



**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Análisis de cómo trabajar con la Base de Datos de Deficiencias**

**ENMIENDA A LA METODOLOGÍA UNIFORME PARA LA IDENTIFICACIÓN,  
EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL  
GREPECAS**

(Nota presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

Sobre la base de la experiencia adquirida en el uso de la Base de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea del GREPECAS (GANDD), en esta Nota de Estudio se presenta una propuesta de enmienda a la Metodología Uniforme para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias en la Navegación Aérea del GREPECAS.

**Referencias:**

- Informe de la Reunión ALLPIRG/5.
- Informe de la Reunión GREPECAS/13.
- Informe de la Reunión ASB/6.

**1. Introducción**

1.1 La Asamblea de la OACI en sus reuniones convenidas discute y emite resoluciones sobre los asuntos relacionados con sus facultades y deberes señalados en el Convenio de Chicago. En el **Apéndice A** en esta Nota de Estudio se incluye el Apéndice M a la resolución A-35-14 y la resolución A-35-7 de la Asamblea donde se proporcionan directrices sobre la estrategia unificada para la solución de las deficiencias relacionadas con los planes regionales de navegación aérea y con la seguridad operacional.

1.2 Los Artículos 28 y 37 del Convenio de Chicago puntualizan el compromiso de los Estados para garantizar servicios de navegación aérea seguros, regulares y eficientes así como la adopción de los SARPS para garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones de la aviación civil internacional.

1.3 Periódicamente el GREPECAS y sus Grupos auxiliares revisan y toman las acciones necesarias para las deficiencias en la navegación aérea que están clasificadas como “U” (requisitos urgentes que tienen un impacto directo en la seguridad operacional y que requieren medidas correctivas

inmediatas), “A” (necesarias para la seguridad de la navegación aérea) y “B” (necesarias para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea).

1.4 La Junta de Seguridad de la Aviación (ASB), en seguimiento a la Decisión 9/20 de la Reunión GREPECAS/9 evalúa, supervisa y lleva el seguimiento de las deficiencias que tienen un impacto directo en la seguridad de la navegación aérea. Este proceso se lleva a cabo conforme a la Metodología Uniforme para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias en la Navegación Aérea, aprobada por el Consejo de la OACI el 30 de noviembre de 2001, misma que esta integrada al Manual de procedimientos del GREPECAS.

1.5 Los resultados del examen de las deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM se presentan a la Comisión de Navegación Aérea y al Consejo de la OACI, quienes las evalúan y hacen recomendaciones de seguimiento al GREPECAS.

1.6 Mediante su Conclusión 13/92 el GREPECAS ha solicitado a los Estados considerar como máximo dos años 31 de diciembre de 2007 para la solución de las deficiencias Urgentes y recomendó utilizar la base de datos de deficiencias de navegación aérea del GREPECAS (GANDD).

1.7 La base de datos, implementada en el año 2003, es el resultado de un Proyecto Especial de Ejecución (SIP) aprobado por el Consejo de la OACI, en la 8a. reunión de su 171a. Sesión. El objetivo de la GANDD es facilitar el acceso en línea para que los Estados consulten y actualicen la información incluyendo sus planes de acción correctivos a las deficiencias detectadas.

1.8 En seguimiento a la Decisión 13/92 del GREPECAS, y en apoyo al Objetivo estratégico A de la OACI para aumentar la seguridad operacional, la Reunión ALLPIRG/5 acordó las *Conclusiones 5/14 — Base de datos regional en línea sobre las deficiencias de navegación aérea*, y *5/15 — Medidas de última instancia para resolver las deficiencias regionales de navegación aérea*. El Consejo de la OACI aprobó estas conclusiones y recomendó que los PIRG y las Oficinas Regionales adopten las medidas pertinentes.

