

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/7)

(Salvador, Bahía, Brasil, 01 - 03 julio de 2002)

Asunto 5: Participación de los Estados en las actividades regionales b) Reducción/corrección de las deficiencias

RESOLUCION DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA REGIONAL

(presentada por la Secretaría)

Resumen

La Comisión de Aeronavegación (ANC) y el Consejo de la OACI examinan y abordan las deficiencias en la navegación aérea regional en base a los informes de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRGs) como el GREPECAS. Esta nota de estudio presenta las series inquietudes expresadas por la ANC y el Consejo en cuanto a este tema de las deficiencias, el cual está relacionado con la seguridad operacional, y las acciones adoptadas al respecto, y solicita a esta reunión que tome medidas de seguimiento según las prioridades.

En el párrafo 4, se propone acciones para ser adoptadas por la reunión RAAC.

1. Antecedentes

1.1. La metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las carencias y deficiencias en la navegación aérea fue elaborada con la asistencia de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRGs) de la OACI, y aprobada por el Consejo de la OACI (C-DEC 154/19) el 23 de junio de 1998, para la eficiente identificación, evaluación y clara notificación de las deficiencias en la navegación aérea.

1.2. A fin de permitir a los PIRGs de la OACI hacer evaluaciones detalladas de las carencias y deficiencias, los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes brindan información a la Oficina Regional de la OACI para la adopción de las acciones apropiadas. Los PIRGs, al examinar las listas de carencias y deficiencias, hacen una evaluación del impacto sobre la seguridad operacional, para su posterior revisión por la Comisión de Aeronavegación. El propósito de estas listas de carencias y deficiencias es ayudar a los Estados a definir sus prioridades de implantación, e indicar la necesidad de adoptar acciones correctivas.

1.3. Durante un reciente examen de la metodología uniforme realizado por la ANC, resultó evidente que algunas partes de la metodología estaban siendo interpretadas de distintas maneras. Consecuentemente, la Comisión desarrolló una nueva definición única a ser sometida a consideración del Consejo, y propuso que la definición de una carencia o una deficiencia, tal como aparece contenida en la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las carencias y deficiencias en la navegación aérea, sea reemplazada por una sola definición para ambas situaciones.

1.4. La introducción de esta nueva definición de 'deficiencia', como se detalla más abajo, que reemplaza a la de 'carencia y deficiencia', y los cambios editoriales resultantes en la metodología uniforme, tal como aparecen en el Apéndice A a esta nota de estudio, fueron aprobados por el Consejo de la OACI el 30 de noviembre de 2001.

Una *deficiencia* es una situación donde una instalación, servicio o procedimiento no cumple con un plan regional de navegación aérea aprobado por el Consejo, o con las correspondientes Normas y Métodos Recomendados de la OACI, y donde la situación tiene un impacto negativo sobre la seguridad operacional, la regularidad y/o la eficiencia de la aviación civil internacional.

2. Preocupaciones expresadas por la ANC y el Consejo

2.1 Al discutir las formas y medios para resolver las deficiencias en la navegación aérea, el Consejo, tomando en consideración los comentarios de la ANC, observó recientemente que muchas de las deficiencias en la navegación aérea regional persistían luego de varios años, lo cual generaba preocupación. Si bien se reconocía el hecho que la carencia de fondos era uno de los obstáculos para la eliminación de las deficiencias por parte de los Estados, el Consejo acordó que se debía recordar a los Estados que, de conformidad con el Artículo 28 del Convenio de Chicago, éstos tienen la responsabilidad de brindar servicios de navegación aérea seguros. Además, los Estados deberían intensificar sus esfuerzos por superar la demora en la mitigación de las deficiencias en la navegación aérea, específicamente con respecto a temas críticos para la seguridad operacional, como el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), los cuales aparecen resaltados en el Plan Mundial de Seguridad Operacional en la Aviación (GASP) de la OACI (cuya copia aparece como Apéndice B a la presente nota), y dar prioridad a este asunto a través de la asignación de suficientes recursos financieros y humanos.

