



**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM**

- 4.1 Propuesta de la nueva metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea**
- 4.2 Situación actual de las deficiencias en la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM**

**INFORME DE LA REUNIÓN ASB/10**

(Presentada por la Secretaría)

|  |   |
|--|---|
| <b>RESUMEN</b>   |   |
| Esta nota de estudio presenta los resultados de la Reunión ASB/10 celebrada el 28 de marzo de 2011, la cual adoptó un proyecto de conclusión.                      |   |
| <b>Referencia:</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Informe de la reunión ASB/10 – Punta Cana, República Dominicana, 28 de marzo de 2011.</li><li>➤ WP/02 del ASB/10</li></ul> |   |
| <b>Objetivos Estratégicos</b>  | <i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico: A (Seguridad operacional)</i> |

**1. Introducción**

1.1 La Décima Reunión de la Junta de Seguridad de la Aviación del GREPECAS (ASB/10) se llevó a cabo en Punta Cana, República Dominicana el 28 de marzo de 2011. El Sr. Normando Araújo de Medeiros, Presidente del GREPECAS, dirigió la reunión. El Sr. Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina SAM de la OACI y Secretario de la Reunión, contó con la asistencia de la Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina NACC de la OACI.

**2. Discusión**

*Examen de las deficiencias de la navegación aérea con prioridad “U”*

2.1 La Secretaría presentó la NE/02, en la cual se sometía a consideración y revisión por parte de la Junta de Seguridad de la Aviación (ASB) la lista de deficiencias de la navegación aérea con prioridad “U” notificadas por la OACI en la Base de Datos de Deficiencias de la Navegación Aérea del GREPECAS (GANDD), tal como fueran identificadas y evaluadas por los Estados/Territorios, la OACI, IATA e IFALPA. La Reunión recordó que la Conclusión 15/47 del GREPECAS estaba finalizada, lo cual requería una revisión de las deficiencias con prioridad “U” por parte de IATA e IFALPA, utilizando la metodología de evaluación de riesgo para la seguridad operacional. Se observó que la mitad de las deficiencias con prioridad “U” estaban relacionadas con los aeródromos, y que la mitad de éstas había sido notificada por un solo Estado/Territorio. Se aclaró que esto se debía a una reciente evaluación multidisciplinaria de dicho Estado/Territorio realizada por la OACI. No obstante, no se pudo obtener

tendencia alguna de la amplia gama de deficiencias de los aeródromos. Asimismo, la Secretaría resaltó los siguientes puntos relacionados con la lista de deficiencias con prioridad “U”:

- Falta de equilibrio entre los Estados/Territorios en cuanto a la cantidad de deficiencias
- Inconsistencia en la clasificación de las prioridades
- Falta de resolución de larga data por parte de los Estados/Territorios
- Actualizaciones insuficientes del estado de resolución por parte de los Estados/Territorios y Organizaciones
- Cambio de coordinadores GANDD de los Estados/Territorios sin dar aviso a la OACI
- Coordinadores GANDD de los Estados/Territorios pocos activos

2.2 Lo antedicho resaltó la necesidad de revisar la “Metodología Uniforme para la Identificación, Evaluación y Notificación de las Deficiencias de la Navegación Aérea” aprobada por el Consejo de la OACI y de aplicar a modo de prueba la actual metodología de evaluación de riesgo para la seguridad operacional de la aviación de la OACI de una manera más sistémica.

2.3 La IATA comentó que algunas deficiencias pendientes de solución desde hacía mucho tiempo habían obligado a los explotadores de aeronaves a aplicar estrategias de mitigación de riesgo basadas en un análisis realizado dentro del contexto de sus sistemas de gestión de seguridad operacional, con el fin de mantener la seguridad de las operaciones.

2.4 Con respecto a las deficiencias con prioridad “U” que han permanecido sin solución por muchos años, la ASB consideró que era necesario recordarles a los Estados/Territorios que soliciten la asistencia de la OACI a través de las Oficinas Regionales. En este sentido, la Reunión formuló el siguiente proyecto de conclusión:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 16/XX RESOLUCIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN  
AÉREA**

Que los Estados/Territorios que tengan dificultades para corregir las deficiencias de la navegación aérea con prioridad “U”, de ser necesario, soliciten la asistencia de la OACI para la elaboración de planes de acción y la coordinación del apoyo para su corrección.

***Propuesta de la nueva metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea***

2.5 La Junta tomó nota de la propuesta metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea revisada, y recordó que la metodología existente fue aprobada por el Consejo de la OACI en el año 2001, año en el que aún no existía el programa de auditorías de la OACI y los conceptos de gestión de la seguridad operacional estaban en su evolución inicial. Asimismo recordó que cualquier modificación de la referida metodología, debería ser aprobada por el Consejo.

