



**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Asuntos Relativos a la Seguridad Operacional de la Aviación**  
**4.1 Base de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea del GREPECAS**  
**(GANDD)**

**ACTUALIZACIÓN DEL ESTADO DE LAS DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA**  
**NOTIFICADAS PARA LA REGIÓN C/CAR**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta las actividades regionales llevadas a cabo para la notificación, clasificación y resolución de las deficiencias de navegación aérea, así como el análisis estadístico de las deficiencias vigentes “U”, “A” y “B” en cada área de navegación aérea, notificadas por los Estados/Territorios C/CAR.	
<b>Referencias:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Informes del GREPECAS 13, 14 y 15.</li><li>• Informe de la Reunión NACC/DCA/3.</li><li>• Informe de la Reunión C/CAR/DCA/9</li><li>• Informe de la Reunión C/CAR/WG/7.</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos</b>	<i>Esta nota de estudio está relacionada con los Objetivos estratégicos: A: Seguridad operacional – Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil; y D: Eficiencia – Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación.</i>

**1. Introducción**

1.1 Esta nota presenta una actualización del estado de las deficiencias de navegación aéreas notificadas por los Estados y Territorios en la Región del Caribe Central.

**2. Antecedentes**

2.1 De acuerdo a la Metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias de navegación aérea aprobada por el Consejo de la OACI, presentada en el **Apéndice A** a esa nota, la Oficina Regional NACC de la OACI, en coordinación con los Estados/Territorios CAR, las Organizaciones Internacionales y el GREPECAS, ha venido examinando periódicamente el estado de implantación de los SARPS de la OACI y el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, en relación a los aspectos de seguridad operacional de la navegación aérea. Con base en los resultados de estas revisiones, se han identificado y notificado deficiencias. En el caso de deficiencias graves, las Oficinas Regionales notifican a la comisión de Navegación Aérea.

2.2 La Oficina Regional mantiene la base de datos de deficiencias y el GREPECAS, a través de la Junta de Seguridad de la Aviación (ASB), realiza revisiones periódicas y recomienda acciones para la eliminación de deficiencias urgentes (U) en el campo de la navegación aérea en las regiones CAR/SAM.

2.3 La Oficina Regional también coordina con los Estados y Territorios los Planes de Acción para la resolución de deficiencias de navegación aérea, el formato del GREPECAS para lo cual se presenta en el **Apéndice B** a esta nota. Las deficiencias existentes que afectan el suministro de los servicios de navegación aérea en las regiones de la OACI y la necesidad de que los Estados establezcan Planes de Acción para su eliminación, es materia de continua preocupación y de alta prioridad para el Consejo de la OACI. En este sentido, es conveniente recordar que como un elemento importante dentro del Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), aprobado con la Resolución A33-16 de la Asamblea, en particular la “Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI) 1 – “Aplicación consecuente de las normas internacionales y de las mejores prácticas de la industria”, está la necesidad de establecer una mejor identificación de las deficiencias en el campo de la navegación aérea para que se tomen acciones concretas para su eliminación.

2.4 Al revisar las deficiencias, la reunión GREPECAS/14 constató que muchos de los problemas relacionados con las deficiencias podrían solucionarse a través de una mejor coordinación entre los Estados y sus respectivas Oficinas Regionales de la OACI. Asimismo, reconoció que la Base de Datos del GREPECAS sobre Deficiencias en la Navegación Aérea (GANDD) era la mejor herramienta para mejorar esta coordinación.

2.5 El Grupo igualmente observó que la falta de actualización de la base de datos de las deficiencias por parte de los Estados podría deberse a la falta de entrenamiento del personal que está a cargo de esta función. Con este propósito, el GREPECAS formuló la Conclusión 14/49 para el nombramiento de un Coordinador Nacional, a fin de facilitar la coordinación administrativa de la base de datos con los responsables de las diferentes áreas de los servicios de navegación aérea de los Estados. En este sentido, los Estados han designado los coordinadores nacionales y como apoyo a la operación de la GANDD la OACI ha preparado una presentación en línea para explicar el uso y acceso a la GANDD. Sobre los coordinadores nacionales responsables de actualizar la GANDD, la siguiente tabla incluye los contactos nominados por los Estados/Territorios del C/CAR.

