

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Octava Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/8)

(Buenos Aires; Argentina, 23 - 25 de abril de 2003)

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Revisión de las actividades regionales con relación a la reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en los servicios de navegación aérea

(Preparada por la Secretaría)

Resumen

Esta nota de estudio tiene por objeto presentar información sobre las actividades regionales llevadas a cabo para la resolución de la problemática presentada respecto a la lista de deficiencias por Estado en cada una de las áreas de navegación aérea. Asimismo, se presenta un curso de acción y una estrategia común Estados/OACI para mejorar procedimientos de coordinación y la ejecución de medidas tendientes a resolver de una manera eficiente las deficiencias identificadas por los diversos mecanismos considerados en la metodología desarrollada por el Consejo de la OACI.

Referencias:

- Metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la Navegación Aérea según el Consejo de la OACI.
- Informe del GREPECAS/10 (Las Palmas, España, 23-27 de octubre de 2001).
- Informe del GREPECAS/11 (Manaus, Brasil, 3 – 7 de Diciembre del 2002).
- Informe de la Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil (Salvador, Bahía; Brasil, 01 – 03 de Julio del 2002) (RAAC/7).

1. Introducción

1.1 Conforme a sus atribuciones y basado en la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la Navegación Aérea formulada por el Consejo de la OACI, a la cual se le incorporaron mejoras aprobadas por el Consejo el 30 de noviembre de 2001, (**Apéndice A**), las Oficinas Regionales en coordinación con los Estados y el mecanismo GREPECAS han venido examinando periódicamente el estado de ejecución del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, con miras a determinar y evaluar los aspectos relativos a la seguridad operacional en la esfera de la navegación aérea. Los resultados de este examen se presentan al Consejo de la OACI y se notifican a los Estados y organizaciones de usuarios interesados.

1.2 Las Oficinas Regionales mantienen como función ordinaria una lista de las deficiencias concretas que hubieran en sus regiones para lo cual adoptan diversas medidas que se indican en el Apéndice A mencionado anteriormente.

1.3 El mecanismo del GREPECAS, reestructurado en su Novena Reunión (GREPECAS/9), acordó la creación de la Junta de Seguridad Aérea (ASB), la cual, de acuerdo con sus términos de referencia, tiene la responsabilidad de la evaluación, supervisión y seguimiento de las deficiencias urgentes (U) en el campo de la navegación aérea en las regiones CAR/SAM y desarrollar acciones apropiadas. Las Oficinas Regionales colaboran con las medidas recomendadas por el ASB concertando acuerdos con los Estados, que permitan lograr su aplicación.

2. Análisis

2.1 El asunto de las deficiencias existentes que afectan a la provisión de los servicios de navegación aérea en las regiones de la OACI y la necesidad de implantar, por parte de los Estados, programas para su eliminación, es materia de continua preocupación y de alta prioridad para el Consejo de la OACI. En este sentido, es conveniente notar que un elemento importante dentro del Plan Global de la OACI para la Seguridad Aeronáutica (GASP), aprobado con la Resolución A33-16 de la Asamblea, está la necesidad de establecer una mejor identificación y solución de las deficiencias en la esfera de la navegación aérea.

2.2 El asunto de la resolución de las deficiencias ha sido largamente discutido en diferentes foros de la OACI y el Consejo ha desarrollado la metodología que se muestra en el Apéndice A, en la cual y como parte importante para este asunto, se necesita definir claramente las medidas correctivas a tomar. Este asunto, sin duda alguna, es la parte vital de la resolución del problema y el último eslabón a implantar dentro de una serie de elementos establecidos a través de coordinaciones OACI/Estados/Usuarios que se inician desde el proceso de identificación de la deficiencia.

2.3 Dentro de los procedimientos contemplados en la metodología del Consejo, el rol de las Oficinas Regionales en todo el proceso del tratamiento de la resolución de deficiencias es primordial y clave. Asimismo, las Oficinas Regionales desarrollan actividades en todas las etapas de este tratamiento, a fin de establecer un programa claro entre la identificación y la ejecución de la acción correctiva acordada para resolver la deficiencia, lo que establece el período o ciclo de permanencia de la deficiencia en las listas actualizadas que las Oficinas Regionales deben mantener. En este sentido, es necesario notar que estas listas actualizadas son la base para poder proporcionar a los PIRG, como el GREPECAS y, en forma anticipada a sus reuniones, información actualizada sobre las deficiencias existentes.

