



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Primera Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/1)**

Ciudad de México, México, 25 al 27 de Abril de 2012

CRPP/1 - NE/03

17/04/12

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM con alto  
riesgo prioridad (U)**

**GESTIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA  
EN LAS REGIONES CAR/SAM CON ALTO RIESGO PRIORIDAD (U)**

(Presentada por la Secretaria)

**RESUMEN**

En esta Nota de Estudio se presentan las acciones realizadas por la Secretaría del GREPECAS a través de las Oficinas Regionales NACC y SAM en seguimiento a las Conclusiones del GREPECAS/16 en relación con las Deficiencias de prioridad “U” en las áreas de navegación aérea en los Estados/Territorios CAR/SAM y los resultados de la aplicación de la nueva metodología revisada basada en aplicación de un proceso de análisis del peligro y riesgos (HIRA).

**REFERENCIAS**

- Informe de la Reunión de la Junta de Seguridad de la Aviación del GREPECAS (ASB/10) Punta Cana, República Dominicana, 28 de marzo de 2011
- Informe de la Decimosexta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/16), Punta Cana, República Dominicana, 28 de marzo al 1° de abril de 2011
- Base de Datos de Deficiencias de Aeronavegación del GREPECAS (GANDD)

Objetivos estratégicos  
de la OACI:

*A – Seguridad operacional*  
*C- Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible  
del transporte aéreo*

**1. Introducción**

1.1 La Comisión de Navegación Aérea (ANC) tiene la responsabilidad de actualizar la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea a la luz de la experiencia ganada en su aplicación. La última revisión de esta metodología se llevó a cabo en 2001 con base en los puntos de vista del Grupo de Asesoramiento/ALLPIRG cuando la Comisión elaboró una definición única de deficiencia, que fue aprobado por el Consejo el 30 de noviembre de 2001.

1.2 En la última Reunión de la Junta de Seguridad de la Aviación del GREPECAS (ASB/10) realizada en Punta Cana, República Dominicana, el 28 de marzo de 2011 se analizaron las carencias de esta metodología y también se tomó nota que debido a que muchas deficiencias de prioridad “U” no habían sido solucionadas, los explotadores de aeronaves estaban aplicando técnicas de gestión de riesgos para continuar operando con seguridad sus operaciones. En su Decimosexta reunión el GREPECAS

aprobó su nueva organización y las funciones del ASB fueron absorbidas por el Comité de Revisión de Programas y Proyectos (PPRC).

1.3 El GREPECAS/16 por medio de la Conclusión 16/42 estableció que los Estados/Territorios que tuvieran dificultades para corregir las deficiencias de la navegación aérea con prioridad “U”, de ser necesario, solicitaran la asistencia de la OACI para la elaboración de planes de acción y la coordinación del apoyo para su corrección.

1.4 Paralelamente, por medio de la Conclusión 16/43 el GREPECAS aprobó la aplicación de una metodología revisada como plataforma de prueba y deberá notificar a la ANC de la OACI acerca de los resultados. Esta nueva metodología revisada para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias de la navegación aérea parte de la base de considerar a las deficiencias como peligros a la seguridad operacional y la aplicación de un proceso de análisis del peligro y riesgos (HIRA).

1.5 La Reunión GREPECAS/16 revisó la lista de deficiencias con prioridad “U” que requieren acciones correctivas urgentes por parte de los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM en cada área de navegación aérea, y algunos Estados observaron que la Base de Datos de Deficiencias de Aeronavegación del GREPECAS (GANDD) contenía deficiencias que ya habían sido corregidas, así como otras que podrían ser no consideradas como tales.

1.6 En relación con lo anterior, el GREPECAS, por medio de la Conclusión 16/44, aprobó que:

- a) se aplicara la metodología revisada a las deficiencias existentes contenidas en la GANDD dentro de un período razonable pero no mayor al 31 de marzo de 2012.
- b) la OACI revisara y mejorara la GANDD para permitir la actualización la información sobre las deficiencias de manera más oportuna; y
- c) la OACI revisara los procedimientos para la convalidación y eliminación de las deficiencias contenidas en la GANDD a más tardar el 30 de junio de 2011.

