



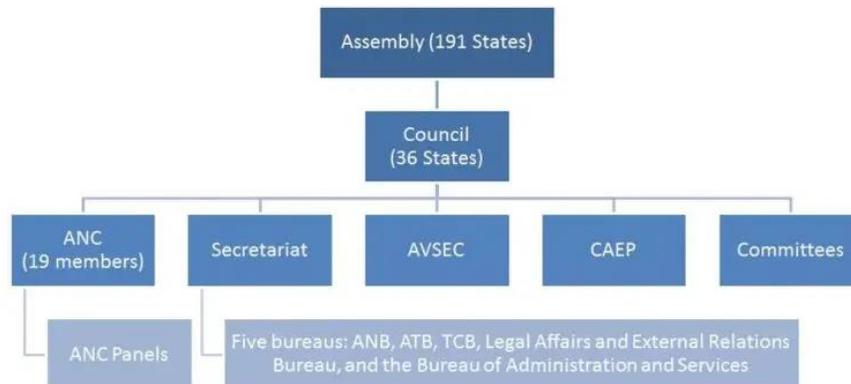
ICAO How it Works

La secretaría

La Secretaría de la OACI está bajo la autoridad directa del Secretario General. Está compuesto por cinco direcciones: la Dirección de Navegación Aérea (ANB), la Dirección de Transporte Aéreo (ATB), la Dirección de Cooperación Técnica (TCB), la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Externas y la Dirección de Administración y Servicios. IFATSEA interactúa principalmente con la ANB.

Estas cinco direcciones dependen directamente del Secretario General y cada una de ellas cuenta con el apoyo de uno o más Directores Adjuntos. Dependiendo de la oficina, también hay jefes de las distintas secciones y varios altos mandos y oficiales técnicos.

Las siete Oficinas Regionales también están bajo la responsabilidad del Secretario General y cuentan con el apoyo de un Director Regional. El siguiente cuadro describe la jerarquía en la OACI y el papel de la Secretaría dentro de la Organización:



La propia Oficina de Navegación Aérea se divide en tres grupos diferentes: seguimiento y supervisión, capacidad y eficiencia de la navegación aérea y seguridad de la aviación. IFATSEA interactúa principalmente con la parte de capacidad y eficiencia de navegación aérea de la ANB, y más específicamente con la Sección de Gestión y Optimización del Espacio Aéreo (AMO). El trabajo de la ANB toca cuatro elementos diferentes:

- Política y estandarización
- Monitoreo de seguridad e infraestructura
- Análisis de seguridad e infraestructura
- Implementación de seguridad e infraestructura

La ANB es también el punto focal para el desarrollo y la modificación del Portal del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y del Plan Mundial de Seguridad Aérea (GASP): estos dos planes globales afectan a todas las secciones de la Oficina, pero también a todas las Oficinas Regionales. Es por esto que la ANB también coordina con los diferentes Grupos Regionales de Planificación e Implementación (PIRG) y Grupos Regionales de Seguridad



ICAO How it Works

Operacional de la Aviación (RASG), así como con los Estados y partes interesadas de la industria cuando sea necesario en las diversas regiones.

La Asamblea

Organización

Normalmente, la Asamblea General de la OACI se celebra cada tres años a finales de septiembre y principios de octubre. El 41.º período de sesiones se celebró en 2022 y, por lo tanto, el próximo período de sesiones está previsto para 2025. Todos los Estados miembros de la OACI y las organizaciones internacionales invitadas se reúnen en la Sede de la OACI en Montreal, Canadá, y la duración suele ser de dos semanas.

La Asamblea puede convocar reuniones extraordinarias en otros lugares y en otros momentos distintos del intervalo normal de tres años, si surgieran circunstancias especiales que así lo requieran. Esta reunión especial sería decidida por el Consejo de la OACI si al menos el 20% de los Estados miembros aceptan celebrar dicha reunión especial. Estas reuniones son más cortas (unos pocos días) y la última reunión de este tipo fue en 2003.



La oficina también está a cargo de la respuesta de la OACI a las diferentes crisis que afectan a la aviación y lidera el desarrollo de su plan de contingencia. El siguiente cuadro describe la jerarquía dentro de la ANB y sus diferentes secciones.