3. Seguimiento por la Secretaría

3.1 A manera de seguimiento a la decisión del Consejo de la OACI, la Secretaría ha iniciado las siguientes tareas:

- a) carta enviada al Secretario General de Ministros de Aviación Civil para llamar su atención sobre este tema que está relacionado con la seguridad operacional, y para solicitar su participación personal en la resolución de las deficiencias;
- b) carta enviada a los Directores Generales de Aviación Civil de los Estados acreditados, junto con una lista de las deficiencias pendientes de solución por parte de cada Estado,

y solicitando la adopción de acciones inmediatas para mitigar las deficiencias en la navegación aérea, mediante la asignación de los recursos necesarios y utilizando el GASP como modelo: y

- c) Dentro del marco del un Proyecto Especial de Implantación, el Presidente del Consejo podría considerar dar prioridad a los proyectos que permitan mitigar las deficiencias en la navegación aérea regional.

4. **Acción por parte de la RAAC**

4.1 Se invita a la RAAC a:

- a) tomar nota de la información suministrada en esta nota de estudio, incluyendo la nueva definición única de “deficiencia”; e
- b) instar a los Estados a asignar los recursos suficientes para la resolución de las deficiencias en la navegación aérea, utilizando el GASP como modelo.

APÉNDICE

PROPUESTA DE ENMIENDA DE LA METODOLOGÍA UNIFORME PARA LA IDENTIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS Y CARENCIAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

(Aprobada por el Consejo el 23 de junio de 1998)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Como resultado de la evaluación realizada por la OACI respecto a de la información recibida de diversas regiones en materia de ~~omisiones~~ y deficiencias en el campo de la navegación aérea, se hizo patente que era necesario incorporar mejoras en las siguientes esferas:

- a) recopilación de información;
- b) evaluación de la seguridad en los problemas notificados;
- c) identificación de medidas ~~convenientes de corrección~~ correctivas adecuadas (técnicas/operacionales/financieras/de organización), a corto y a largo plazo; y
- d) método uniforme de notificación en los informes de los grupos regionales de planificación y ejecución ~~de la OACI~~ (PIRG) de la OACI.

1.2 Por consiguiente, se ha preparado esta metodología con la ayuda de los PIRG de la OACI y ~~se adopta~~ el Consejo de la OACI la aprueba para identificar y evaluar eficazmente, así como para ~~evaluar~~ y notificar claramente las deficiencias y ~~carencias~~ en la navegación aérea. ~~Podrá actualizarse~~ La Comisión de Aeronavegación podrá actualizarla ulteriormente teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su utilización.

1.3 En la presente metodología, se considera como una deficiencia una situación en que ~~un equipo no está instalado o un~~ una instalación, servicio o procedimiento no se proporciona de conformidad con un plan regional de navegación aérea. ~~Se considera una carencia una situación en que una instalación o servicio existentes están parcialmente inutilizables, incompletos o no se explotan de conformidad con las correspondientes especificaciones y procedimientos de la OACI. El efecto neto de una deficiencia o carencia es una repercusión negativa en la seguridad, regularidad o eficiencia de la aviación civil internacional.~~ aprobado por el Consejo, o con las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI, y que repercute negativamente en la seguridad, regularidad o eficiencia de la aviación civil internacional.

2. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

2.1 Fuentes de las oficinas regionales

2.1.1 ~~Se espera que~~ Las oficinas regionales ~~mantengan~~, deberían mantener como función ordinaria, una lista de las deficiencias y ~~carencias~~ concretas que hubiera en sus regiones. Para asegurar que esta lista sea lo más completa y clara posible, ~~se dio por~~ quedó entendido que las oficinas regionales adoptarían las siguientes medidas:

- a) comparar la situación de implantación de las instalaciones y servicios de navegación aérea con los documentos del Plan regional de navegación aérea e identificar las instalaciones, servicios y procedimientos que no hayan sido implantados;
- b) examinar informes de misiones con miras a detectar deficiencias ~~y carencias~~ que ~~influyan en~~ afecten a la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;
- c) realizar un análisis sistemático de las diferencias con las normas y métodos recomendados de la OACI presentadas por los Estados para determinar el motivo de que existan y sus repercusiones, de haberlas, en la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;
- d) examinar informes de accidentes e incidentes de aeronaves con miras a detectar ~~carencias~~ deficiencias posibles en los sistemas o procedimientos;
- e) examinar los datos proporcionados a las oficinas regionales por ~~IATA e IFALPA~~ los usuarios de los servicios de navegación aérea en base a la Resolución ~~A31-5~~ A33-14 de la Asamblea, Apéndice M;
- f) evaluar y asignar una prioridad a los resultados de a) a e) según el párrafo 4;
- g) notificar los resultados al Estado o Estados de que se trate para que se adopten soluciones; y
- h) ~~informar el resultado de lo indicado~~ informar de los resultados indicados en g) al PIRG pertinente para que los examine más a fondo, asesore y notifique sus conclusiones al Consejo de la OACI, según corresponda, mediante los informes del PIRG.

2.2 Fuentes de los Estados

2.2.1 Los Estados, para recopilar la información que proceda de toda clase de fuentes, deberán, además de aplicar la Resolución A31-10 de la Asamblea, establecer sistemas de notificación de conformidad con los requisitos del Anexo 13, párrafo 7.3. Dichos sistemas de notificación no deberían tener carácter punitivo a fin de permitir que se determine el mayor número de ~~carencias~~ deficiencias.

2.3 Fuentes de los usuarios

2.3.1 Las organizaciones internacionales apropiadas, incluidas la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) e y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), son fuentes valiosas de información sobre deficiencias ~~y carencias~~, especialmente aquellas que están relacionadas con la seguridad. A título de usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea, estas organizaciones deberían identificar las instalaciones, servicios y procedimientos que no hayan sido implantados o que estén fuera de servicio por períodos prolongados o que no estén plenamente en funcionamiento. En este contexto, debe señalarse que la Resolución ~~A31-5~~ A33-14 de la Asamblea, Apéndice M y varias decisiones del Consejo imponen a los usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea la obligación de notificar problemas graves que encuentren debido a la falta de implantación de instalaciones ~~y~~ o servicios de navegación aérea requeridos por los planes regionales. Ha de destacarse que este procedimiento, junto con las

atribuciones de los PIRG debería constituir una base firme para la identificación, notificación y asesoramiento en la resolución de asuntos relativos a la ~~ausencia~~ falta de implantación.

3. NOTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE DEFICIENCIAS ~~Y CARENCIAS~~

3.1 Para que los PIRG de la OACI puedan evaluar con detalle las deficiencias ~~y carencias~~, se espera que los Estados y organizaciones internacionales apropiadas, incluidas IATA e IFALPA, proporcionen la información que tengan a la Oficina regional de la OACI para que se adopten las medidas apropiadas, incluidas las medidas adoptadas en las reuniones de los PIRG.

3.2 En la información debería incluirse por lo menos: la descripción de las deficiencias ~~y carencias~~, la evaluación de riesgos, soluciones posibles, fechas, parte responsable, medidas que se hayan ~~convenido~~ adoptado y medidas que se hayan adoptado.

3.3 En el orden del día de cada reunión de los PIRG debería incluirse una cuestión sobre deficiencias ~~y carencias~~ en la navegación aérea, incluida la información notificada por los Estados, IATA e IFALPA además de las identificadas por la oficina regional, de conformidad con el párrafo 2.1. El examen de las deficiencias ~~y carencias~~ debería ser un tema de alta prioridad en cada reunión. Los PIRG, al examinar las listas de deficiencias ~~y carencias~~ deberían evaluar el impacto en la seguridad para que este asunto sea nuevamente examinado por la Comisión de Aeronavegación de la OACI.