## **2. Discusión**

2.1 En seguimiento a las Conclusiones del GREPECAS 16/42, 16/43 y 16/44 la Secretaría del GREPECAS envió por medio de las Oficinas Regionales SAM y NACC cartas a los Estados invitando a los mismos a analizar las Deficiencias aplicando la nueva metodología aprobada como plataforma de prueba luego de la correspondiente aprobación de la ANC para su utilización.

2.2 En la Región CAR, desde la reunión GREPECAS/16, la información de las deficiencias para Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos, Guatemala, Haití, Jamaica, México, República Dominicana y Trinidad y Tabago fue actualizadas en la GANDD con base en informes enviados por los Estados y misiones de la OACI a los Estados. En el **Apéndice A** a esta Nota de Estudio se presenta un resumen de la proporción de las 45 deficiencias de prioridad “U” y su proporción por aérea para la región CAR. Como fue notado en la reunión GREPECAS, la mayoría (60%) de las deficiencias de prioridad “U” son del aérea de Aeródromos (AGA), seguido por las aéreas de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) y Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) con 18% cada aérea. Sin embargo, en la región CAR, solo Cuba ha presentado a la OACI un reporte usando la metodología revisada acordada en la reunión GREPECAS/16.

2.3 En la región SAM Argentina y Perú hicieron ejercicios de aplicación acompañados por los Oficiales Regionales de las áreas correspondientes y Colombia realizó un ejercicio de aplicación guiado

por teleconferencia sin embargo no se ha recibido hasta la fecha en la Oficina Regional SAM los análisis en los formularios para la aplicación del proceso de análisis del peligro y riesgos (HIRA) a las Deficiencias U exceptuando Brasil que ha presentado el 16 de abril de 2012, los análisis HIRA de las deficiencias “U” para las áreas del AIS/ATM/CNS/MET.

2.4 Paralelamente, algunos Estados de la Región SAM enviaron los progresos realizados en relación a algunas deficiencias notificando su eliminación y fueron algunas de ellas convalidadas por los Oficiales de las áreas correspondientes actualizando la Base de Datos GANDD. La situación comparativa de las deficiencias tipo “U” de la base de datos de diciembre 2010 y la base de datos a marzo 2012 figura en el **Apéndice B** de esta Nota de Estudio donde se muestra un avance del 30 % en la eliminación de las mismas.

2.5 Se puede notar que en la aplicación de esta nueva metodología, algunos Estados han comenzado tímidamente a tratar de aplicarla pero sin embargo no se ha alcanzado el número suficiente de Estados como para poder considerar estabilizada su aplicación y en todos los casos los ejercicios no han sido aplicados de acuerdo a lo esperado.

2.6 Para ayudar a estabilizar esta aplicación pueden considerarse entre otras, estas posibles acciones:

- a) la celebración de una Reunión/Taller para el tratamiento de las Deficiencias de Aeronavegación con la aplicación de la nueva metodología destinada a los Puntos focales de cada Estado en ambas Regiones donde se pueden efectuar los ejercicios y estudiar la mejor forma de implantación para su aplicación, estableciendo un programa de hitos para la eliminación de las Deficiencias;
- b) invitar a los Estados a formar un Comité especializado multidisciplinario para aplicar la metodología HIRA a las deficiencias que puede estar dentro de la Oficina SMS de cada Administración con un cronograma establecido, y paralelamente; y
- c) continuar con los esfuerzos para la mejora de la aplicación de la metodología revisada para la actualización de la información sobre las deficiencias de manera más oportuna y eficiente.

2.7 La Reunión GREPECAS/16 resaltó que la falta de respuesta por parte de un Estado ante una deficiencia identificada y enviada por la respectiva Oficina Regional es una evidencia de implantación ineficaz que podría aumentar el nivel de riesgo en un Estado/Territorio y provocar la necesidad de una auditoría de la OACI bajo el nuevo Esquema de Monitoreo Continuo (CMA) del USOAP de OACI.