## **2. Análisis**

2.1 Al examinar esta Nota de Estudio la Reunión debería tener presente que, desde que el Consejo de la OACI aprobó para su implantación en 2001 la Metodología Uniforme para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias en la Navegación Aérea, se han introducido varios cambios que impactan el proceso regional para notificación y solución de deficiencias de navegación aérea. Algunos de ellos son la introducción de la Base de Datos de las Constataciones y Diferencias Emanadas de las Auditorías (AFDD) y la GANDD.

2.2 Para maximizar la eficiencia en la organización, la Comisión de Navegación Aérea de la OACI aprobó que todas las actividades de la organización deberían estar acorde a los objetivos estratégicos de la OACI: *la seguridad de la aviación, la seguridad operacional, el cuidado del medio ambiente, la eficiencia y el imperio de la ley*.

2.3 La OACI se encuentra en la fase del proceso del presupuesto trienal preliminar, enfocándose a la alineación de recursos para poder lograr resultados medibles. El trabajo de apoyo, los procesos de la Secretaría, y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRGs) relacionados a la navegación aérea, desarrollarán el Programa Integrado de Navegación Aérea (ANIP), con base a los objetivos de estrategia de la Organización en la *seguridad operacional* y la *eficiencia*.

2.4 Las deficiencias en los servicios de navegación aérea se traducen en riesgos para la seguridad operacional de la aviación civil internacional. El Doc 9859 define la seguridad operacional como:

*Seguridad operacional es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.*

2.5 Se debe reconocer el esfuerzo realizado por los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales, que buscan reducir las deficiencias clasificadas como U, A y B. No obstante, es necesario impulsar nuevas medidas que apoyen a los Estados para la solución de sus deficiencias y fechas para implantar estas soluciones.

2.6 No se pueden encarar nuevos retos regionales en el sistema aeronáutico de manera aislada o por cuestiones particulares, sino con un enfoque sistémico como fundamento indispensable para garantizar la seguridad operacional, tal como lo enfatizan los requisitos de sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) de la OACI.

2.7 Particularmente importante es que todos los involucrados comprendan la relación que existe entre los diversos riesgos a la seguridad operacional de los Estados y la relación que esta tiene con la seguridad operacional regional.

2.8 Los Estados, la OACI y todas las partes interesadas deben participar en el proceso de notificación de deficiencias de navegación aérea detectadas y colaboren en las medidas correctivas enfocando su atención en la solución de aquellas que tengan un impacto en la seguridad operacional. Por lo tanto es necesario actualizar la metodología vigente de manera que se maximicen los esfuerzos regionales.

2.9 El ASB debería apoyar la adopción de un nuevo enfoque regional de evaluación de la seguridad operacional con las nuevas orientaciones de la OACI. Las estrategias de evaluación de las deficiencias deben abarcar un proceso sistémico y al mismo tiempo fomentar un compromiso común de todos los involucrados para que los Estados solucionen a la brevedad posible y de manera concertada las deficiencias urgentes detectadas que impactan seguridad operacional.

2.10 El proceso que actualmente se lleva a cabo para la notificación y solución de deficiencias en la navegación aérea se compone de los siguientes pasos:

- 1) Identificación de las fuentes para notificación de información sobre deficiencias;
- 2) Notificación, consulta y actualización de información en la GANDD
  - a) Notificación de deficiencias;
  - b) Validación de la información;
  - c) Evaluación y asignación de prioridades;
  - d) Notificación a los Estados de las deficiencias detectadas;

- e) Definición del plan de acción, elaborado por los Estados, con medidas correctivas (técnicas/operacionales/financieras/de organización) a corto y mediano plazo;
- 3) Notificación de la OACI al GREPECAS y sus cuerpos auxiliares correspondientes sobre el estado de cumplimiento de las deficiencias notificadas;
- 4) Notificación al Consejo de las deficiencias urgentes que no se hayan podido solucionar en el ámbito regional.