Poderes y responsabilidades

La Asamblea tiene muchos poderes que puede ejercer y muchas responsabilidades que cumplir durante sus reuniones. Es decir, la Asamblea supervisa la elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo de la OACI, el examen y las acciones apropiadas a tomar con respecto a los informes que el Consejo ha elaborado, la aprobación de los presupuestos de la OACI, etc. La Asamblea y sus numerosas comisiones también pueden optar por remitir asuntos específicos a otros órganos para que tomen medidas. También puede delegar en el Consejo de la OACI determinadas competencias. Finalmente, la Asamblea puede ocuparse de cualquier otro asunto que actualmente no esté cubierto o asignado al Consejo o a



ICAO How it Works

otro grupo. La Asamblea normalmente está compuesta por cinco comisiones diferentes: técnica, administrativa, económica, jurídica y de cooperación técnica. También es durante la Asamblea cuando se aprueban las enmiendas a la Convención de Chicago y se envían para su ratificación por los Estados.

Documentos y resultados

La documentación y los resultados relacionados con Asambleas pasadas de la OACI se pueden encontrar en el sitio web de la OACI. Cada sesión enlaza con una lista completa de las Resoluciones oficiales adoptadas por los Estados durante sus diez días de sesiones, así como con los Documentos de Trabajo e Información presentados para la consideración de las delegaciones de los Estados contratantes que participaron.

Las Oficinas Regionales.

La OACI, además de su sede ubicada en Montreal, Canadá, mantiene siete Oficinas Regionales en todo el mundo que brindan apoyo y ayudan a la coordinación a nivel regional para sus Estados miembros:

- ✓ Asia y Pacífico (APAC) - Bangkok, Tailandia
- ✓ Medio Oriente (MID) - El Cairo, Egipto
- ✓ África Occidental y Central (WACAF) - Dakar, Senegal
- ✓ Sudamericana (SAM) - Lima, Perú
- ✓ Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) - Ciudad de México, México
- ✓ África Oriental y Meridional (ESAF) - Nairobi, Kenia
- ✓ Europa y Atlántico Norte (EUR/NAT) - París, Francia

La Oficina Regional supervisa la prestación de los siguientes servicios a sus Estados miembros. Sus objetivos son:

- Colaborar, agilizar y dar seguimiento a la implementación de planes regionales y procedimientos suplementarios, así como a la implementación de los SARPS de la OACI.
- Supervisar las políticas y actividades de transporte aéreo de la OACI, alentar a los Estados a recopilar estadísticas e implementar el Anexo 9 (Facilitación), responder a encuestas relacionadas con la economía, etc.
- Fomentar la coordinación entre todas las partes interesadas para evitar la duplicación de esfuerzos y garantizar la armonización global. Esto se hace mediante la cooperación con la Comisión Civil Africana.
- Comisión de Aviación (AFCAC), la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), etc.
- Gestionar y supervisar los programas regionales de becas, ayudar con las solicitudes de becas, brindar asesoramiento con respecto a las solicitudes de proyectos regionales y garantizar la familiarización de los expertos recién contratados en el campo de la cooperación técnica.



ICAO How it Works

- Obtener y mantener copias actualizadas de los reglamentos y leyes de los Estados bajo su jurisdicción, y buscar, cuando sea necesario, información judicial relacionada con asuntos de aviación.
- Fomentar y ayudar en los aspectos de la aviación relacionados con la seguridad, de acuerdo con las políticas y SARPS de la OACI. Esto incluye el monitoreo y seguimiento requerido cuando corresponda.
- Otras tareas y responsabilidades, como informar sobre la implementación por parte de los Estados de las Resoluciones de la Asamblea y del Consejo relativas a la seguridad, transmitir información sobre accidentes e incidentes, facilitar la distribución de publicaciones y documentos de la OACI, celebrar reuniones regionales, gestionar las relaciones con los medios y realizar presentaciones sobre las actividades de la OACI.

Comisión y paneles de navegación aérea de la OACI

El brazo técnico del Consejo de la OACI

La Comisión de Navegación Aérea gestiona la parte técnica de los programas de trabajo de la OACI y actúa bajo la autoridad del Consejo de la OACI. Por lo tanto, el ANC está a cargo de 17 de los 19 Anexos del Convenio de Chicago y recomienda la adopción o enmienda de SARPS relacionados con estos Anexos. Para obtener más información sobre cómo se desarrollan los SARPS y los PANS (lo que se llama el proceso de elaboración de normas), así como sobre cómo IFATSEA desempeña un papel clave en este mecanismo tan importante, haga clic aquí.