Coordinadores Nacionales de la GANDD		
Estado/Territorio	Nombre del Coordinador	Dirección E-Mail
<b>Antillas Neerlandesas</b>	Vilmo Pieter	vilmo.pieter@gov.an
<b>Aruba</b>	Louis Reed	louis.reed@aruba.gov.aw
<b>Bahamas</b>	Wendy Major	wendymajor@bahamas.gov.bs
<b>Cuba</b>	Iraida Alfonso	iraida.alfonso@iacc.avianet.cu
<b>Haití</b>	Jacques Boursiquot	jboursiquot@ofnac.org
<b>Islas Caimanes</b>	Richard Smith	richard.smith@caacayman.com
<b>Islas Turcas y Caicos</b>	Thomas Swann	tswann@gov.tc
<b>Jamaica</b>	Patrick Stern	dans@jcca.gov.jm
<b>Reino Unido</b>	Ray Pusey	ray.pusey@dft.gsi.gov.uk
<b>República Dominicana</b>	Santiago Rosa	subdireccion_sna@idac.gov.do

2.6 Los procedimientos del GREPECAS para la clasificación y manejo de las deficiencias “U” en el área de navegación aérea que se presentan en el **Apéndice C** a esta nota, fueron desarrollados por la Secretaría para complementar la aplicación de la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias aprobada por el Consejo de la OACI. El procedimiento recomienda la aplicación de la metodología de análisis de riesgo contenido en el curso y en el manual de Gestión de Seguridad Operacional de la OACI.

2.7 Con base en lo anterior, el GREPECAS adoptó el uso del Modelo de Evaluación de Riesgo SMS de la OACI, contenido en el **Apéndice D** de esta nota de estudio, para la clasificación de deficiencias “U” y “A”. De acuerdo a estos criterios, los índices de riesgo 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A corresponden a deficiencias “U”. Sin embargo y atendiendo al hecho que los procedimientos suplementarios habían sido desarrollados únicamente para la clasificación de las deficiencias “U”, la reunión consideró que los mismos podrían ser perfeccionados para su aplicación a todas las deficiencias, incluyendo el dar un período de 7 días hábiles a los Estados/Territorios para que envíen a la Oficina Regional de la OACI acreditada, sus comentarios con respecto las deficiencias identificadas, antes de su inclusión en la GANDD.

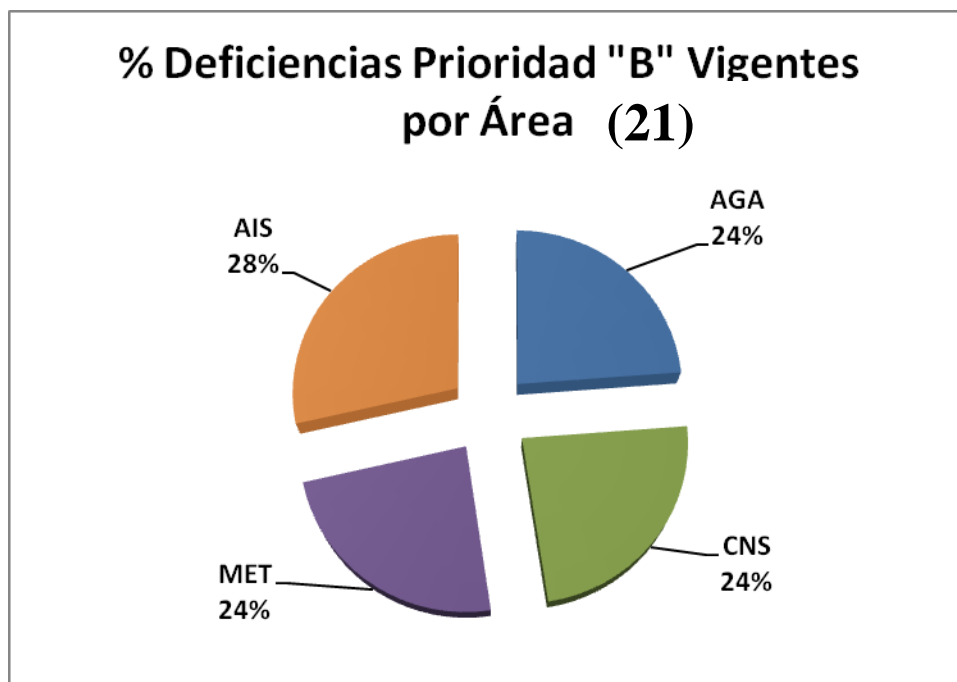
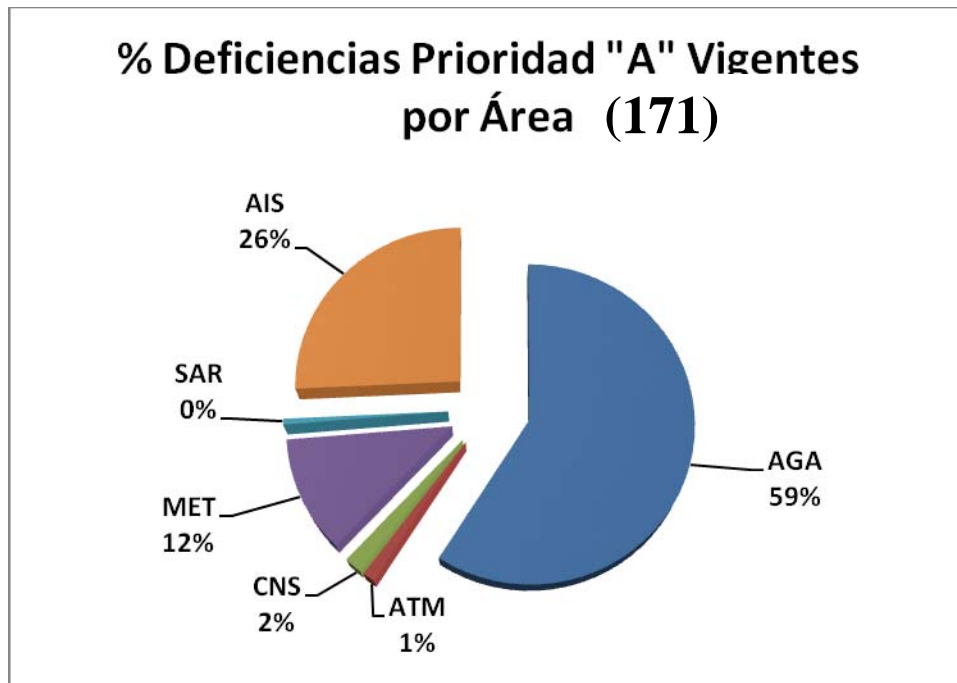
### 3. Situación en la Región C/CAR