2.11 La OACI ha establecido programas de auditorias (USOAP/USAP) en apoyo a los Estados para determinar el grado de cumplimiento de los SARPS relacionados con la seguridad operacional. Los informes de las auditorias de la OACI y de las misiones de asistencia a los Estados, algunas de las cuales también se difunden por medios electrónicos, normalmente emiten observaciones y recomendaciones que se traducen en deficiencias con la elaboración del correspondiente plan de acción correctivo por parte de los Estados.

2.12 Basado en la metodología aprobada por el Consejo de la OACI, en el **Apéndice B** a esta Nota de Estudio se presenta una propuesta de actualización a la Metodología Uniforme para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias en la Navegación Aérea, en la cual se han considerado las últimas Resoluciones de la Asamblea y del Consejo, la metodología de acceso en línea para actualizar la información de la GANDD, y las acciones de último recurso recomendadas por la Quinta Reunión del ALLPIRG.

2.13 La propuesta considera flujos dinámicos para compartir la información en línea entre las partes involucradas y al mismo tiempo fomenta un sistema transparente que motiva el trabajo conjunto entre los involucrados. Esta visión de colaboración ayudaría a los Estados en las medidas de corrección de sus deficiencias, sobre todo aquellas clasificadas como urgentes.

2.14 En seguimiento a la Decisión 13/92 del GREPECAS, y las Conclusiones 5/14 y 5/15 del ALLPIRG/5, los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales deben solucionar las deficiencias urgentes a más tardar el 31 de diciembre del 2007. Con tal motivo el ASB debería convenir una reunión extraordinaria en el primer trimestre del 2008, para examinar las deficiencias urgentes y solicitar su aprobación mediante el mecanismo del GREPECAS, antes de enviarlas al Consejo de la OACI.

2.15 La Reunión también debería recordar que el Consejo de la OACI, en cumplimiento a una de las resoluciones de la Asamblea y dentro de sus funciones descritas en el Artículo 54 del Convenio de Chicago, ha tomado la decisión de analizar las medidas para solucionar las deficiencias urgentes enviadas por los PIRG de todas las regiones de la OACI.

### **Conclusión**

2.16 Considerando todo lo anterior, se requiere que el ASB examine y recomiende las acciones necesarias para ayudar a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales a mejorar su capacidad para evaluar y resolver las deficiencias urgentes, y que la OACI pueda mejorar su asistencia a los Estados según las directrices de la Asamblea y del Consejo.

2.17 Para lograr una estrategia uniforme en el proceso de notificación y solución de deficiencias de navegación aérea en las Regiones CAR y SAM, se debería fomentar también la adopción de métodos regionales de evaluación de la seguridad operacional a fin de definir el impacto que las deficiencias tienen en las operaciones de la aviación civil internacional. Para ello se debería revisar el

marco de referencia a fin de garantizar la seguridad operacional y eficiencia del sistema de navegación aérea.

2.18 De igual manera, en seguimiento a las misiones de las Oficinas Regionales y las auditorías de la OACI, se debería considerar la posibilidad de homologar la Base de Datos de las Constataciones y Diferencias Emanadas de las Auditorías (AFDD) y la GANDD, así como los formatos de reporte de deficiencias a fin de que los Estados puedan elaborar con mayor facilidad los correspondientes planes de acción correctivos. Esta medida también ayudaría al Consejo de la OACI, las Oficinas Regionales de la OACI y el GREPECAS a una mejor asistencia y seguimiento de las acciones correctivas establecidas por parte de los Estados contratantes.

### 3. **Acción Sugerida**

#### 3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) revisar y aprobar la metodología de notificación y solución de deficiencias descrita en el Apéndice B;
- c) convenir en una reunión del ASB en el primer trimestre de 2008 para revisar las deficiencias urgentes del sistema de navegación aérea de las Regiones CAR y SAM existentes al 31 de diciembre del 2007;
- d) recomendar al GREPECAS que, mediante su mecanismo expreso, se apruebe el envío al Consejo de la OACI las deficiencias urgentes revisadas por el ASB en enero del 2008;
- e) recomendar que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales fomenten una cultura de seguridad operacional mediante la capacitación SMS en sus administraciones; y,
- f) considerar la posibilidad de homologar la AFDD y la GANDD, así como todos los formatos de reporte de deficiencias; y,
- g) adoptar otras acciones que considere pertinentes.

