



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

OFICINA SUDAMERICANA

REUNIÓN DE COORDINACIÓN E IMPLANTACIÓN DE INFORMACIÓN, CARTAS AERONÁUTICAS Y AUTOMATIZACIÓN AIS

(SAM-03/03-AIS/MAP/AUTO)

(Lima, Perú, del 13 al 17 de octubre de 2003)

METODOLOGÍA UNIFORME PARA LA IDENTIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

(Aprobada por el Consejo el 30 de noviembre de 2001)

1. Introducción

1.1 Como resultado de la evaluación realizada por la OACI respecto a la información recibida de diversas regiones en materia de 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 (técnicas, operacionales, financieras y de organización), a corto y a largo plazo; y
- d) método de notificación en los informes de los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución de la OACI (PIRG).

1.2 Por consiguiente, se ha preparado esta metodología con la ayuda de los PIRG de la OACI, y se aprueba por el Consejo de la OACI para identificar eficazmente, así como para evaluar y notificar claramente las deficiencias en la navegación aérea. Podrá actualizarse por la Comisión de Navegación Aérea teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su utilización.

1.3 En la presente metodología, la definición de deficiencia es la siguiente:

Una *deficiencia* es la situación de una instalación o servicio existente que está parcialmente inutilizable, incompleto o no se aplica de conformidad con las correspondientes especificaciones y procedimientos de la OACI. El efecto neto de una deficiencia es una repercusión negativa 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, como función ordinaria, una lista de las deficiencias concretas que hubiera en sus Regiones. Para asegurar que esta lista sea lo más completa y clara posible, se dio por entendido que las Oficinas Regionales adoptarían las siguientes medidas:

- a) comparar la situación 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 las deficiencias que influyan en 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 su existencia y sus repercusiones, de haberlas, en el área de la seguridad;
- d) examinar informes de accidentes e incidentes de aeronaves a fin de detectar posibles deficiencias en los sistemas o procedimientos;
- e) examinar los datos proporcionados a las Oficinas Regionales por los usuarios de los servicios de navegación aérea, de acuerdo con la Resolución A31-5 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 de que se trate para que se adopten soluciones; e
- h) informar el resultado de lo indicado en g) al PIRG pertinente para que lo 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 todas las 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 deficiencias.

2.3 Fuentes de los usuarios

2.3.1 Los Organismos Internacionales apropiados, incluidos la IATA e IFALPA, son valiosas fuentes de información sobre deficiencias, 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 periodos prolongados o que no estén plenamente en funcionamiento. En este contexto, debe señalarse que la Resolución A31-5 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 se encuentren debido a la falta de implantación de instalaciones y 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 de implantación.

3. NOTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE DEFICIENCIAS

3.1 Para que los PIRG de la OACI puedan evaluar con detalle las deficiencias, se espera que los Estados y Organismos Internacionales apropiados, incluidos la IATA e IFALPA, proporcionen la información que tengan a la Oficina Regional de la OACI para que se tomen 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, la evaluación de riesgos, soluciones posibles, fechas, parte responsable, medidas que se hayan convenido adoptar y que se hayan adoptado.

3.3 En el orden del día de cada reunión de los PIRG debería incluirse una cuestión sobre deficiencias 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 debería ser un tema de alta prioridad en cada reunión. Los PIRG al examinar las listas de deficiencias, deberían evaluar el impacto en la seguridad para que este asunto sea nuevamente examinado por la Comisión de Aeronavegación.