3.1 El **Apéndice E** a esta nota contiene la lista actualizada de las deficiencias en todas las áreas de navegación aérea de los Estados/Territorios en la Región C/CAR. Dicha lista se presenta resumida en la siguiente tabla:

Deficiencias Vigentes																			
	AGA			AIS			ATM			CNS			MET			SAR			TOTAL
	U	A	B	U	A	B	U	A	B	U	A	B	U	A	B	U	A	B	
Antillas Neerlandesas		19			11						3	1		3					37
Aruba		9			9							1		3	1				23
Bahamas		22			4			1				2		3					32
Cuba		3													1				4
Haití		10	1		2	3		1						4	1		1		23
Islas Caimanes		8	2			1						1							12
Islas Turcas y Caicos					8	1													9
Jamaica		14	2		4									4	1				25
República Dominicana		16			6	1								3	1				27
TOTAL		101	5		44	6		2			3	5		20	5				192

3.2 Los Estados/Territorios han realizado esfuerzos para corregir las deficiencias “U” y como resultado, la Reunión tomará nota de que ya no existen deficiencias “U” notificadas por los Estados y Territorios C/CAR que estén pendientes de solución. Sin embargo, 171 de las 192 deficiencias no resueltas notificadas por los Estados/Territorios C/CAR están clasificadas bajo la Prioridad “A”, relacionadas con seguridad operacional.

3.3 La Reunión podría también tomar nota que las siguientes cifras muestran el porcentaje de las deficiencias “A” y “B” vigentes, por área, notificadas por la Región C/CAR.



3.4 Las figuras arriba presentadas muestran que las áreas AGA, AIS y MET tienen el mayor porcentaje de deficiencias relacionadas con seguridad operacional, lo cual indica claramente la necesidad de enfocarse en mejoras en estas áreas en particular. Deficiencias relacionadas con eficiencia se ven notificadas en el área CNS.

#### 4. Conclusión

4.1 En la Novena Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/9), celebrada en Aruba del 9 al 12 de julio de 2007, los DCAs del C/CAR adoptaron la siguiente conclusión:

##### **CONCLUSIÓN 9/1 SOLUCIÓN DE LAS DEFICIENCIAS Y PREPARACIÓN DE ACCIONES DE ÚLTIMO RECURSO**

Que, los Estados/Territorios C/CAR que aún no lo hayan hecho, ejecuten acciones urgentes para:

- a) nombrar al coordinador nacional para actualizar la Base de Datos de Deficiencias del GREPECAS (GANDD);
- b) elaborar lo antes posible sus respectivos planes de acción para solucionar las deficiencias utilizando el formato que se presenta en el Apéndice H a esta parte del Informe;
- c) remitir los planes de acción mencionados en el inciso a) anterior a la Oficina Regional de la OACI;
- d) solucionar las deficiencias “U” antes del 31 de diciembre de 2007 en conformidad con la Conclusión 13/92 del GREPECAS; y
- e) estudiar y proponer la aplicación soluciones de mitigación o alternativas pertinentes como acciones de último recurso.