-----

## APÉNDICE A

### **A35-7 Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**

*Considerando* que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que incumbe también a los Estados contratantes, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

*Considerando* que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Considerando* que los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio;

*Considerando* que la Dirección de cooperación técnica de la OACI (TCB) puede proporcionar la asistencia requerida a los Estados que la necesiten;

*Considerando* que el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) se ha establecido para ayudar a los Estados contratantes a financiar los proyectos relacionados con la seguridad operacional destinados a corregir las deficiencias detectadas principalmente mediante el USOAP y para los cuales dichos Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios;

*Reconociendo* que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Reconociendo* que el establecimiento de organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y el fomento de la uniformidad a más amplia escala;



*Reconociendo* que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil;

*Reconociendo* las contribuciones de intensificación de la seguridad operacional como resultado de las auditorías llevadas a cabo por organizaciones internacionales y regionales, tales como el programa de auditoría de la seguridad técnica de la IATA (IOSA) y el programa de seguimiento y apoyo a la puesta en práctica de las ESARR de Eurocontrol (ESIMS);

*Reconociendo* que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;
2. *Alienta* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;
3. *Encarga* al Consejo que elabore medios prácticos de facilitar el intercambio de dicha información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes;
4. *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;
5. *Encarga* al Consejo que elabore un procedimiento para informar a todos los Estados contratantes, en el marco del Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, cuando un Estado tenga deficiencias significativas en materia de cumplimiento de los SARPS de la OACI relativos a la seguridad operacional;
6. *Encarga* al Consejo que fomente el concepto de organizaciones regionales o subregionales de vigilancia de la seguridad operacional;
7. *Pide* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación, más concretamente la IATA y Eurocontrol;

8. *Insta* a los Estados contratantes a seguir desarrollando la cooperación a escala regional y subregional y, cuando sea factible, establecer iniciativas de asociación con otros Estados, con empresas del sector aeronáutico, proveedores de servicios de navegación aérea, entidades financieras y otras partes interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de sus responsabilidades individuales; interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de sus responsabilidades individuales;

9. *Alienta* a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional;

10. *Alienta* a todos los Estados que estén en condiciones de hacerlo a participar en el fortalecimiento y fomento de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y proporcionar un apoyo tangible a las mismas;

11. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar los servicios de la Dirección de cooperación técnica de la OACI (TCB) para resolver las deficiencias identificadas por el USOAP;

12. *Invita* a los Estados contratantes que experimenten dificultades a la hora de financiar las medidas necesarias para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional detectadas mediante el USOAP a que aprovechen la oportunidad de financiación que brinda el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS);

13. *Pide* al Consejo que implante una estrategia unificada basada en los principios de mayor transparencia, cooperación y asistencia y que fomente, cuando resulte apropiado, el establecimiento de asociaciones con los Estados, usuarios, proveedores de servicios de navegación aérea, empresas del sector aeronáutico, entidades financieras y otras partes interesadas para analizar las causas, determinar y aplicar soluciones sostenibles para ayudar a los Estados a resolver las deficiencias relativas a la seguridad operacional;

14. *Encarga* al Consejo que adopte un enfoque flexible para proporcionar asistencia mediante las oficinas regionales de la OACI para apoyar las organizaciones regionales y subregionales encargadas de la vigilancia de la seguridad operacional e implantar un sistema eficaz para vigilar la implantación de la estrategia unificada;

15. *Pide* al Secretario General que investigue los medios con que puede emprenderse la identificación de medidas, a escala nacional y regional, para apoyar el desarrollo de capacidades y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional en la ATM.

### **Práctica correspondiente**

1. El Consejo debería desarrollar medios para que toda la información pertinente procedente de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD) pueda facilitarse a todos los Estados contratantes mediante la utilización del sitio web seguro de la OACI.