3.4 En consonancia con lo ~~mencionado~~ que antecede, y teniendo en cuenta la necesidad de que ~~pronto o tarde~~ tarde o temprano se utilice esta información en el proceso de planificación e implantación, es necesario que una vez identificada y ~~valorada~~ evaluada una deficiencia ~~o carencia~~, se proporcionen los siguientes campos de información en los informes sobre deficiencias ~~y carencias~~ de los sistemas de navegación aérea. Los campos de información por notificar son los siguientes y se incluyen en el formulario de notificación adjunto.

a) **Identificación de los requisitos**

De conformidad con los procedimientos de la OACI, en los planes regionales de navegación aérea se indican, entre otras cosas, los detalles de los requisitos de navegación aérea incluidas las instalaciones ~~y~~, servicios y procedimientos requeridos en apoyo de las operaciones de la aviación civil internacional en una determinada región. Por consiguiente, las deficiencias ~~y carencias~~ estarían en relación con un requisito identificado en los documentos del plan regional de navegación aérea. Como primer rubro en la lista de deficiencias ~~y carencias~~, deberían incluirse los requisitos junto con el nombre de la reunión y el número correspondiente de la recomendación. Además, debería incluirse el nombre del Estado o Estados implicados y el nombre de las instalaciones, tales como el nombre del aeropuerto, FIR, ACC, TWR, etc.

b) **Identificación de las deficiencias ~~o carencias~~**

En este rubro se identifican la deficiencia ~~o carencia~~ y estaría constituido por los siguientes elementos:

- i) una breve descripción de la deficiencia ~~o carencia~~;
- ii) fecha de la primera notificación de la deficiencia ~~o carencia~~;
- iii) ~~estado de implantación; es decir~~ — NI = no implantada
ID = implantada pero de forma deficiente;

iviii) referencias importantes apropiadas (reuniones, informes, misiones, etc.);

c) **Identificación de medidas correctivas**

Para la identificación de medidas correctivas, este rubro debería estar constituido por:

- i) una breve descripción de las medidas correctivas por ~~realizar~~ tomar;
- ii) identificación del órgano que aplicará las medidas correctivas;
- iii) fecha prevista de terminación de la medida correctiva* ; y
- iv) una indicación del costo implicado, cuando corresponda, o se disponga de estos datos;

4. **EVALUACIÓN Y ASIGNACIÓN DE PRIORIDADES**

4.1 Como orientación general podrían establecerse tres niveles de prioridad desglosados en base a la evaluación siguiente de la seguridad, regularidad y eficiencia:

Prioridad “U” = requisitos urgentes que tienen un impacto directo en la seguridad y que requieren medidas correctivas inmediatas.

El requisito urgente está constituido por cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se requiere urgentemente para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “A” = requisitos de alta prioridad necesarios para la seguridad de la navegación aérea.

Requisito de alta prioridad que consiste en cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “B” = requisitos intermedios, necesarios para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Requisito de prioridad intermedia que consiste en cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

* ~~Debe señalarse~~ Cabe señalar que podría asignarse un período más prolongado de implantación a aquellos casos en los que la ampliación o ~~evolución~~ construcción de una instalación están destinadas a servir a operaciones menos frecuentes o suponen gastos excesivos.

5. **MODELO DE TABLA DE NOTIFICACIÓN QUE HA DE SER UTILIZADO EN LOS INFORMES DE LOS PIRG**

5.1 Teniendo en cuenta los aspectos mencionados, se presenta en el apéndice ~~un~~ el modelo de tabla que ~~pueden~~ han de utilizar los PIRG para la identificación, evaluación, asignación de prioridades, etc., respecto a las deficiencias ~~y carencias~~. Pudiera ser preferible que se preparara una tabla distinta para cada uno de los ~~temas~~ distintos temas, es decir, AGA, ATM, SAR, CNS, AIS/MAP, MET. Sin embargo, el formato de todas las tablas debe ser uniforme.