Nota: La Conclusión anterior ha sido reemplazada en tiempo y eventos, sin embargo las acciones permanecen aplicables hasta que todas las deficiencias estén resueltas.

4.2 La GANDD demuestra que todos los Estados/Territorios C/CAR necesitan mejorar la resolución de deficiencias de navegación aérea en la mayoría de las áreas. En este sentido, los siguientes cuerpos están disponibles para proporcionar una asistencia eficiente a los Estados/Territorios.

- las Oficinas Regionales de la OACI;
- la Junta de Seguridad de la Aviación del GREPECAS; y
- el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA).

4.3 Esta asistencia puede proporcionarse de las siguientes formas:

- Expertos para preparar planes de acción para la resolución de deficiencias
- Expertos para asesorar y ayudar en la implantación de planes de acción
- Expertos para desarrollar procedimientos y documentos de orientación para servicios
- Proyectos para conseguir, instalar y poner en servicio nuevos equipos y sistemas
- Proyectos para expandir o desarrollar nuevas instalaciones e infraestructura
- Proyectos para reparar o mejorar los equipos, sistemas, instalaciones e infraestructura existentes.

4.4 Las opciones disponibles para los Estados/Territorios del C/CAR para poder solicitar la ayuda antes mencionada de la OACI incluyen lo siguiente:

- La Oficina Regional NACC de la OACI
- El programa de Cooperación Técnica de la OACI

4.5 Se alienta a los Estados/Territorios C/CAR a solicitar la ayuda de la OACI, de la ASB de GREPECAS y/o del RASG-PA para evaluar la prioridad de las deficiencias, preparar planes de acción y resolver sus deficiencias de navegación aérea.

## 5. **Acción Sugerida**

5.1 Se invita a la Reunión a revisar el contenido de esta nota y considerar la adopción del siguiente proyecto de conclusión:

### **PROYECTO DE CONCLUSION C/CAR/10/XX                      RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Que los Estados/Territorios del C/CAR:

- a) informen inmediatamente a la Oficina Regional NACC de la OACI de cualquier cambio en el Coordinador Nacional de la GANDD;
- b) re-evalúen la prioridad de las deficiencias usando la metodología de evaluación de riesgo e informen a la Oficina Regional NACC de la OACI sobre cualquier cambio en la prioridad de las deficiencias, para fines de 2009;
- c) preparen y actualicen los planes de acción para la resolución de cada deficiencia notificada, y los envíe a la Oficina Regional NACC de la OACI, para fines a fines de 2009;
- d) resuelvan cada deficiencia notificada en base al plan de acción, tan pronto como sea posible;
- e) soliciten asistencia de la OACI, de la ASB del GREPECAS y/o del RASG-PA para preparar planes de acción y resolver deficiencias, si se requiere; y
- f) actualicen periódicamente la GANDD con cualquier información nueva sobre los cambios en prioridad y/o la resolución de deficiencias notificadas.

-----

## **METODOLOGÍA UNIFORME PARA LA IDENTIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA**

(Aprobada por el Consejo el 30 de noviembre de 2001)

### **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Como resultado de la evaluación realizada por la OACI de la información recibida de diversas regiones en materia de deficiencias en el campo de la navegación aérea, se hizo patente que era necesario incorporar mejoras en las siguientes esferas:

- a) recopilación de información;
- b) evaluación de la seguridad en los problemas notificados;
- c) identificación de medidas correctivas adecuadas (técnicas / operacionales / financieras / de organización), a corto y a largo plazo; y
- d) método uniforme de notificación en los informes de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI.

1.2 Por consiguiente, se ha preparado esta metodología con la ayuda de los PIRG de la OACI y el Consejo de la OACI la aprueba para identificar y evaluar eficazmente, así como para notificar claramente las deficiencias en la navegación aérea. La Comisión de Aeronavegación podrá actualizarla ulteriormente teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su utilización.

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

Una *deficiencia* es una situación en que una instalación, servicio o procedimiento no se ajusta a un 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.