El ANC normalmente se reúne durante tres sesiones de nueve semanas cada una al año para abordar esas cuestiones técnicas. Cada sesión normalmente presenta una gran cantidad de revisiones preliminares (procedentes la mayor parte del tiempo del trabajo de los Paneles), revisiones finales (para incluir comentarios de los Estados y Organizaciones Internacionales luego de la circulación de una Carta a los Estados de la OACI), así como Paneles, PIRG, RASG. y otros informes.

Experiencia de Estados y Organizaciones Internacionales

La Comisión de Navegación Aérea está compuesta por diecinueve comisionados, que tienen calificaciones y experiencia en diversos ámbitos de la aviación, como se describe en el Convenio de Chicago. Aunque los Comisionados son designados por su Estado, no representan los intereses de su Estado ni de ningún Estado o región: actúan de forma independiente y utilizan sus conocimientos especializados en interés de toda la comunidad de la aviación civil internacional.

Además de estos 19 comisionados, se invita a varios otros representantes de los Estados y a ocho miembros de la industria a participar en las reuniones del ANC en calidad de observadores. El internacional. Las organizaciones están representadas por ACI, CANSO, IAOPA, IATA, IBAC, ICCAIA, IFALPA e IFATSEA.



ICAO How it Works

El ANC normalmente se reúne durante tres sesiones de nueve semanas cada una al año para abordar esas cuestiones técnicas. Cada sesión normalmente presenta una gran cantidad de revisiones preliminares (procedentes la mayor parte del tiempo del trabajo de los Paneles), revisiones finales (para incluir comentarios de los Estados y Organizaciones Internacionales luego de la circulación de una Carta a los Estados de la OACI), así como Paneles, PIRG, RASG. y otros informes.

Seguridad y eficiencia a través de la innovación y la armonización global

Como se mencionó anteriormente, la ANC revisa, modifica y eventualmente recomienda los SARPS y PANS para su adopción o aprobación por el Consejo de la OACI.

Este proceso puede ser a veces desafiante, ya que hay muchas partes interesadas involucradas y varias prioridades a tener en cuenta, como mantener y mejorar la seguridad general de

la aviación en general, la eficiencia del sistema de navegación aérea, todo ello teniendo en cuenta también el aumento de la demanda de tráfico y la presión asociada sobre la infraestructura aeronáutica actual.

También hay sistemas nuevos y avanzados que introducir, riesgos que mitigar, todo esto sin dejar de estar en línea con las prioridades globales destacadas en el Plan global de navegación aérea (GANP) y el Plan global de seguridad operacional de la aviación (GASP). ¡Sin duda esto requiere mucha coordinación y esfuerzo!

Además de estos 19 comisionados, se invita a otros representantes de los Estados y a nueve miembros de la industria a participar en las reuniones del ANC en calidad de observadores. Las Organizaciones Internacionales están representadas por ACI, CANSO, IAOPA, IATA, IBAC, ICCAIA, IFALPA, IFATSEA e IFATSEA.

El ANC normalmente se reúne durante tres sesiones de nueve semanas cada una al año para abordar esas cuestiones técnicas. Cada sesión normalmente presenta una gran cantidad de revisiones preliminares (procedentes la mayor parte del tiempo del trabajo de los Paneles), revisiones finales (para incluir comentarios de los Estados y Organizaciones Internacionales luego de la circulación de una Carta a los Estados de la OACI), así como Paneles, PIRG, RASG. y otros informes.

Paneles

La Comisión de Navegación Aérea ha establecido una serie de paneles de expertos en diversas disciplinas, a quienes se asignan tareas específicas del programa de trabajo de la ANC. Estos paneles tienen la tarea de desarrollar SARPS y PANS y garantizar que sean eficaces y prácticos para quienes tendrán que utilizarlos. Por lo general, están compuestos por expertos de Estados y organizaciones internacionales que son competentes en ciertos campos de especialización para desarrollar propuestas técnicas.



ICAO How it Works

Todos los paneles cuentan con el apoyo de la Secretaría de la OACI. Esto se realiza mediante el nombramiento de un Secretario (Responsable Técnico) y de un presidente. Este último es elegido entre los miembros del panel.