**A35-14: Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea**

**APÉNDICE M**

**Ejecución de planes regionales**

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 28 del Convenio, los Estados contratantes se comprometen, en la medida en que lo juzguen factible, a proveer las instalaciones y servicios necesarios para facilitar la navegación aérea internacional;

*Considerando* que los planes regionales establecen los requisitos relativos a las instalaciones y servicios para la aviación civil internacional; y

*Considerando* que toda deficiencia importante en la ejecución de los planes regionales puede afectar a la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas internacionales y, en consecuencia, debería subsanarse lo más rápidamente posible;

*La Asamblea resuelve* que:

1. en los programas de ejecución de los Estados contratantes se dará prioridad a la provisión y funcionamiento continuo de aquellas instalaciones y servicios que, de no prestarse, ocasionarían probablemente graves perjuicios a las operaciones aéreas internacionales;
2. la determinación, investigación y recomendación de medidas por parte de la Organización, sobre las deficiencias importantes en la ejecución de los planes regionales, se llevarán a cabo en el plazo mínimo posible; y
3. los grupos regionales de planificación y ejecución identificarán los problemas y deficiencias en los planes regionales y en la ejecución de los mismos, así como las medidas correctivas sugeridas.

**Prácticas correspondientes**

1. El Consejo, teniendo en cuenta la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería comunicar a cada Estado contratante, detalladamente y a la mayor brevedad, las recomendaciones relativas a la provisión de instalaciones y servicios para la navegación aérea que corresponda aplicar en ese Estado en virtud de los planes regionales.
2. Los Estados contratantes deberían preparar y mantener al día planes adecuados, incluso sobre las necesidades de personal, para la ejecución ordenada de las partes de los planes regionales pertinentes a cada uno de ellos.
3. El Consejo debería disponer lo necesario para la vigilancia del estado de ejecución de los planes regionales y para la publicación de informes periódicos sobre dicha ejecución, en los cuales se debería incluir información sobre deficiencias graves en la ejecución de dichos planes.

4. Los usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea deberían notificar todo problema grave encontrado debido a la falta de implantación de instalaciones y servicios requeridos en los planes regionales. Dichos informes deberían dirigirse a los Estados contratantes encargados de dicha implantación. Estos últimos deberían tomar medidas sobre tales informes, pero en el caso de que no se adopten las medidas correctivas adecuadas, los usuarios interesados deberían notificarlo a la OACI por medio de una organización internacional, en caso de que sea apropiado hacerlo.

5. El Consejo debería disponer lo necesario para la realización de exámenes periódicos de los problemas graves encontrados por los usuarios debidos a la falta de implantación de instalaciones y servicios de navegación aérea y, cuando corresponda, para la adopción de medidas que faciliten la eliminación de esos problemas, tan pronto como sea posible.

-----

## **APÉNDICE B**

### **PROPUESTA DE ENMIENDA DE LA METODOLOGÍA REGIONAL PARA LA NOTIFICACIÓN Y SOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA**

#### **INTRODUCCIÓN**

El proceso para recabar la información de deficiencias en el campo de la navegación aérea, se compone de los siguientes pasos:

- 1) Identificación de las fuentes para notificación de información sobre deficiencias
- 2) Notificación, consulta y actualización de información en la base de datos de deficiencias de navegación aérea del GREPECAS (GANDD)
  - a) notificación de deficiencias;
  - b) evaluación y asignación de prioridades;
  - c) Validación de la información;
  - d) Notificación a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las deficiencias detectadas;
  - e) definición del plan de acción, elaborado por los Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales con medidas correctivas (técnicas/operacionales/financieras/de organización), a corto y mediano plazo; y
- 3) Notificación de la OACI al GREPECAS y sus cuerpos auxiliares correspondientes sobre el estado de cumplimiento de las deficiencias notificadas;
- 4) Notificación al Consejo de las deficiencias urgentes que no se hayan podido solucionar en el ámbito del GREPECAS.