2.6 La Reunión estuvo consciente de los problemas actuales del mecanismo de administración de las deficiencias y de la necesidad de incorporar las nuevas herramientas y los conceptos contemporáneos.

2.7 Asimismo, la Junta estuvo de acuerdo en que la metodología propuesta parte del concepto de entender las deficiencias como peligros para la seguridad operacional y en aplicar las técnicas de identificación de peligros y análisis de riesgos para determinar las acciones de mitigación correspondiente por parte de los Estados/Territorios. La falta de respuesta efectiva por parte de los Estados/Territorios, ante una deficiencia informada por la Oficina Regional sería considerada como evidencia de falta de cumplimiento de los estándares internacionales que exigen a los proveedores de servicio y a los Estados/Territorios la implementación de un SMS o un SSP respectivamente. Esta evidencia podría aumentar el nivel de riesgo de un Estado/Territorio determinado y provocar la necesidad de una auditoría por parte de la OACI.

2.8 Luego de un corto debate, la Junta acordó que un plazo de 3 meses sería suficiente para enviar el análisis de riesgos completado a la Oficina Regional, de igual forma convino en la necesidad de enmendar el formulario propuesto para que en su campo “Requisito Específico” del Adjunto A al Apéndice A a la WP/03 del ASB/10 se amplíe la explicación para referir la norma/método recomendado al Anexo de la OACI o la referencia al requisito del Plan de Navegación Aérea que se asocia a la deficiencia, lo que ayudaría a elaborar información estadística muy valiosa.

2.9 Por otra parte se convino en revisar el diagrama de flujo para reflejar que las Oficinas Regionales también pueden enviar información a la ANC y el Consejo de la OACI en el caso de problemas de cumplimiento sin tener necesariamente que esperar a una Reunión de GREPECAS o del Comité de Revisión de Programas y Proyectos.

### **3. Otros asuntos**

3.1 La IATA expresó su preocupación por la baja tasa de respuesta con respecto a los Informes de Seguridad Operacional Aérea (ASR). La Secretaría aclaró que los ASR, incluyendo los Informes de Incidentes ATS, por definición, no eran deficiencias, pero que podrían ser causados por deficiencias de la navegación aérea. La Secretaría informó que los ASR serán una entrada para el proceso revisado propuesto para la identificación y evaluación de las deficiencias de la navegación aérea.

3.2 La OACI informó que, de acuerdo con el procedimiento actual para ASR aplicado por las Oficinas Regionales, éstas envían los informes recibidos de la IATA a los Estados/Territorios donde ocurrió el incidente, para su investigación y aclaración, involucrando, de ser el caso, al proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP). Las respuestas recibidas de los Estados/Territorios son enviadas por la IATA a la OACI. No obstante, la OACI coincidió en que, en algunos casos, la respuesta de los Estados/Territorios no era la esperada o llegaba con mucho retraso. En este sentido, la Secretaría informó que las Oficinas Regionales de la OACI estaban implantando un mecanismo de seguimiento de los informes. Asimismo, la Secretaría subrayó los siguientes puntos en relación a los informes:

- no se utilizaba el formato normalizado de la OACI (actualmente en revisión para su simplificación);
- los informes eran incompletos y/o confusos; y
- la IATA no utilizaba el canal apropiado para enviar los informes a las Oficinas Regionales de la OACI acreditadas ante el Estado/Territorio donde ocurrió el incidente.

3.3 La ASB fue de la opinión que, si se aplicara el proceso actual, presentando a la Oficina Regional de la OACI informes completos y claros utilizando el formato de la OACI, complementado con un mecanismo de seguimiento de informes, la tasa de respuesta de los Estados/Territorios mejoraría notablemente.

3.4 La ASB reconoció que la nueva organización propuesta para el GREPECAS, la cual fuera respaldada por el Grupo Coordinador de Administración (ACG) en su Octava Reunión llevada a cabo recientemente en la Ciudad de México, México, del 26 al 27 de enero de 2011, contempla la incorporación de los términos de referencia y composición de la ASB en el nuevo Comité de Revisión de Programas y Proyectos del GREPECAS.

3.5 Al respecto, el Presidente del GREPECAS expresó su agradecimiento a los miembros de la ASB por su contribución a la Junta desde su creación en el año 2000.

#### **4. Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio y a considerar la aprobación del Proyecto de Conclusión del párrafo 2.4.