Paneles técnicos del ANC

- Panel de Diseño y Operaciones de Aeródromos (ADOP)
- Panel de Operaciones de Gestión del Tránsito Aéreo (ATMOPSP)
- Panel de requisitos y rendimiento de cajeros automáticos (ATMRPP)
- Panel de Operaciones de Vuelo (FLTOPSP)
- Panel de Gestión del Espectro de Frecuencias (FSMP)
- Panel de Gestión de Información (IMP)
- Panel de Capacitación y Licencias de Personal (PTLP)
- Panel de sistemas de aeronaves pilotadas remotamente (RPASP)
- Panel de Separación y Seguridad del Espacio Aéreo (SASP)
- Panel de Gestión de Seguridad (SMP)
- Panel de Vigilancia (SP)

Hacer SARPS

Las Normas y Métodos Recomendados (también conocidos como SARPS) y los Procedimientos para la Navegación Aérea (también conocidos como PANS) son los elementos básicos que complementan el Convenio de Chicago de la OACI. Los SARPS se pueden encontrar en los 19 Anexos del Convenio de Chicago y se complementan con seis Procedimientos para la navegación aérea: PANS-ABC: Abreviaturas y Códigos

PANS-ABC: Abreviaturas y Códigos

PANS-AERO: Aeródromos

PANS-AIM: Gestión de la Información

PANS-ATM: Gestión del Tráfico Aéreo

PANS-OPS: Operaciones de aeronaves

PANS-TRG: Capacitación

Los SARPS y PANS son fundamentales para todos los actores del mundo de la aviación (Estados e Industria) ya que son la piedra angular de la armonización internacional de prácticas en términos de seguridad y eficiencia, tanto en el aeropuerto como en el cielo. La armonización global sólo puede ocurrir si los Estados implementan estos SARPS y PANS; son esenciales para un desempeño adecuado del sistema de navegación aérea y para un flujo de tránsito aéreo seguro, ordenado y eficiente. Los Anexos y PANS de la OACI contienen hoy en día más de 12.000 SARPS, que se mantienen y evolucionan constantemente para respaldar los últimos desarrollos e innovaciones en el campo de la aviación. Este trabajo se realiza principalmente a través de los paneles ANC de la OACI.



ICAO How it Works

El desarrollo y las enmiendas posteriores de los SARPS y PANS se realizan de una manera extremadamente estructurada, lo que permite la máxima transparencia para todas las partes interesadas de la OACI. El proceso consta de muchos pasos, a menudo denominados “proceso de enmienda” o “proceso de elaboración de normas”. Este mecanismo involucra a muchos expertos técnicos (algunos de ellos son nominados por IFATSEA y los representan), tanto de la OACI como de los Estados miembros y de organizaciones internacionales.

Se necesitan dos años para comenzar el proceso, donde una propuesta inicial recomienda una nueva norma, práctica o procedimiento recomendado, o una enmienda a uno existente, para ser adoptado o aprobado oficialmente para su inclusión en un anexo o un PANS. A veces, es necesario ampliar el tiempo requerido, mientras que algunas circunstancias urgentes exigen un proceso acelerado para otros temas: todo depende de la naturaleza y prioridad de la propuesta que se esté considerando.

Este sistema de última generación que es la aviación moderna involucra una gran cantidad de procedimientos y sistemas; de hecho, es una de las industrias más complejas creadas por el hombre. Para lograr ese trabajo de precisión, se necesita un lenguaje común y una comprensión común de quién hace qué y cuándo: para eso están creadas las Normas y Prácticas Recomendadas, o SARPS. Los SARPS cubren todos los aspectos técnicos y operacionales de la aviación civil internacional, como la seguridad, el personal, concesión de licencias, operación de aeronaves, aeródromos, servicios de tránsito aéreo, investigación de accidentes y medio ambiente. Sin ese entendimiento común, el mundo de la aviación estaría completamente desorganizado y, por supuesto, mucho menos seguro y eficiente de lo que es actualmente.

¿Cuál es la diferencia entre SARPS y PANS?