### **2. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN**

#### **2.1 Fuentes de las oficinas regionales**

2.1.1 Las oficinas regionales deberían mantener como función ordinaria, una lista de las deficiencias concretas que hubiera en sus regiones. Para asegurar que esta lista sea lo más completa y clara posible, quedó entendido que las oficinas regionales adoptarían las siguientes medidas:

- 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, regularidad y eficiencia de 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 y sus repercusiones, de haberlas, en la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;
- 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 la Resolución A33-14 de la Asamblea, Apéndice M;
- f) evaluar y asignar una prioridad a los resultados de a) a e) según el párrafo 4;
- g) notificar los resultados al Estado o Estados de que se trate para que se adopten soluciones; y
- h) informar de los resultados indicados en g) al PIRG pertinente para que los examine más a fondo, asesore y notifique sus conclusiones al Consejo de la OACI, según corresponda, mediante los informes del PIRG.

## 2.2 Fuentes de los Estados

2.2.1 Los Estados, para recopilar la información que proceda de toda clase de fuentes, deberán, además de aplicar la Resolución A31-10 de la Asamblea, establecer sistemas de notificación de conformidad con los requisitos del Anexo 13, párrafo 7.3. Dichos sistemas de notificación no deberán tener carácter punitivo a fin de permitir que se determine el mayor número de deficiencias.

## 2.3 Fuentes de los usuarios

2.3.1 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 fuentes valiosas de información sobre deficiencias, especialmente aquellas que están relacionadas con la seguridad. A título de usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea, estas organizaciones 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. En este contexto, debe señalarse que la Resolución A33-14 de la Asamblea, Apéndice M y varias decisiones del Consejo imponen a los usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea la obligación de notificar problemas graves que encuentren debido a la falta de implantación de instalaciones o servicios de navegación aérea requeridos por los planes regionales. Ha de destacarse que este procedimiento, junto con las atribuciones de los PIRG debería constituir una base firme para la identificación, notificación y asesoramiento en la resolución de asuntos relativos a la falta de implantación.



### 3. NOTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE DEFICIENCIAS

3.1 Para que los PIRG de la OACI puedan evaluar con detalle las deficiencias, se espera que los Estados y organizaciones internacionales apropiadas, incluidas IATA e IFALPA, proporcionen la información que tengan a la Oficina regional de la OACI para que se adopten las medidas apropiadas, incluidas las medidas adoptadas en las reuniones de los PIRG.

3.2 En la información debería incluirse por lo menos: la descripción de las deficiencias, la evaluación de riesgos, soluciones posibles, fechas, parte responsable, medidas que se haya convenido adoptar y medidas que se hayan adoptado.

3.3 En el orden del día de cada reunión de los PIRG debería incluirse una cuestión sobre deficiencias en la navegación aérea, incluida la información notificada por los Estados, IATA e IFALPA además de las identificadas por la oficina regional, de conformidad con el párrafo 2.1. El examen de las deficiencias debería ser un tema de alta prioridad en cada reunión. Los PIRG, al examinar las listas de deficiencias deberían evaluar el impacto en la seguridad para que este asunto sea nuevamente examinado por la Comisión de Aeronavegación de la OACI.

3.4 En consonancia con lo que antecede, y teniendo en cuenta la necesidad de que tarde o temprano se utilice esta información en el proceso de planificación e implantación, es necesario que una vez identificada y evaluada una deficiencia, se proporcionen los siguientes campos de información en los informes sobre deficiencias de los sistemas de navegación aérea. Los campos de información por notificar son los siguientes y se incluyen en el formulario de notificación adjunto.

a) Identificación de los requisitos

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, las deficiencias estarían en relación con un requisito identificado en los documentos del plan regional de navegación aérea. Como primer rubro en la lista de deficiencias, deberían incluirse los requisitos junto con el nombre de la reunión y el número correspondiente de la recomendación. Además, debería incluirse el nombre del Estado o Estados implicados y el nombre de las instalaciones, tales como el nombre del aeropuerto, FIR, ACC, TWR, etc.

b) Identificación de las deficiencias

En este rubro se identifica la deficiencia y estaría constituido por los siguientes elementos:

- i) una breve descripción de la deficiencia;
- ii) fecha de la primera notificación de la deficiencia; y
- iii) referencias importantes apropiadas (reuniones, informes, misiones, etc.).

c) Identificación de medidas correctivas

Para la identificación de medidas correctivas, este rubro debería estar constituido por:

- i) una breve descripción de las medidas correctivas por tomar;
- ii) identificación del órgano que aplicará las medidas correctivas;
- iii) fecha prevista de terminación de la medida correctiva\* ; y
- iv) una indicación del costo implicado, cuando corresponda, o se disponga de estos datos.