Esta metodología será responsabilidad del GREPECAS con la ayuda de la OACI. El Consejo de la OACI las evaluará y definirá claramente las acciones requeridas para solucionar las deficiencias en la navegación aérea. La Comisión de Aeronavegación podrá actualizarla posteriormente teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su utilización.

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

Se entiende por *deficiencia* toda situación en la que una instalación, servicio o procedimiento no se proporciona de conformidad con el plan regional de navegación aérea 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.

## **1. IDENTIFICACIÓN DE LAS FUENTES PARA NOTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE DEFICIENCIAS**

1.1 La OACI, los usuarios de los servicios y unidades de los servicios de navegación aérea, representados por las organizaciones internacionales apropiadas, incluidas la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), son consideradas fuentes valiosas de información para la notificación de deficiencias, especialmente aquellas relacionadas con la seguridad operacional.

1.2 Estos usuarios 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.

## **2. NOTIFICACIÓN Y CONSULTA DE INFORMACIÓN EN LA GANDD**

2.1 La GANDD se encuentra a disposición los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM y Organizaciones Internacionales seleccionadas y, incluyendo el instructivo, en Inglés y Español en la página web de las Oficinas NACC y SAM de la OACI.

2.2 Se han tomado las medidas necesarias para prevenir el acceso no autorizado, así como para retener el control de la validación y publicación de la información en cada Oficina Regional de la OACI, lo cual resulta en beneficio de los Estados, Territorios, Organizaciones Internacionales, el mecanismo del GREPECAS y la OACI para mejorar la difusión y seguimiento de la información de la GANDD.

2.3 Las Oficinas Regionales NACC y SAM son las encargadas de mantener actualizada la GANDD con la información de las deficiencias de navegación aérea de sus regiones de responsabilidad. Para asegurar que la información sea lo más completa y clara posible, se adoptan las siguientes medidas:

### **a) *Notificación de deficiencias***

2.4 De acuerdo a los procedimientos aprobados por el GREPECAS cada Oficina de la OACI proporciona a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales seleccionados una clave particular de acceso a la GANDD. Los interesados pueden acceder de manera constante y segura para notificar y consultar en línea la información sobre deficiencias.

2.5 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, servicios y procedimientos requeridos en apoyo de las operaciones de la aviación civil internacional en una determinada región. Por consiguiente, la notificación de deficiencias debe contar con los siguientes elementos:

- el número correspondiente de la deficiencia, compuesto por el área de navegación aérea relacionada, el número asignado en orden cronológico y la letra de la Región correspondientes;
- el requisito identificado del plan regional de navegación aérea y/o SARPS de la OACI;
- el nombre del Estado o Estados implicados;
- una breve descripción de la deficiencia;
- fecha de la primera notificación de la deficiencia;
- referencia de la fuente de notificación (informes, misiones, auditorias, etc.)

2.6 En consonancia con lo que antecede, y teniendo en cuenta la necesidad de que se utilice esta información en el proceso de planificación e implantación, es necesario que una vez identificada y evaluada una deficiencia, se proporcione la información correspondiente a los campos de información según el formulario de notificación del **Adjunto 1**.

**b) Evaluación y asignación de prioridades**

2.7 La evaluación del impacto de las deficiencias en la seguridad operacional debe considerar flujos dinámicos para compartir la información entre las partes involucradas y relacionar las actividades con los objetivos estratégicos de la OACI de: **Seguridad Operacional** y **Eficiencia**.