2.4 En principio, las deficiencias en la esfera de la navegación aérea son aquellas que se determinan en base al Plan de Navegación Aérea de la OACI que, en el caso de las Regiones CAR/SAM, es el Documento 8733, Edición 14, que contempla el ANP Básico y el Documento FASID. Estas deficiencias también contemplan la aplicación de los SARPs de la OACI asociados a dicho Plan.

2.4.1 Sin embargo, es necesario notar que, en ciertos casos, pueden existir deficiencias en relación a la organización, gestión y asuntos institucionales que afectan el funcionamiento de los organismos de aviación civil, lo cual, tiene un impacto directo en la provisión de instalaciones, servicios y procedimientos de navegación aérea que son los elementos que se listan en los Planes Regionales de la OACI.

3. Planes de acción para la resolución de deficiencias

3.1 La Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/7) examinó en detalle una información presentada por la Oficina Regional de la OACI sobre las deficiencias identificadas, validadas y clasificadas con su respectiva prioridad existentes en la Región SAM. Asimismo, la Reunión RAAC/7 convino en formular la Conclusión 7/13 - Deficiencias en los diferentes campos de la navegación aérea en las Región SAM, la que para mejorar la referencia se reproduce a continuación:

CONCLUSIÓN 7/13 - DEFICIENCIAS EN LOS DIFERENTES CAMPOS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN SAM

Que las Administraciones de Aviación Civil:

- a) Revisen las deficiencias correspondientes a su Estado que se incluyen en el Apéndice C a esta parte del informe, e identifiquen las medidas correctivas adecuadas (técnicas/operacionales/financieras/de organización) para dar solución a las mismas; y
- b) Con base en a), elaboren un Plan de Acción y lo envíen a la Oficina Regional SAM de la OACI a más tardar hasta el 31 de Octubre de 2002.

3.2 La Oficina Regional de la OACI, al realizar el seguimiento de esta Conclusión y después de diversos contactos oficiales con los Estados recibió de Argentina, Bolivia, Colombia, Panamá, Paraguay y Perú planes de acción en respuesta a la mencionada Conclusión 7/13. Asimismo se recibió información de Chile previa al seguimiento por la Oficina Regional a la Conclusión 7/13 de la RAAC/7 y de Brasil con relación a las áreas RAC.

3.3 Por otra parte, GREPECAS, en su Décimo-Primera Reunión (GREPECAS/11), formuló la Conclusión 11/55 que se reproduce a continuación:

CONCLUSION 11/55 - PLAN DE ACCIÓN PARA LA SOLUCIÓN DE LAS DEFICIENCIAS EN EL AMBITO DE LA NAVEGACION AEREA

Que los Estados/Territorios, a fin de resolver sus respectivas deficiencias en el ámbito de la navegación aérea, especialmente aquéllas que podrían tener un efecto negativo sobre los aspectos de la seguridad operacional:

- a) desarrollen e implanten, con carácter de urgencia, un Plan de Acción para cada deficiencia basado en el formato presentado en el Apéndice E, cumpliendo con los requisitos establecidos en el FASID del Plan de Navegación Aérea y las SARPs, especificando las medidas correctivas, la fecha de finalización, y asignando los recursos necesarios;
- b) informen a la OACI, a través de las Oficinas Regionales, acerca del Plan de Acción mencionado en el acápite a) anterior, a más tardar el 30 de abril de 2003, haciendo mención a cualquier dificultad encontrada; y
- c) consideren el establecimiento de acuerdos multinacionales y proyectos de cooperación internacional a fin de contribuir a la solución de las deficiencias en el ámbito de la navegación aérea.

3.4 En fecha 27 de septiembre del 2002, el Secretario General de la OACI, mediante la carta M6/1-02/69 solicitaba a los Estados dar prioritaria atención a las deficiencias existentes en la Región, cuya lista actualizada y preparada por la Oficina Regional se adjuntaban a dicha carta. Asimismo, el Secretario General instaba a los Estados, en esa oportunidad, a elaborar y aplicar un plan de acción para eliminar las deficiencias existentes.