4. **EVALUACIÓN Y ASIGNACIÓN DE PRIORIDADES**

4.1 Como orientación general podrían establecerse tres niveles de prioridad desglosados en base a la evaluación siguiente de la seguridad, regularidad y eficiencia:

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

El requisito urgente está constituido por cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se requiere urgentemente para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “A” = requisitos de alta prioridad necesarios para la seguridad 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 se considera necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

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

Requisito de prioridad intermedia que 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.

---

\* Cabe señalar que podría asignarse un período más prolongado de implantación a aquellos casos en los que la ampliación o construcción de una instalación están destinadas a servir a operaciones menos frecuentes o suponen gastos excesivos.

5. **MODELO DE TABLA DE NOTIFICACIÓN QUE HA DE SER UTILIZADO EN LOS INFORMES DE LOS PIRG**

5.1 Teniendo en cuenta los aspectos mencionados, se presenta en el apéndice el modelo de tabla que han de utilizar los PIRG para la identificación, evaluación, asignación de prioridades, etc., respecto a las deficiencias. Pudiera ser preferible que se preparara una tabla distinta para cada uno de los distintos temas, es decir, AGA, ATM, SAR, CNS, AIS/MAP, MET. Sin embargo, el formato de todas las tablas debe ser uniforme.

6. **MEDIDAS POR PARTE DE LAS OFICINAS REGIONALES**

6.1 Antes de cada reunión del PIRG, la oficina regional interesada proporcionará documentación por adelantado relativa a la situación última de las deficiencias.

6.2 Se señala que las oficinas regionales deberían documentar los casos de deficiencias graves a la Comisión de Aeronavegación (por mediación de la Sede de la OACI), a título de asunto prioritario, en lugar de esperar a notificar el asunto a la reunión siguiente del PIRG, y que la Comisión de Aeronavegación informará al Consejo.

— — — — —

**FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE... EN LA REGIÓN....**

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/ instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Órgano ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida*
Requisito de la Parte ..., párrafo (tabla)... del plan de navegación aérea	Tierra X Tierra Y	Circuitos orales no implantados Ciudad X - Ciudad Y	12/02/2...X	Reunión de coordinación entre Tierra X y Tierra Y el 16/07/2...X para completar los arreglos de implantación del circuito por satélite	Implantación del circuito oral directo por satélite	Tierra X	Agosto de 20..X	A

\*La prioridad para tomar medidas correctivas de una deficiencia se basa en las siguientes evaluaciones de la seguridad:

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

El requisito urgente está constituido por cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se requiere urgentemente para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “A” = requisitos de alta prioridad necesarios para la seguridad 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 se considera necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

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

Requisito de prioridad intermedia que 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.

# **APPENDIX B / APÉNDICE B**

## **ACTION PLAN FOR THE RESOLUTION OF EACH ONE OF THE REGIONAL AIR NAVIGATION DEFICIENCIES PLAN DE ACCIÓN PARA RESOLVER CADA UNA DE LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA**

State/Intl. Organization:

Estado/Org. Internacional:

Date/Fecha:

<b>ID</b>	<b>Deficiency/ Deficiencia</b>	<b>Corrective Action/ Acción correctiva</b>	<b>Date of Correction/ Fecha de corrección</b>	<b>Executing Body/ Organo Ejecutor</b>	<b>Difficulties encountered/ Dificultades encontradas</b>
<b>Identificación de la deficiencia usando el formato AREA-NUM- REG</b>	<b>Descripción exacta de la deficiencia tal y como aparece en la Base de Datos</b>	<b>El Estado deberá informar la acción correctiva propuesta o que llevará a cabo, tomando en cuenta la acción ya descrita por la Secretaría</b>	<b>Fecha estimada para concluir la acción correctiva de la deficiencia, indicando al menos el año en que se finalizará</b>	<b>Responsable de llevar a cabo la acción correctiva</b>	<b>Mencionar cualquier dificultad encontrada o que se pueda presentar para la adecuada implementación de la acción correctiva.</b>
<b>Identify the deficiency using the format AREA-NUM- REG</b>	<b>Exact description of the deficiency as appears in the Databank</b>	<b>State must inform the proposed corrective action or to be carried out, taking into account the action described by the Secretariat</b>	<b>Estimated date for the conclusion of the corrective action of the deficiency, indicating at least the year in which it will be completed</b>	<b>Responsible of carrying out the corrective action</b>	<b>Indicate any difficulty encountered or that could appear for the adequate implementation of the corrective action</b>