La gran mayoría de los Anexos de la OACI están relacionados con cuestiones técnicas, se centra en ellos cuando se describe el proceso de desarrollo. Para simplificar las cosas, las normas de la OACI (SARPS) están contenidas en los 19 anexos del Convenio de Chicago. A veces, estas normas necesitan más explicaciones y requieren la aplicación de procedimientos detallados. Estos procedimientos (o disposiciones) están contenidos en los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS). El documento PANS más relevante para las operaciones de tránsito aéreo es el PANS-ATM. (El que aborda directamente el ATSEP es el PANS-TRAINING, también conocido como Doc 9868. Este documento prevé la implementación uniforme de capacitación y evaluaciones basadas en competencias para el ATSEP). Las normas son especificaciones que contienen ciertas características necesarias para la aplicación uniforme de dicha norma y para garantizar la seguridad y/o eficiencia de la navegación aérea internacional. Se espera que los Estados cumplan con las normas y, si no pueden, notifiquen a la OACI presentando una “diferencia” (Presentación electrónica de diferencias, EFOD). Las Prácticas Recomendadas también son especificaciones que contienen ciertas características necesarias para su aplicación, pero no son obligatorias, a diferencia de las normas; sin embargo, su aplicación es muy deseable para garantizar la seguridad y/o eficiencia de la navegación aérea internacional. Se espera que los Estados hagan todo lo posible para cumplirlos y se les invita a notificar a la OACI en caso de incumplimiento. Los PANS contienen material operacional que sería demasiado detallado para los



ICAO How it Works

SARPS. En otras palabras, amplifican y brindan explicaciones adicionales que complementan los estándares. Aún así, estas disposiciones son lo suficientemente genéricas como para ser aplicadas a nivel global. Se espera que los estados publiquen cualquier diferencia en su AIP nacional, si dicha diferencia puede afectar la seguridad.

¿Qué pasa con los SUPP y el material de orientación?

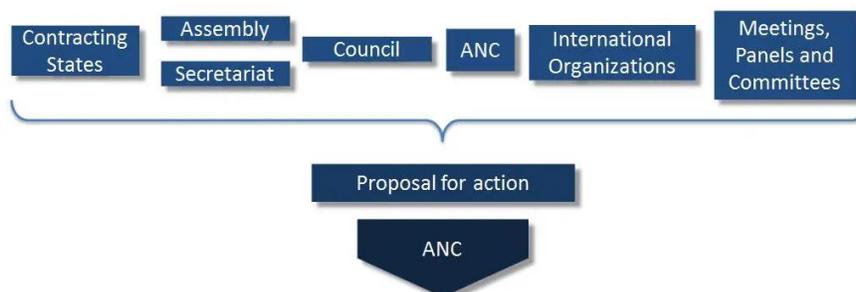
Además de los SARPS y PANS, la OACI publica procedimientos suplementarios (SUPP) y textos de orientación (GM) regionales. Los SUPP son como los PANS en esencia pero se aplican en la región de la OACI para la que han sido diseñados, por lo que no tienen aplicabilidad mundial. El material de orientación complementa los SARPS y los PANS y contiene información para facilitar la implementación por parte de los Estados. Puede estar contenido en Adjuntos a los Anexos o existir como un documento separado (manuales, circulares, etc.). Normalmente, el Material de Orientación se publica al mismo tiempo que los SARPS y los PANS y puede modificarse según sea necesario. Las circulares son una excepción: normalmente no se actualizan.

Cuatro fases del desarrollo del SARP

1. ORIGIN

¿De dónde vienen los SARPS? ¿Cómo nos aseguramos de que sean eficaces hoy y mañana? Los SARPS se crean para mantener un flujo de tráfico aéreo seguro, eficiente y ordenado para la aviación civil internacional, considerando el crecimiento previsto para los años venideros.

Normalmente, el origen para su desarrollo (o modificación) proviene de una propuesta para resolver un problema identificado por la OACI, por un Estado o por una Organización Internacional, como IFATSEA. Puede proponerse durante una reunión del Panel, en la Asamblea, o ser un trabajo sugerido por la Secretaría, el Consejo o el ANC. Otras reuniones de la OACI también pueden plantear cuestiones que conducirían al desarrollo de SARPS.