2.8 Las deficiencias en los servicios de navegación aérea se traducen en riesgos para la seguridad operacional de la aviación civil internacional. El Doc 9859 define la seguridad operacional como:

*Seguridad operacional es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.*

2.9 Para que la metodología de evaluación de la seguridad operacional sea lo más precisa posible, se debería basar en los fundamentos de gestión de los riesgos establecidos en el Doc 9859, Manual de Gestión de la Seguridad Operacional. Al llevar a cabo la evaluación, se debe:

- 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 que afecten a la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de los servicios de navegación

-B4-

aérea para 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
- d) Examinar informes de accidentes e incidentes de aeronaves con miras a detectar deficiencias posibles en los sistemas o procedimientos;
- e) Examinar los datos proporcionados a las oficinas regionales por los usuarios de los servicios de navegación aérea en base a las Resoluciones de la Asamblea y del Consejo;

2.10 Según los resultados de la evaluación se debería asignar una prioridad en la casilla correspondiente del Adjunto 1, como sigue:

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

La denominación URGENTE lo constituye un requisito de cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se requiere urgentemente para garantizar la seguridad operacional de la navegación aérea.

La falta de atención de una deficiencia URGENTE puede significar una amenaza de alto riesgo a la seguridad operacional; por lo tanto es necesario definir claramente las causas que la originan.

Prioridad “A” = requisitos necesarios para garantizar la seguridad y eficiencia 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 es necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia de la navegación aérea.

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

Requisito que consiste en cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para apoyar la regularidad y eficiencia de la navegación aérea en las operaciones de la aviación civil internacional.

**c) *Validación de la información***

2.11 Una vez que una deficiencia en particular es notificada en la GANDD, las Oficinas Regionales validan la información y actualizan la base de datos en el campo de navegación aérea correspondiente.

**d) Notificación a los Estados de las deficiencias detectadas**

2.12 La OACI proporcionara periódicamente a los Estados información actualizada sobre las deficiencias notificadas que correspondan. Se espera que estos las examinen a fondo y adopten las medidas correctivas apropiadas.

2.13 Los Estados designarán un punto de contacto (POC) para coordinar con las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI la notificación y actualización de la información correspondiente en la GANDD.

**e) Definición del plan de acción, elaborado por los Estados, con medidas correctivas (técnicas/operacionales/financieras/de organización) a corto y mediano plazo**

2.14 Se requiere que los Estados actualicen periódicamente la información contenida en la GANDD sobre los cambios que correspondan en sus respectivas deficiencias y notifiquen a la Oficina Regional de la OACI correspondiente las modificaciones efectuadas.

2.15 Las medidas de colaboración entre las partes involucradas también apoyan mejoras a la seguridad operacional y eficiencia de la navegación aérea regional. La OACI proporcionara asistencia requerida para que los Estados elaboren su plan de acción para la solución de las deficiencias.

2.16 Al elaborar su plan de acción, los Estados deberían evaluar la implementación de sistemas CNS y ATM utilizando las herramientas en línea de la OACI para evaluar los aspectos costo beneficio.

2.17 Para notificar su plan de acción, los Estados deben utilizar el formato del Adjunto 1 para la identificación de medidas correctivas indicando:

- una breve descripción de las medidas correctivas por tomar;
- identificación del órgano que aplicará las medidas correctivas;
- fecha prevista de terminación de las medidas correctivas; y
- una indicación del costo implicado, cuando corresponda, o se disponga de estos datos;

2.18 La solución de deficiencias U deberían definir medidas correctivas a corto plazo; las deficiencias A y B podrían ser solventadas a mediano plazo. No se deberían establecer términos de largo plazo para la solución de deficiencias clasificadas como U, A y B.

### **3. NOTIFICACIÓN DE LA OACI AL GREPECAS Y SUS CUERPOS AUXILIARES CORRESPONDIENTES SOBRE EL ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS NOTIFICADAS;**

3.1 Antes de cada reunión del GREPECAS, la OACI proporcionará documentación por relativa al estado de solución de las deficiencias de navegación aérea de las Regiones CAR y SAM.

3.2 En el orden del día incluirse la cuestión sobre deficiencias en la navegación aérea, incluida la información notificada por los Estados, IATA e IFALPA además de las identificadas por las oficinas regionales.