2.8 En relación a lo anterior cabe recordar que dentro del esquema futuro de las actividades de la Oficina de Monitoreo Continuo (CMO) de la Sede de la OACI se incluye la consideración de las deficiencias como fuente de información y control en la gestión del monitoreo continuo por parte de la OACI.

### **3. Acción sugerida**

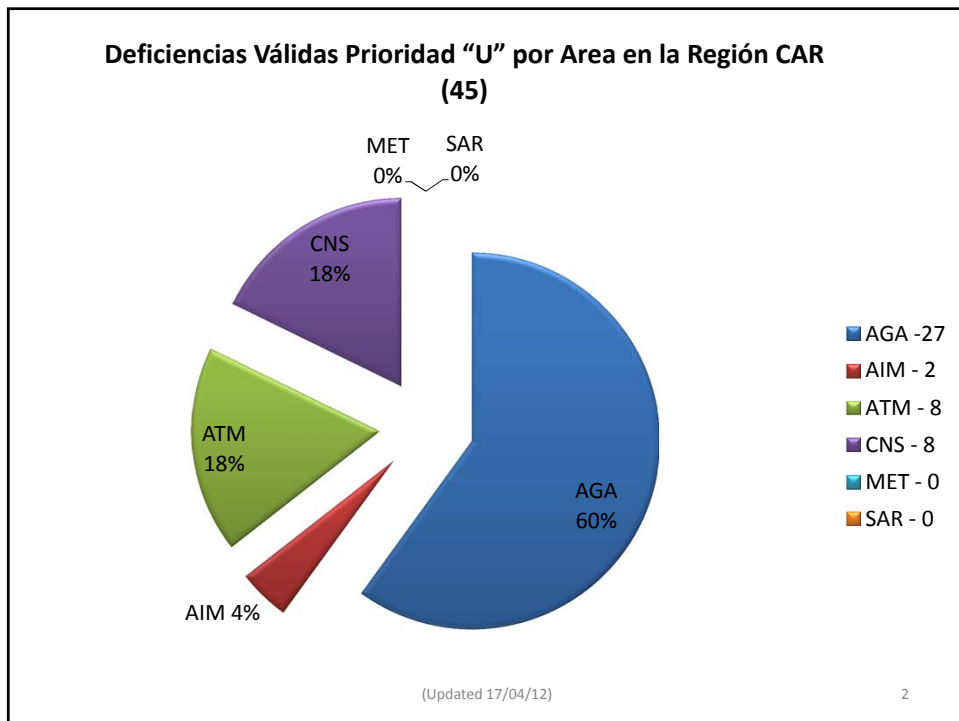
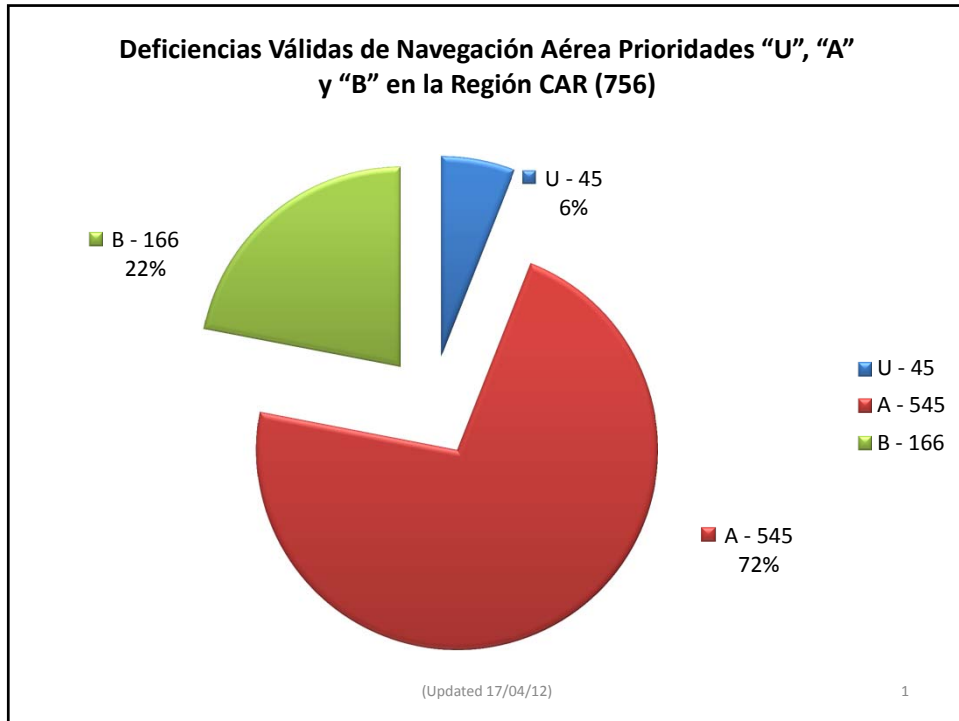
3.1 Se invita a la Reunión del CRPP a:

