



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/04

22/09/08

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Otros Asuntos

METODOLOGÍA DE IDENTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS

(Presentada por Brasil)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta una propuesta de ajuste en la metodología utilizada en la identificación de deficiencias en el campo de la navegación aérea, objetivando evitar la inserción de incorrecciones en la base de datos.

Referencias:

- Manual de Procedimientos del GREPECAS – Sección 1 / Parte 2 / Apéndice A-1

1. Introducción

1.1 Tras la incorporación de la "Metodología Uniforme para Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias en la Navegación Aérea", aprobada el de 30 de noviembre de 2001 por el Consejo, al Manual de Procedimientos del GREPECAS, los canales de comunicación que permiten informar las deficiencias en el campo de la navegación aérea quedaron mejor estructurados. Entretanto, el referido documento ha dejado de establecer una oportunidad de contestación, por parte de los Estados, de las informaciones obtenidas por intermedio de los usuarios y de las oficinas regionales. Como consecuencia, deficiencias inexistentes suelen ser incluidas en la GANDD (BASE DE DATOS DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL GREPECAS), quedando sobre los Estados la carga del trámite burocrático necesario para removerlas.

2. Deficiencias no reconocidas

2.1 El establecimiento de un paso (*step*) intermedio, antes de la inserción de las informaciones en la GANDD, irá garantizar el aval de los Estados involucrados, evitando equivocaciones como los relacionados abajo:

2.1.1 AGA-481-S: Aeropuerto Internacional de Río de Janeiro - Antônio Carlos Jobim – SBGL

Deficiencia:	Falta iluminación para zona de parada para la pista 15.
Justificación:	Ese requisito no existe para la pista de taxi 15 del SBGL, considerándose que dicha pista opera apenas ILS Cat I. Se requieren luces de zona de parada solamente para el ILS Cat II/III.

2.1.2 AGA-471-S: Aeropuerto Internacional de Corumbá – SBCR

Deficiencia:	No existe PAPI para la pista 09 – Instalar PAPI para Pista 09 (Misión Regular de la OACI 01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/01 del Informe).
Justificación:	La pista 09 de SBCR opera solamente para aproximaciones visuales. Su circuito de tránsito visual abarca el sobrevuelo del territorio Boliviano y, en la aproximación final, posee muchos obstáculos naturales que impiden el establecimiento de una separación adecuada, según el planeo previsto en los equipamientos que auxilian la aproximación visual. Los posos en la pista 09, cuando en condiciones IFR, ocurren tras la aeronave circular el aeródromo, con una aproximación final reducida, debido a lo mencionado en el anterior asunto, con lo cual no obliga a la instalación de PAPI en complemento a una aproximación por instrumentos. Además del susodicho, el aeródromo de Corumbá no es utilizado para el tránsito aéreo internacional (comercial), teniendo un movimiento muy reducido de aeronaves y de pasajeros.

2.1.3 AGA-474-S: Aeropuerto Internacional Pinto Martins –SBFZ

Deficiencia:	No existe sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 13 – Instalar iluminación de precisión para la pista 13 (Misión Regular – Recomendación 05 del Informe).
Justificación:	Un ALS tiene por finalidad principal reducir mínimos de visibilidad para poso, siendo obligatorio su instalación cuando en operación ILS Cat II y III. El Aeropuerto de Fortaleza opera ILS Cat I, con rarísimos índices de operación inferiores a los mínimos, no necesitando de reducción en los mínimos de visibilidad. Además, existen diversos factores que dificultarían la instalación de ese auxilio, puesto que en la aproximación final, a aproximadamente 300 metros de la cabecera 13, existe el equipamiento VOR/DME, además de una vía férrea y diversos obstáculos, entre los cuales un puente que une el aeropuerto a la ciudad. No existe planificación para la instalación de ALS en SBFZ por la administración Brasileña y, por ello, ese asunto debe ser retirado del ANP.

2. Acción Sugerida

2.1 Incluir el siguiente acápite, en la lista de medidas adoptadas por las oficinas regionales, presentada en el párrafo 2.1.1:

"f) informar al Estado responsable la deficiencia encontrada y aguardar la contestación de los datos presentados por un plazo de 07 días laborables, concluido ese período la deficiencia será considerada confirmada".

2.2
i).

Modificar la designación de los acápites f), g) y h), todos del párrafo 2.2.1, para g), h) e

- FIN -