3.5 Es necesario notar que, a pesar de que son tres solicitudes en relación a la elaboración y aplicación de planes de acción, los Estados debieron elaborar un solo plan de acción y enviarlo a la Oficina Regional. En este sentido, la Oficina Regional, en base a las respuestas de los Estados recibidas en correspondencia a la Conclusión 7/11 de la RAAC/7, actualizó la lista de deficiencias existentes para cada Estado y colocó en la Columna de Medidas Correctivas/Descripción, en el formato de la metodología aprobada por el Consejo, la información del Plan de Acción presentado por los Estados en cada caso. Para análisis de la Reunión, la Lista actualizada de Deficiencias por Estado se presenta como **Apéndice B** a la presente nota de estudio.

4. **Discusión**

4.1 Del análisis desarrollado anteriormente, se pueden observar las coordinaciones establecidas con los Estados para la formulación de planes de acción tendientes a eliminar las deficiencias existentes en la esfera de la navegación aérea. Asimismo, se puede notar que las Oficinas Regionales concentran las acciones como puntos focales de la actividad de coordinación en la resolución de deficiencias y que estas acciones pueden generar, en correspondencia con los acuerdos tomados con los Estados, Planes de Acción Coordinados OACI/Estados que permitirían eliminar las deficiencias de la lista que mantienen las Oficinas Regionales.

4.2 Estos Planes de Acción Coordinados deberían ser vistos como uno de los resultados de las actividades de las Oficinas Regionales en la aplicación de la metodología aprobada por el Consejo. En este sentido y siendo el elemento clave para la resolución de las deficiencias la elaboración de estos Planes de Acción Coordinados, los mismos y dentro de la responsabilidad de los Estados respecto a la implantación de los Planes de Navegación Aérea, deberían considerar las medidas que la OACI ofrece para fortalecer la implantación de dichos Planes y, de ser necesario, potenciales fuentes de financiamiento como las del Equipo Panamericano de Seguridad Aérea (PAAST)* o el futuro Ente de Financiación Internacional para la Seguridad Aeronáutica (IFFAS).

Equipo Panamericano de Seguridad Aérea (PAAST)* El Equipo Panamericano para la Seguridad de la Aviación (PAAST) es una iniciativa propiciada por la industria de la aviación civil internacional en la que participan junto a la OACI, entidades reconocidas tales como IATA, Flight Safety Foundation (FSF), AITAL, FAA, NTSB, entre otras, incluyendo además a fabricantes de aeronaves tales como Airbus Industries y Boeing.

Este Equipo se ha constituido a escala regional en la Región CAR/SAM con el objetivo de seleccionar y establecer herramientas eficaces para mejorar los índices de seguridad de la aviación civil y está constituido por las Oficinas Regionales de México y Lima, para su coordinación con las autoridades nacionales y con diversos jefes de equipos que pertenecen a las tripulaciones de varios operadores internacionales, para su comunicación con el mayor número de explotadores aerocomerciales de la región.

El PAAST cuenta con un Programa Regional de Seguridad de la Aviación que ha detectado la necesidad de asistencia en la capacitación para el manejo del idioma y la fraseología, como un elemento del conocimiento de seguridad del factor humano en la categoría de factores causales que afectan la seguridad de la aviación relacionados con el ATC, el cual está orientado a tomar acciones para considerar en los aspectos de normalización y capacitación en las referidas áreas.

4.3 Dentro del anterior contexto y para llegar a elaborar los Planes de Acción Coordinados y su posterior aplicación, es conveniente reconocer la necesidad de establecer para este propósito, una estrategia regional que considere asimismo los mecanismos de seguimiento y notificación del estado de aplicación de dichos Planes. En este sentido, la Secretaría de la OACI, en consideración del rol de las Oficinas Regionales en la aplicación de la metodología elaborada por el Consejo sobre las deficiencias en la esfera de la navegación aérea, ha desarrollado un proyecto de esta estrategia regional que se presenta, para consideración de la reunión, como **Apéndice C** a esta nota de estudio.

5. **Acción Sugerida**

5.1 Se invita a la Reunión a considerar la información presentada en esta nota de estudio para:

- a) examinar el **Apéndice B** y proporcionar información actualizada sobre las deficiencias listadas por estado en este Apéndice;
- b) solicitar a los Estados que aun no han formulado y remitido el respectivo Plan de Acción lo hagan a la brevedad posible; y
- c) revisar el **Apéndice C** y considerar la formulación de la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/XX - ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA FORMULACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN COORDINADOS PARA LA RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

Que la Oficina Regional de la OACI, en coordinación con los Estados, lleve a la práctica la Estrategia Regional que figura como **Apéndice.....** a esta parte del Informe para la resolución de deficiencias en la esfera de la navegación aérea.