3.3 El examen de las deficiencias debería ser un tema de alta prioridad en cada reunión. El GREPECAS, al examinar las listas de deficiencias debería evaluar el impacto en la seguridad para que este asunto sea nuevamente examinado por la Comisión de Aeronavegación de la OACI.

3.4 Ya que algunos Estados pueden experimentar dificultades para corregir las deficiencias urgentes de la navegación aérea, el GREPECAS examinará cuidadosamente su estado de solución con miras a considerar la aplicación de la acción de último recurso.

3.5 Entre las acciones de último recurso se pueden identificar las siguientes:

- a) proponer la inclusión de una instalación/ procedimiento alternativo en el plan de navegación aérea (ANP);
- b) cuando una medida correctiva tal como la mencionada en a), no pueda ser recomendada, proporcionar a los Estados/Territorios/Usuarios y a la OACI un análisis relativo al riesgo asociado con dicha deficiencia.
- c) Proponer un proyecto de cooperación técnica a la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI para proporcionar la asistencia requerida y resolver las deficiencias detectadas en los Estados que la necesiten; o,
- d) Solicitar ayuda al Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) a fin de obtener los recursos financieros necesarios para financiar proyectos que solucionen de deficiencias urgentes en los Estados que experimenten dificultades económicas para corregir las deficiencias urgentes.

### **4. NOTIFICACIÓN AL CONCEJO DE LAS DEFICIENCIAS URGENTES QUE NO SE HAYAN PODIDO SOLUCIONAR EN EL ÁMBITO DEL GREPECAS.**

4.1 Cuando los esfuerzos para eliminar las deficiencias hayan sido infructuosos y después de haber agotado todas las alternativas, el GREPECAS, a través de la OACI, notificara al Concejo los casos de deficiencias urgentes que no se hayan podido solucionar en el ámbito del procedimiento para la solución de las deficiencias, para que tome las acciones que considere pertinentes.

4.2 Cuando se notifiquen deficiencias urgentes que sean de alto riesgo a la seguridad operacional de la aviación civil internacional, en lugar de esperar a la siguiente reunión del GREPECAS, las Oficinas NACC y SAM de la OACI enviaran a la Comisión de Aeronavegación y al Concejo las deficiencias urgentes que requieren atención de alta prioridad, según corresponda.

**ADJUNTO 1**  
**FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE LA**  
**BASE DE DATOS DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL GREPECAS (GANDD)**

Identificación			Deficiencias			Acción Correctiva			
Editar	Requerimientos	Estados	Descripción	Fecha Primer Reporte	Observaciones	Descripción	Entidad Ejecutora	Fecha de Término	P
AIS-1-C	Annex 15, Chap. 4; Doc 8733 Basic ANP, Part VIII, Para. 33	Bahamas	Lack of Publication of the restructured AIP	25/4/96	GREPECAS AIS/MAP Subgroup Survey to States.	Need to produce and issue the new restructured AIP	State	01/01/2000	A
AIS-7-C	Annex 15, Chap. 4, Para. 4.2.9; Doc. 8733, Basic ANP, Part VIII, Paras 33 to 37	Bahamas	Lack of regular and effective updating of the AIP Document	24/10/00	GREPECAS AIS/MAP Subgroup	Need to keep updated the information/data contained in the AIP	State	TBD	U
AIS-17-C	Annex 15, Chapter 3, Paras. 3.1.5 and 3.1.6; Chapter 5, Paras. 5.1.1.1 and Sec. 5.3	Bahamas	Timely distribution of the information through NOTAM	25/10/00	GREPECAS AIS/MAP Subgroup	Need to disseminate on time all operational information through NOTAM	State	TBD	U
AIS-30-C	Annex 15, Para. 3.6.4; Annex 4, Para. 2.18; Doc. 8733, Basic ANP, Part VIII, Paras 50 to 58, FASID Table AIS 5	Bahamas	Implementation of the WGS-84 is on going	01/01/98	GREPECAS AIS/MAP Subgroup Survey to States	Need to implement the WGS-84 Geodetic System	State	30/11/04	U