas de la industria.