



Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina Regional Sudamericana

**Quinta Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de la
Región Sudamericana sobre la Respuesta al COVID-19**

(Lima, Perú, 11 de agosto de 2021)

**Cuestión 2 del
Orden del día:**

**Innovación en aspectos de Seguridad Operacional, Capacidad y Eficiencia
en la provisión de servicios e infraestructura de la navegación en el marco de
la recuperación**

**COMUNICACIÓN DE INOPERANCIAS ENTRE LOS CENTROS DE
PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota tiene como objetivo informar a los Directores Generales de Aviación Civil de los Estados SAM, sobre algunas fallas recurrentes de comunicación entre algunos centros de servicios de navegación aérea adyacentes relacionadas a situaciones que comprometen la prestación de servicio (total o parcial), debido a fallas técnicas o por otros motivos no técnicos.

Es importante que los Estados tomen medidas para asegurar una comunicación inmediata a los Estados colindantes, utilizando los medios de comunicación de respaldo acordados, cuando la prestación de servicio se vea comprometida para evitar la activación innecesaria de medidas de contingencia o de evaluación de posibles daños no existentes.

1. INTRODUCTION

1.1 Los centros de prestación de servicios de navegación aérea (AIM, ATFM, ATM, COM, MET y SAR) proporcionan servicios que contribuyen efectivamente para la regularidad y seguridad de las operaciones aéreas, siendo fundamental que las situaciones que causen limitaciones (totales o parciales) en la operación de estos centros sean comunicadas inmediatamente a sus contrapartes de los centros adyacentes, internos o externo a un Estado.

1.2 Las situaciones que afectan la operación de un centro de prestación servicio de navegación aérea pueden ser de varios tipos, siendo más comunes las fallas técnicas y las de ámbito operacional (personal, procedimientos, seguridad de las instalaciones, etc.)

1.3 Incumbe a los responsables por los centros de servicios de navegación aérea la debida comunicación, si posible con antecendencia, de las situaciones que afecten la operación y coordinación con otros centros.

2. DISCUSIÓN

2.1 Se ha observado la ocurrencia de situaciones en que la operación de un centro de prestación de servicio de navegación aérea fue afectada y la necesaria comunicación no fue realizada a tiempo, generando incomodidades en los centros adyacentes.

2.2 Aunque la mayoría de las inoperancias sean causadas por factores técnicos, hay situaciones que no están relacionadas con fallas técnicas, pero con aspectos operacionales del centro afectado.

2.3 Durante la pandemia, los Estados adoptaron medidas de saneamiento de los centros de prestación de servicios de navegación aérea, que cuando realizadas, impiden la operación desde las instalaciones en que los procedimientos sanitarios están siendo realizados.

2.4 Por no recibir la comunicación de la indisponibilidad temporal de las instalaciones del centro saneado y la manera de contactar los operadores que estarían fuera de sus posiciones operacionales habituales, el personal de los centros adyacentes asume que se trata de un problema técnico y, naturalmente, accionan la estructura de mantenimiento técnico.

2.5 Cuando esto ocurre, lo primero que los técnicos asumen, es que hay falla en la red regional (REDDIG II), contactando al NCC de Manaos, que también no está informado del ocurrido, y tiene que hacer varias gestiones para descubrir cuál es la situación interna en el Estado que no hizo la debida comunicación.

2.6 Cabe resaltar, que mismo en situaciones de falla técnica, la comunicación más efectiva que los centros adyacentes pueden recibir es del centro de prestación de servicio de navegación aérea afectado; que no necesariamente debe informar el motivo de la inoperancia, pero el estado operacional que se encuentra y, cuando sea posible, un plazo estimado para restablecimiento del servicio.

2.7 Todos los medios adecuados deben ser utilizados para que los responsables por los centros/sectores de prestación de servicio de navegación aérea comuniquen a sus contrapartes la situación operacional del centro afectado (NOTAM, teléfono, correo electrónico, mensaje instantáneas, etc.).

2.8 Otro importante aspecto es mantener una estrecha coordinación con el equipo técnico y la constante actualización de la información durante los *briefings* del personal que trabaja por turnos.

2.9 Es una realidad que en muchas administraciones el personal técnico ha disminuido mucho y los sistemas son más complejos, lo que requiere mayor conocimiento y dedicación de más tiempo a la resolución de los problemas. Por ello, es fundamental que los sectores operacionales comuniquen la ausencia de servicio a sus contrapartes de prestación de servicio de navegación aérea (internas y externas al Estado).

3. CONCLUSIÓN

3.1 En conclusión, se invita a la Quinta Reunión virtual de Directores Generales de Aviación Civil de los Estados SAM a tomar nota de la información presentada en esta nota; y orientar a los sectores/centros de prestación de servicios de navegación aérea (AIM, ATFM, ATM, COM, MET y SAR) que hagan las comunicaciones/coordinaciones de las situaciones que afecten la prestación de los servicios, utilizando los medios apropiados y de manera más expedita posible.