-----

## PROCEDIMIENTOS PARA EL TRATAMIENTO Y CLASIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS “U” EN LA ESFERA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

### 1. Introducción

1.1 Los procedimientos que se describen a continuación establecen los pasos que deben seguir los Estados y las Oficinas Regionales de la OACI para el tratamiento y clasificación de las deficiencias “U” en la esfera de la navegación aérea. Estos procedimientos, desarrollados en cumplimiento de la Decisión 14/60 del GREPECAS, contribuyen a la aplicación de la Metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias, aprobada por el Consejo de la OACI, que se incluye como **Apéndice A**.

1.2 Estos procedimientos proporcionarán a las Oficinas Regionales y los Estados un método para reclasificar las deficiencias actuales, actualizar los procedimientos de captura de datos y reportes, como así también, mejorar el empleo de la aplicación Web asociada a la Base de datos GANDD.

1.3 Estos procedimientos facilitarán la *revisión de las deficiencias* con prioridad “U” con miras a la implantación de la Conclusión 13/92 del GREPECAS en la aplicación del último recurso.

### 2. Criterios comunes para su clasificación y almacenamiento en el GANDD

2.1 En el tratamiento integral de las deficiencias se identifican dos partes principales como se indica continuación:

1. Las Oficinas regionales de la OACI NACC y SAM a través de:
  - a) El área específica (AGA, ATM, AIM, CNS, MET, SAR)
  - b) La administración de la Base de Datos (GANDD) por medio del área ICT de cada Oficina Regional; y
2. Los Estados que coordinan con las Oficinas Regionales a través de los Puntos Focales en correspondencia a la Conclusión 14/59 del GREPECAS.

2.2 El proceso de identificación y notificación de las deficiencias se realiza mediante lo prescrito en la mencionada Metodología Uniforme.

2.3 El proceso de clasificación de cada deficiencia requiere la correspondiente evaluación para la asignación de prioridades, para lo cual la deficiencia ya debe estar debidamente identificada y notificada. En este sentido, debe estar disponible la información de las columnas 1 a la 6 del **Apéndice B**, Tabla de Deficiencias vigentes de la GANDD, para que el mecanismo de GREPECAS revise el estado de las deficiencias U, A y B.

2.3.1 Según las orientaciones proporcionadas en los párrafos 2.1.1 inciso f) y el párrafo 4 de la Metodología Uniforme la Oficina Regional determinará a su vez la prioridad de la deficiencia. Para tener elementos de juicio que permitan determinar si se trata o no de una deficiencia “U” se debería realizar un análisis de riesgo. En el **Apéndice C** se proporcionan criterios al respecto.

*aérea, el cual esta asociado a un determinado **riesgo**. Existen diversos métodos para el análisis de riesgo, cada uno de ellos orientados específicamente para el caso en cuestión. En la OACI en los cursos de instrucción sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) se presenta un método de análisis de riesgo, este método es aplicable a los casos que afectan la seguridad operacional y permite determinar si el riesgo es intolerable o es tolerable y si puede ser mitigado . En base a esto se puede tener un concepto que podría ser una ayuda para priorizar principalmente requisitos que podrían resultar ser “U”, ya que el caso de la metodología SMS esta orientado a riesgos que afectan a la seguridad operacional.*

2.4 Una vez clasificada la deficiencia, se coordinará con el Punto Focal la información requerida en las columnas 8, 9, 10, y 11 del Apéndice B y se introducirá a la Base de datos GANDD notificando al Estado a través del punto focal.

*Nota importante: Si algunos campos del Apéndice B no se completan, por ejemplo campos del Plan de Acción, también se podrá introducir la deficiencia al GANDD y se colocará una nota en el campo Observaciones.*

### 3. Informes a ser presentados al mecanismo del GREPECAS

3.1 En correspondencia a lo previsto en la metodología uniforme, el mecanismo del GREPECAS recibirá de parte de las Oficinas Regionales información de las Deficiencias en base al **Apéndice B** adjunto. El mecanismo en base a esta información procederá en correspondencia a los procedimientos previstos en la metodología uniforme. Asimismo el GANDD podrá dar también reportes estadísticos que el mecanismo podría requerir en su análisis.