3.4 En consonancia con lo mencionado, y teniendo en cuenta la necesidad de que tarde o temprano se utilice esta información en el proceso de planificación e implantación, es necesario que, una vez identificada y valorada una deficiencia, se proporcionen los siguientes campos de información en los informes sobre deficiencias 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 de 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 estarían en relación con un requisito identificado en los documentos del plan regional de navegación aérea. Como primer rubro en la lista de deficiencias, 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**

- i) una breve descripción de la deficiencia;
- ii) fecha de la primera notificación de la deficiencia;
- iii) referencias importantes apropiadas (Reuniones, Informes, Misiones, etc.)

c) **Identificación de las medidas correctivas**

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

- i) una breve descripción de las medidas correctivas por realizar;
- ii) identificación del órgano que aplicará las medidas correctivas;
- iii) fecha prevista de terminación de la medida correctiva[§]; y
- iv) una indicación del costo, 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 con base en la siguiente evaluación 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 desempeño y de personal o de procedimientos, cuya aplicación se considera necesaria 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 desempeño y de personal o de procedimientos, cuya aplicación se considera necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

[§] Debe señalarse que podría asignarse un periodo más prolongado de implantación en aquellos casos en los que la ampliación o evolución de una instalación están destinadas a servir a operaciones menos frecuentes o suponen gastos excesivos.

Prioridad "B" Requisitos **intermedios necesarios** para la **regularidad** y eficiencia de la navegación aérea.

Requisito de prioridad intermedia, es cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de desempeño y de personal o de procedimientos que se considere necesaria para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

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

5.1 Teniendo en cuenta los aspectos mencionados, se presenta en el **Apéndice A** un modelo de tabla que pueden utilizar los PIRGs para la identificación, evaluación, asignación de prioridades, etc., respecto a deficiencias. Pudiera ser preferible que se preparara una tabla distinta para cada uno de los diferentes temas, es decir, AGA, ATM, SAR, CNS, AIS/MAP y MET. Sin embargo, el formato de 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.

6.2 Debe señalarse que las oficinas regionales deben presentar documentos de prueba relativos a casos serios de deficiencias 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 del PIRG.

APÉNDICE A

EXPLICACIÓN DE LA TABLA

Identificación:

1. **Requerimientos:** *Los requisitos contenidos en alguna disposición adoptada o aprobada por el Consejo de la OACI (Anexo del Convenio, Plan Regional de Navegación Aérea, Procedimiento Suplementario, etc.).*
2. **Estados/Instalaciones y servicios:** *El Estado o Estados involucrados y/o el nombre de las instalaciones o servicios, aeropuerto, FIR, AOC, TWR, etc.*

Deficiencias:

3. **Descripción:** *Breve descripción de la deficiencia:*
4. **Fecha de notificación:** *La fecha en que se notificó la deficiencia por primera vez.*
5. **Comentarios:** *Las referencias importantes que generaron la información (por ejemplo: Reunión, Informe de Misión información suministrada por el Estado o por el usuario del transporte aéreo, etc.).*

Acción Correctiva:

7. **Descripción:** *Una breve descripción de la acción correctiva a ser adoptada.*
8. **Entidad ejecutora:** *Entidad responsable por la ejecución.*
9. **Fecha de implantación:** *La fecha (establecida por el Estado o Estados involucrados o el Grupo de Planificación y Ejecución, de conformidad con el Estado) prevista para la finalización de la acción correctiva.*
10. **Prioridad para la acción:** *Para corregir las deficiencias de acuerdo con los criterios establecidos.*

Prioridad U@ - *Requisitos urgentes que tienen un impacto directo sobre la seguridad y que requieren una acción correctiva inmediata.*

Prioridad A@ - *Requisitos de la más alta prioridad para la seguridad de la investigación.*

Prioridad B@ - *Requisitos intermedios para la regularidad de la navegación aérea.*

-A2-

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE LA REGIÓN CAR/SAM

Identificación		Deficiencias			Acción correctiva			
Requisitos	Estado/ instalaciones	Descripción	Fecha de notificación	Comentarios	Descripción	Órgano Ejecutor	Fecha de implantación	Prioridad
Anexo 15 de la OACI Capítulo 4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 5	Cena	Falta de publicación de la AIP reestructurada.	12/02/99	El Subgrupo AIS/MAP verifica constantemente esta situación.	Necesidad de producir y publicar la nueva AIP reestructurada.	DAC Cena	Agosto de 2002	A

- FIN