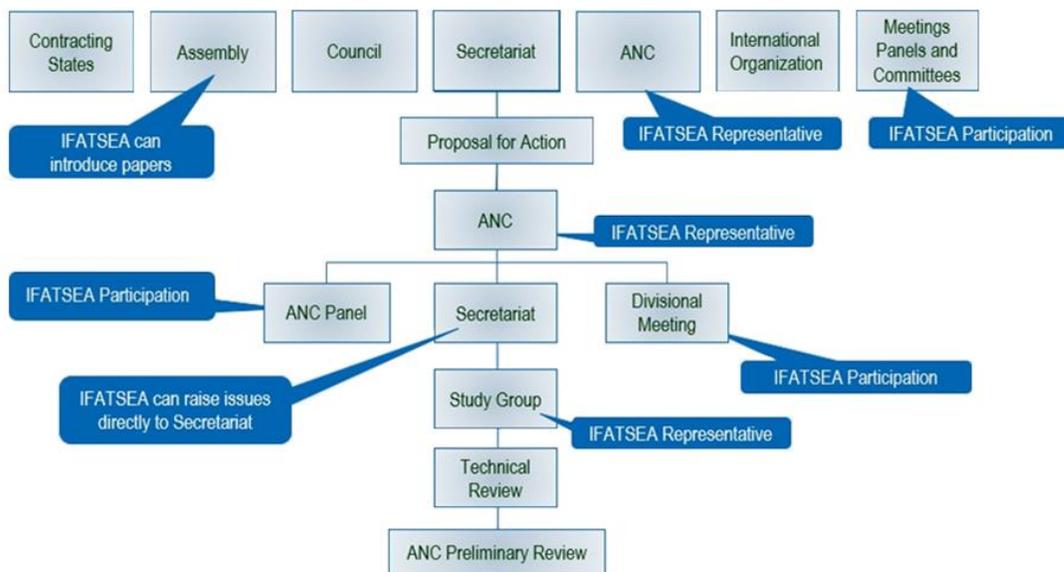
2. DESARROLLO.

Para que los paneles y otros grupos de expertos trabajen en un tema específico, el tema del programa de trabajo relacionado debe ser aprobado por la ANC. Como se mencionó anteriormente, las propuestas de acción tienen diversos orígenes. Incluso pueden ser de un



ICAO How it Works

espectro tan amplio que se discutan en una reunión de tipo divisional dedicada al tema, como la Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf). La aprobación de los elementos del programa de trabajo se realiza normalmente a través del proceso de aprobación de la Tarjeta de Trabajo: una herramienta que se utiliza para describir el planteamiento del problema, los pasos para resolverlo y el cronograma asociado. Una vez aprobado por el ANC, el Panel o grupo de trabajo puede iniciar su trabajo, tanto durante las reuniones como entre reuniones, por correspondencia. Una vez que el grupo haya llegado a un consenso y el trabajo esté lo suficientemente maduro, se considera listo para su presentación al ANC. Es importante señalar que, dependiendo de la complejidad del tema, los temas pueden asignarse a Paneles o ser tratados directamente por la Secretaría. Para cuestiones complejas y técnicas relacionadas con un tema específico y que requieren un examen detallado, la ANC normalmente remitirá el asunto a un Panel de la ANC. Para cuestiones menos complejas, la Secretaría puede optar por crear un grupo de estudio para abordar el tema. Los paneles del ANC están compuestos por expertos técnicos calificados, de quienes se espera que avancen en los temas dentro de un plazo específico. Sus reuniones son relativamente formales y siguen los procedimientos descritos en el Doc 7984. Los grupos de estudio formados por la Secretaría son normalmente más pequeños y las reglas que rigen su conducta suelen ser más flexibles. Por lo general, también tienen una puesta de sol, cuando se resuelve el problema para el que fueron creados.