6. **MEDIDAS POR PARTE DE LAS OFICINAS REGIONALES**

6.1 Antes de cada reunión del PIRG, la oficina regional interesada proporcionará documentación por adelantado relativa a la situación última de las deficiencias ~~y carencias~~.

6.2 ~~Debe~~ Se señalarse que las oficinas regionales ~~deben presentar documentos de prueba relativos a~~ deberían documentar los casos ~~serios~~ de deficiencias ~~y carencias~~ graves a la Comisión de Aeronavegación (por mediación de la Sede de la OACI), a título de asunto prioritario, en lugar de esperar a notificar el asunto a la ~~próxima~~ reunión siguiente del PIRG, y que la Comisión de Aeronavegación informará al Consejo.

— — — — —

C-WP/11725

APÉNDICE

**FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS Y CARENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA
EN LA ESFERA DE... EN LA REGIÓN...**

| Identificación | | Deficiencias y carencias | | | | Medidas correctivas | | | |
|--|--------------------------|---|-----------------------------|---|---|---|--------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| Requisitos | Estado/ instalaciones | Descripción | Primera fecha notificada | Situación (NI, ID)* | Observaciones | Descripción | Órgano ejecutor | Fecha de terminación | Prioridad de la acción medida* |
| Requisito de la Parte ..., párrafo (tabla)... del plan de navegación aérea | Tierra X Tierra Y | Circuitos orales no implantados Ciudad X - Ciudad Y | 12/02/2..X | NI ELIMÍNESE TODA ESTA COLUMNA | Reunión de coordinación entre Tierra X y Tierra Y el 16/07/2..X para completar los arreglos de implantación del circuito por satélite | Implantación del circuito oral directo por satélite | Tierra X | Agosto de 20..X | A |

* NI = no implantada ID = implantada pero de forma deficiente. D = deficiencia

*La prioridad para tomar medidas correctivas respecto a la omisión de una deficiencia se basa en las siguientes evaluaciones de la seguridad:

Prioridad "U" = requisitos urgentes que tienen un impacto directo en la seguridad y que requieren medidas correctivas inmediatas.

El requisito urgente está constituido por cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se requiere urgentemente para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad "A" = requisitos de alta prioridad necesarios para la seguridad de la navegación aérea.

Requisito de alta prioridad que consiste en cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad "B" = requisitos intermedios, necesarios para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Requisito de prioridad intermedia que consiste en cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

ADJUNTO B a la comunicación AN 6/37-02/11**PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP)****1. OBJETIVOS**

1.1 Los objetivos del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica son los siguientes:

- a) reducir el número de accidentes y muertes independientemente del volumen de tránsito aéreo; y
- b) lograr una disminución notable del índice de accidentes en todo el mundo, haciendo particularmente hincapié en las regiones donde el índice sigue siendo elevado.

1.2 Esto debería alcanzarse del siguiente modo:

- a) identificar las causas repetitivas que ocasionan accidentes en todo el mundo y a nivel regional recomendar las medidas específicas al respecto;
- b) identificar mejor todos los elementos que pueden aminorar la seguridad, por ejemplo las carencias y deficiencias del sistema de navegación aérea o el incumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y recomendar las medidas correctivas al respecto; y
- c) mejorar la cooperación entre los Estados contratantes y grupos de Estados con relación a la OACI para mejorar la propia capacidad de la Organización a efectos de recopilar, evaluar y difundir la información atinente a la seguridad operacional.