### 4. Responsabilidades en el tratamiento de las deficiencias y mantenimiento del GANDD

4.1 Considerando la implantación del GANDD como herramienta para gestionar el tratamiento de las deficiencias, los procedimientos que se indican a continuación son aplicables toda vez que la deficiencia ya esta registrada y almacenada en la base de datos.

#### **Responsabilidad de las Oficinas Regionales:**

- a) Validar, revisar y, de ser necesario, reclasificar las Deficiencias existentes, con base en los procedimientos establecidos.
- b) Coordinar con el Punto Focal la revisión y/o actualización de los datos sobre las deficiencias y actualizar la información del GANDD informando sobre los cambios a los Puntos Focales.
- c) Revisar los informes periódicos de los Puntos Focales sobre el estado de implantación de la solución a las deficiencias. Los datos faltantes del Plan de Acción tendrán alta prioridad durante la revisión.
- d) Revisar con el Punto Focal las deficiencias durante las visitas llevadas a cabo por los Oficiales Regionales de acuerdo al programa de misiones establecido por la Oficina Regional correspondiente.

- e) Presentar para su revisión la lista de deficiencias en cada una de las reuniones de los Subgrupos y/o Comités del GREPECAS, u otras Reuniones Oficiosas tales como Reuniones de Implantación.
- f) Presentar información y reportes al ASB y al GREPECAS sobre el estado de las Deficiencias.

#### **Responsabilidad de los Estados/Puntos Focales:**

- a) Revisar periódicamente, las deficiencias y su respectivo Plan de Acción. Dar particular atención a la información faltante del Plan de Acción de las deficiencias urgentes.
- b) Atender sin demora las solicitudes de la Oficina Regional que puedan generar la revisión/actualización de la lista de deficiencias.
- c) Solicitar a la Oficina Regional correspondiente, con copia al Oficial Regional del área involucrada (ver detalles del procedimiento en el párrafo 6) la actualización del estado de las deficiencias a través del formulario de la aplicación en la Web.
- d) Una vez corregida la deficiencia, informar sin demora a la Oficina Regional correspondiente con copia al Oficial Regional del área involucrada.

#### **5. Seguimiento de la solución de las deficiencias**

5.1 Las Oficinas Regionales y los Puntos Focales harán un estrecho seguimiento del Plan de Acción para resolver las deficiencias y se actualizará, correspondientemente, la Base de datos GANDD. Las deficiencias con datos faltantes, como por ejemplo, los referidos al Plan de Acción, tendrán preeminencia en el seguimiento.

5.2 A fin de determinar los requisitos de asistencia regionales, la OACI evaluará el estado de la solución de las deficiencias en la GANDD. Los Estados deberán mantener actualizada la información de la GANDD, según corresponda, a más tardar el 30 de noviembre de cada año.

#### **6. Procedimientos para administrar la Base de Datos GANDD en base a la aplicación Web existente**

6.1 En Octubre del año 2004 se circuló a los Estados los procedimientos para el acceso y uso del Banco de Datos GANDD mediante la aplicación Web a fin de que los Estados puedan notificar, revisar y actualizar sus deficiencias. En correspondencia a la Decisión 14/60 del GREPECAS las Oficinas Regionales revisaron completamente los procedimientos y estructura del GANDD para poder aumentar la eficiencia de esta herramienta. Los Procedimientos actualizados para que los puntos focales puedan interactuar con la Base de Datos en la revisión y notificación de enmiendas se adjuntan como **Apéndice D**. En las Paginas Web de cada Oficina Regional se encuentra una presentación en Power Point para entrenamiento.

#### **7. Medidas Complementarias**

7.1 El presente documento, en su integridad, se mantendrá actualizado por parte de las Oficinas Regionales de la OACI. Las enmiendas serán distribuidas a los Estados, vía e-mail, a través de los Puntos Focales.

-----



**METODOLOGÍA PARA DETERMINAR LOS TRES NIVELES DE PRIORIDAD DE LAS DEFICIENCIAS DE LA  
NAVEGACIÓN AÉREA (U/A/B) SOBRE LA BASE DEL ÍNDICE DE RIESGO**

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

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

Las deficiencias de tipo “A” corresponden a todos los índices de riesgo restantes

Las deficiencias de tipo “B” no están relacionadas con seguridad operacional y no corresponden a ninguno de los índices de riesgo que figuran arriba.

## APÉNDICE E

***El Apéndice a esta nota de estudio será enviado por correo electrónico a los participantes registrados una semana antes de la Reunión.***

- FIN -