3. REVISIÓN

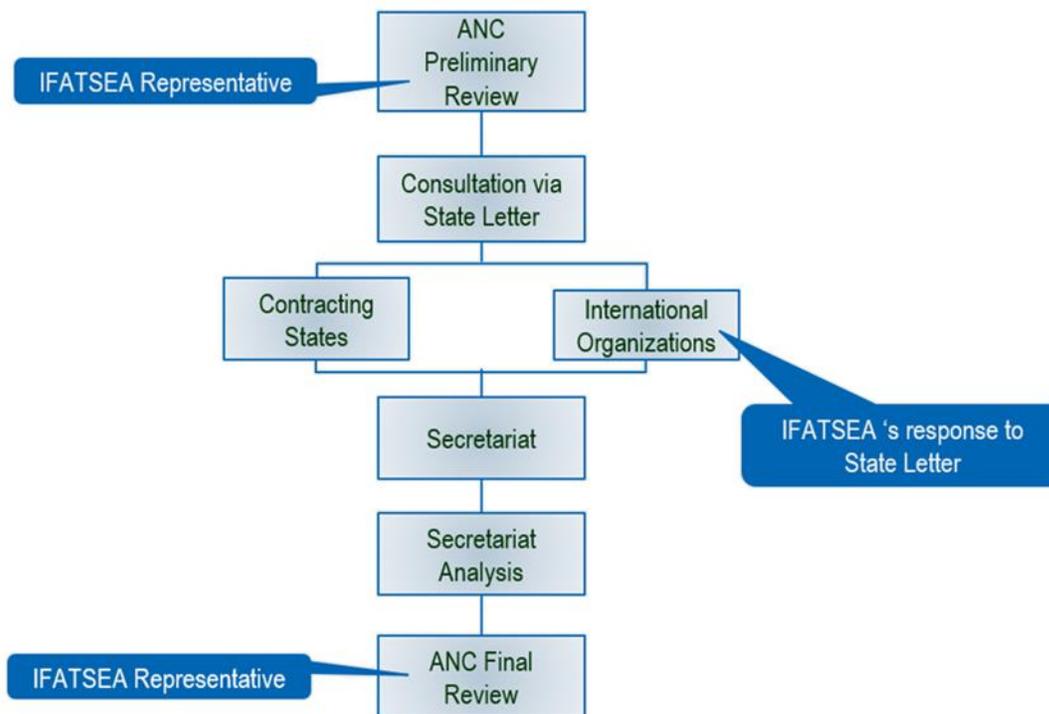
Una vez que una Propuesta de Enmienda (PFA), que puede ser un SARP nuevo o enmendado, se considera lo suficientemente madura como para enviarla para consulta a los Estados, se



ICAO How it Works

presenta a la ANC en lo que se denomina Revisión Preliminar. La revisión de la propuesta normalmente se limitará a la consideración de cuestiones controvertidas que, en opinión de la Secretaría o la Comisión, requieren atención especial antes de circularse para comentarios en una carta a los Estados de la OACI. Una vez que se completa la revisión preliminar, el PFA se envía a los Estados y organizaciones internacionales para recibir comentarios en una carta oficial a los estados de la OACI. Los destinatarios normalmente tienen tres meses para responder. Estos comentarios son recopilados y analizados por la Secretaría y presentados en un documento de trabajo al ANC par

su revisión final. A continuación, la Comisión establecerá el texto final del PFA, considerando los comentarios y recomendaciones de los Estados por parte de la Secretaría. Una vez finalizado, el ANC presenta el PFA al Consejo para su adopción, en un informe al Consejo, si modifica un anexo. Los PANS son aprobados directamente por el ANC sin la intervención del Consejo.



4. ADOPCIÓN Y PUBLICACIÓN

A las dos semanas de la adopción por el Consejo de una enmienda al Anexo, se pone a disposición de los Estados una edición provisional, la "Edición Verde". Los estados tienen tres meses para desaprobación. Con un mes adicional para su preparación, la fecha de entrada en



ICAO How it Works

vigor será cuatro meses después de su adopción por el Consejo (siempre que la mayoría de los Estados no lo hayan desaprobado). Normalmente hay cuatro meses adicionales entre la Fecha de Entrada en Vigor y la Fecha de Aplicabilidad. En la Fecha de Notificación, un mes antes de la Fecha de Aplicabilidad, los Estados deben notificar a la OACI cualquier diferencia. Después de la fecha de entrada en vigor, una carta al estado anuncia que la enmienda ha entrado en vigor y la Secretaría luego emite la "Edición Azul", que es la versión final de la enmienda. Para limitar la cantidad y frecuencia de las enmiendas, la OACI ha establecido que habrá una fecha de aplicabilidad común cada año para todos los documentos. Esta fecha coincide con la fecha prevista por AIRAC para noviembre. En general, se necesitan más o menos dos años desde el momento en que se presenta un ALP a la ANC para su revisión preliminar hasta el momento en que se vuelve aplicable. Aunque pueda parecer muy largo, el objetivo de todo el proceso es brindar un número máximo de oportunidades para que los Estados y las organizaciones internacionales comenten y participen en la elaboración de SARPS y PANS justos, lógicos y basados en el consenso.





ICAO How it Works

De PRINCIPIO A FIN



La información contenida en este documento se obtuvo del sitio web de IFATCA (Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tráfico Aéreo) con su permiso explícito.

