



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA CUESTIÓN 25

#### CORRIGENDO NÚM. 2

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

#### **Páginas 25-4 y 25-5, párrafos 25.4.1 a 25.4.3**

*Remplácese* los mencionados párrafos por los siguientes:

25.4.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/114, presentada por Nueva Zelandia, en la que se proponía la implantación de un proceso de evaluación de las repercusiones en la elaboración de nuevos SARPS. En esta nota se recordaba la recomendación sobre este asunto formulada en la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (2006). En la nota WP/114 se recomendaba, en forma de un proyecto de Resolución de la Asamblea, que la OACI implantara, siguiendo la Recomendación de la HLSC 2010 sobre el asunto, un proceso de evaluación de repercusiones normativas para explicar y documentar el contexto y la justificación de las propuestas de nuevos SARPS. Todas las delegaciones que tomaron la palabra al respecto apoyaron la nota A37-WP/114, aunque la resolución misma no obtuvo apoyo para su adopción.

25.4.2 Algunos Estados sugirieron que podría ser preferible una implantación gradual, por ejemplo:

Etapa 1 — SARPS acompañados de una exposición del problema y algunos datos pertinentes y un análisis sobre la seguridad operacional;

Etapa 2 — SARPS publicados con una simple evaluación de las repercusiones normativas en la que se resuman el análisis del problema, las opciones consideradas, la repercusión en la seguridad operacional y una comparación cualitativa de las opciones; y

Etapa 3 — SARPS que comprendan una evaluación completa de las repercusiones normativas, incluidos un análisis de los problemas, las opciones disponibles, la seguridad operacional y la repercusión en los costos, así como una comparación cualitativa y cuantitativa, según corresponda, de las opciones disponibles.

25.4.3 La Comisión, teniendo en cuenta el debate, las recomendaciones formuladas sobre este asunto por la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (2006) y la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (2010), así como la decisión ya adoptada por el Consejo sobre este asunto, recomienda que:

- a) se requiere una evaluación de las repercusiones cuando se proponen nuevos SARPS; y
- b) el Consejo prosiga su labor sobre el estudio de factibilidad y, basándose en los resultados de ese estudio, decida cómo podría asignar la OACI sus recursos en apoyo de un proceso de evaluación de las repercusiones.

— FIN —