1.3 El Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica identificará por lo tanto aquellas tareas y programas que probablemente producirán los mejores dividendos en materia de seguridad en términos de reducción del número e índice de accidentes a escala mundial y regional. Existe el propósito de que el GASP proporcione servicio a todas las partes involucradas en la seguridad operacional de la aviación, tanto a título de instrumento de planificación como de seguimiento, para que de ese modo puedan reseñar en un documento público las tareas y programas mencionados y verificar los progresos realizados en esas esferas de actividad de la OACI. Con miras a que el GASP sea fácilmente accesible, el documento se distribuirá con regularidad desde la OACI mediante una comunicación a los Estados y en el sitio web de la OACI.

2. ASPECTOS FUNDAMENTALES

2.1 Los tres aspectos fundamentales del GASP son los siguientes:

Primero Examinar los factores que causan accidentes de aeronaves en todo el mundo para identificar los temas concretos de seguridad que deben abordarse a fin de reducir el número e índice de accidentes. Se otorga particular atención a las razones que explican la variación que existe a nivel regional del índice de accidentes.

Segundo Mantenerse al día respecto a las actividades que llevan a cabo los grupos existentes de seguridad operacional con miras a identificar los temas de esa índole que tienen perspectiva mundial. Para ello, el GASP se centra en las actividades relativas a la seguridad que ofrecen los mejores resultados en lo que atañe a la reducción del número e índice de accidentes en todo el mundo; y

Tercero Fomentar la conciencia de la seguridad operacional en todo el mundo, facilitando el intercambio y el uso efectivos de datos e información sobre seguridad operacional de la aviación.

3. ELEMENTOS

3.1 **Efectuar un examen anual de los factores que causan accidentes e incidentes, empleando todas las fuentes disponibles de información, incluso el sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI. (Primer aspecto fundamental)**

Tareas conexas

- a) Determinar temas de seguridad operacional concretos;
- b) Determinar los temas de seguridad operacional que redundan en disparidades en los índices de accidentes a nivel regional;
- c) Desarrollar indicadores de seguridad operacional con miras a determinar fácilmente las tendencias del rendimiento en materia de seguridad operacional; y
- d) Difundir los resultados de esas actividades para que los Estados y el sector de la aviación los apliquen en los programas de prevención de accidentes.

3.2 **Medidas de seguridad operacional recomendadas como resultado de las conclusiones alcanzadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). (Primero y Segundo aspectos fundamentales)**

Tareas conexas

- a) Examinar los elementos cruciales relativos a la seguridad operacional identificados por el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);
- b) Proporcionar asistencia a los Estados a efectos de desarrollar estructuras apropiadas de vigilancia de la seguridad operacional;
- c) Proporcionar asistencia a los Estados a efectos de elaborar textos sobre reglamentación que sean de fácil comprensión;
- d) Promover y asignar prioridades para la ampliación del USOAP a otras esferas relacionadas con la seguridad operacional; y

- e) De ser necesario, actualizar los SARPS vigentes o elaborar otros nuevos.

3.2 Identificar mejor y abordar las carencias y deficiencias que en la esfera de la navegación aérea notifiquen las distintas fuentes disponibles, incluso los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI y los grupos regionales sobre seguridad operacional. (Segundo aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Examinar y proporcionar la orientación y asistencia necesaria a los Estados con miras a la puesta en ejecución de las medidas apropiadas en materia de seguridad operacional.

3.4 Examinar y mejorar los sistemas de bases de datos sobre seguridad operacional existentes para facilitar la difusión de la información a ese respecto. (Tercer aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Participar en el Equipo de apoyo gubernamental (GST) de la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) para examinar el modo de reducir los obstáculos, jurídicos o de otra índole, que impiden la comunicación de la información relacionada con la seguridad operacional;
- b) Elaborar disposiciones y textos de orientación en los Anexos con miras al establecimiento de sistemas de notificación voluntaria de incidentes;
- c) Elaborar los medios apropiados para cerciorarse de que los sistemas de notificación voluntaria de incidentes no tienen carácter punitivo;
- d) Elaborar medios apropiados para cerciorarse de que no se divulga información confidencial en materia de seguridad operacional;
- e) Participar en las actividades de la industria, por ejemplo en el Grupo de trabajo sobre taxonomía CAST/OACI, a fin de elaborar taxonomías comunes que faciliten la codificación, almacenamiento y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional a escala mundial;
- f) Actualizar las disposiciones de los Anexos a efectos de facilitar la recopilación y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional;
- g) Proporcionar información pertinente sobre seguridad operacional en un sitio web de la OACI; y

- h) Considerar la posibilidad de establecer una red completa de análisis de datos y difusión de información.

