



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Novena Reunión de la Junta de Seguridad de la Aviación (ASB/9)

Río de Janeiro, Brasil, 12 de octubre de 2008

ASB/9 - NE/03

7/09/08

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Análisis de la clasificación normalizada de las deficiencias “A” y “B” de la
navegación aérea**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio propone un procedimiento de clasificación de las deficiencias de navegación aérea tipo “A” y “B” como seguimiento al Proyecto de Decisión ASB/8/1.

Referencias

- Informe Reunión ASB/8 (Lima, Perú, 5 al 6 de marzo de 2008); y
- Manual de Procedimiento del GREPECAS.

1. Introducción

1.1 La octava reunión de la Junta de Seguridad de Aviación del GREPECAS (ASB/8), celebrada en Lima del 5 al 6 de marzo de 2008, observó que, como seguimiento a la Decisión 14/60 - *Procedimientos para Clasificar y Resolver las Deficiencias “U” del GREPECAS*, formulada durante la reunión GREPECAS/14 (San José, Costa Rica, 16 al 20 de abril de 2007), la Secretaría del GREPECAS había desarrollado un criterio para clasificar las deficiencias “U”.

1.2 El criterio para la clasificación de las deficiencias tipo “U” fue desarrollado tomando como base la tabla de índice de riesgo empleado por la OACI en los cursos sobre el “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)”.

1.3 El criterio se basa en analizar la deficiencia asociándola a un índice de riesgo de la tabla de índice de riesgo del SMS donde se presentan niveles de severidad del riesgo (catastrófico, peligroso, mayor, menor, no significativa) versus niveles de probabilidad de ocurrencia del riesgo (frecuente, ocasional, remoto, improbable y extremadamente improbable). Como **Apéndice** de esta nota se presenta la tabla mencionada.

1.4 Si, al analizar una deficiencia a través de la tabla, se encuentra que la deficiencia está asociada a una severidad del riesgo de tipo catastrófico con una probabilidad de ocurrencia del riesgo de tipo frecuente, ocasional o remoto; a una severidad del riesgo peligroso con una probabilidad de ocurrencia frecuente u ocasional; o a una severidad del riesgo mayor con probabilidad de riesgo frecuente, la deficiencia se clasifica de tipo “U”. En la tabla mostrada en el Apéndice corresponden, respectivamente, a índices de riesgo de tipo 5A, 4A, 3A, 5B, 4B y 5C.

1.5 La reunión ASB/8 consideró que, así como se había definido un procedimiento para clasificar las deficiencias tipo “U”, se hacía necesario también establecer un procedimiento para las deficiencias tipo “A” y “B”. A este respecto, la reunión formuló el Proyecto de Decisión ASB/8/1 - *Clasificación normalizada de las deficiencias de navegación aérea*, en la cual se pedía a la Secretaría estudiar la posibilidad de aplicar el nuevo procedimiento de clasificación de las deficiencias tipo “U” a la clasificación de las deficiencias “A” y “B” de la navegación aérea.

2. Análisis

Deficiencia tipo “A”

2.1 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 y contenida en el Manual de Procedimientos del GREPECAS, Apéndice A a la parte 2, considera que una deficiencia tipo “A” es una deficiencia con requerimientos de alta prioridad necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

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

2.3 De la definición de la deficiencia tipo “A”, se puede notar que la misma, igual que la deficiencia tipo “U”, afecta a la seguridad de la navegación aérea habiendo, por lo tanto, un riesgo asociado.

2.4 Utilizando la tabla de índice de riesgo del SMS utilizada para la clasificación de las deficiencias tipo “U”, se podría considerar que todos los índices de riesgo que no entran dentro de la clasificación de las deficiencias tipo U pueden asociarse a las deficiencias tipo “A”.

2.5 Por lo tanto, a la hora de aplicar el procedimiento para la clasificación de las deficiencias tipo “A” utilizando la tabla de índice de riesgo del SMS, se tiene que una deficiencia es de tipo “A” si la asociación de la deficiencia con los índices de riesgos presentan los siguientes resultados:

- a) Índice de severidad de riesgo catastrófico con probabilidad de ocurrencia del riesgo improbable o extremadamente improbable (2A , 1A);
- b) Índice de severidad de riesgo peligroso con probabilidad de ocurrencia del riesgo remoto, improbable o extremadamente improbable (3B , 2B y 1B);
- c) Índice de severidad de riesgo mayor con probabilidad de ocurrencia del riesgo ocasional, remoto, improbable o extremadamente improbable (4C, 3C, 2C y 1C);
- d) Índice de severidad de riesgo menor con probabilidad de ocurrencia frecuente, ocasional, remota, improbable o extremadamente improbable (5D, 4D, 3D, 2D y 1D); e
- e) Índice de severidad de riesgo insignificante con probabilidad de ocurrencia frecuente, ocasional, remota, improbable o extremadamente improbable (5E, 4E, 3E, 2E y 1E).

Deficiencia tipo “B”

2.6 Las deficiencias tipo “B”, de acuerdo 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 y contenida en el Manual de Procedimientos del GREPECAS, Apéndice A a la parte 2, es una deficiencia con requisitos intermedio, necesarios para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

2.7 Un requisito de prioridad intermedia 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.

2.8 En la definición de la deficiencia tipo “B”, se puede notar que la misma no estaría afectando la seguridad de la navegación aérea. Por lo tanto, la tabla de índice de riesgo del SMS utilizada para la clasificación de las deficiencias tipo “U” y propuesta también para clasificar las deficiencias tipo “A”, no pudiera ser aplicada para procedimiento de clasificación para las deficiencias tipo “B”, en vista que la tabla de índice de riesgo está orientada a la seguridad de la navegación aérea.

2.9 A este respecto, se podría concluir que, si al analizar una deficiencia utilizando el procedimiento de asociación con los índices de riesgo de la tabla de riesgo del SMS, se obtiene que ésta no está asociada con los índices de riesgo asociados para las deficiencias tipo “U” descritas en el párrafo 1.4, o con los índices de riesgos asociados a las deficiencias tipo “A” descrito en el párrafo 2.4, la deficiencia caería en la clasificación de deficiencia de tipo “B”.

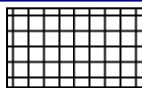
3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información suministrada;
- b) Analizar, para su aprobación, el procedimiento de clasificación de las deficiencias tipo “A” y “B” indicadas en la sección 2 de esta nota de estudio; y
- c) Analizar cualquier otra consideración al respecto que la Reunión considere necesaria.

APENDICE

Probabilidad de Riesgo	Riesgo de severidad				
	Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremadamente improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E



Las deficiencias de tipo "U" correspondo al área sombreada de esta matriz (Riesgo de Índices: 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A)