3.5 **Colaborar con los Estados y con la industria aeronáutica para identificar otras medidas en materia de seguridad operacional. (Segundo aspecto fundamental)**

Tareas conexas

- a) Establecer enlace con el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) de los Estados Unidos, la Iniciativa de seguridad operacional estratégica conjuntas (JSSI) de Europa y la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) en los Estados Unidos, así como con otras posibles iniciativas que existan en materia de seguridad;
- b) Participar en las iniciativas industriales o gubernamentales dedicadas a aspectos concretos de la seguridad operacional;
- c) Determinar las tareas altamente prioritarias en materia de seguridad operacional basándose en su repercusión en el mejoramiento de la seguridad para determinar si las iniciativas que se están desarrollando en ese campo tienen una perspectiva mundial y se justifica que se incluyan en el Programa técnico (TWP) de la Organización en la esfera de la navegación aérea;
- d) Consultar periódicamente a los dirigentes de la industria aeronáutica. El propósito de dichas consultas, en las cuales participan representantes de la industria y de organizaciones internacionales con la ANC y tienen el respaldo de miembros de la Secretaría de la OACI, es el siguiente:
 - i) poner al día a todos los participantes sobre los progresos alcanzados respecto de los temas de seguridad en el contexto del GASP;
 - ii) intercambiar información y, teniendo en cuenta la experiencia adquirida por la industria, revisar todos los datos y propuestas que podrían justificar nuevas iniciativas del GASP; y
 - iii) dar a la industria y a las organizaciones internacionales una oportunidad de actualizar el GASP.

3.6 **Desarrollar soluciones con respecto a los temas de seguridad operacional identificados.**

Tareas conexas

- a) Elaborar disposiciones en los Anexos relacionadas con el equipo de nueva tecnología que debe instalarse a bordo de las aeronaves;

- b) Incorporar las conclusiones alcanzadas en los equipos de trabajo de la industria (por ejemplo CFIT y ALAR) en las disposiciones de la OACI;
- c) Elaborar textos de orientación sobre programas de análisis de datos de vuelo que necesitan los explotadores de aeronaves comerciales de gran tamaño;
- d) Actualizar las disposiciones de los Anexos atinentes a la forma de representar el terreno en las cartas de aproximación y datos electrónicos sobre el terreno para su presentación en pantalla en el puesto de pilotaje;
- e) Cerciorarse de que las medidas relativas al mejoramiento de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo son seguras;
- f) Desarrollar disposiciones sobre mejoramiento de los procedimientos de comunicaciones aire-tierra, incluso los requisitos mínimos sobre nivel de conocimientos en el uso corriente del idioma inglés en las comunicaciones ATC;
- g) Proporcionar orientación y supervisar la introducción de sistemas de gestión de la seguridad para aeródromos y servicios de tránsito aéreo;
- h) Ampliar el programa USOAP para incluir los Anexos 11 y 14;
- i) Crear y fomentar grupos regionales de seguridad;
- j) Elaborar SARPS encaminados a aumentar la fiabilidad técnica de las aeronaves;
- k) Seguir incorporando aspectos relacionados con los factores humanos en las disposiciones y textos de orientación normativos de la OACI;
- l) Elaborar SARPS o textos de orientación para resolver los problemas de entradas indebidas en la pista; y
- m) Elaborar disposiciones relativas al mejoramiento del equipo ATM, los procedimientos y la actuación humana.