- a) tomar nota de la información de los **Apéndices A y B** de esa nota de estudio;
- b) analizar las acciones propuestas en el párrafo 2.6 de esta nota de estudio con el fin de estabilizar la aplicación de la metodología revisada por parte de los

Estados/Territorios CAR/SAM para la eliminación/mitigación con medidas correctivas de las deficiencias prioridad “U”; y

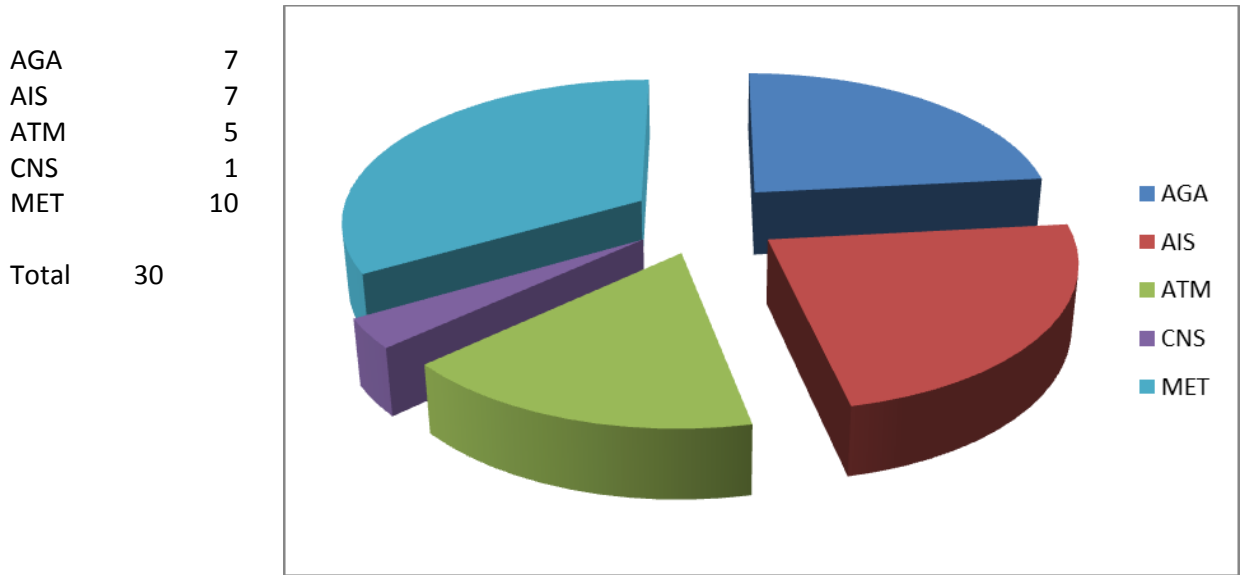
- c) analizar otras consideraciones que la Reunión considere necesario en referencia a este asunto.

- - - - -

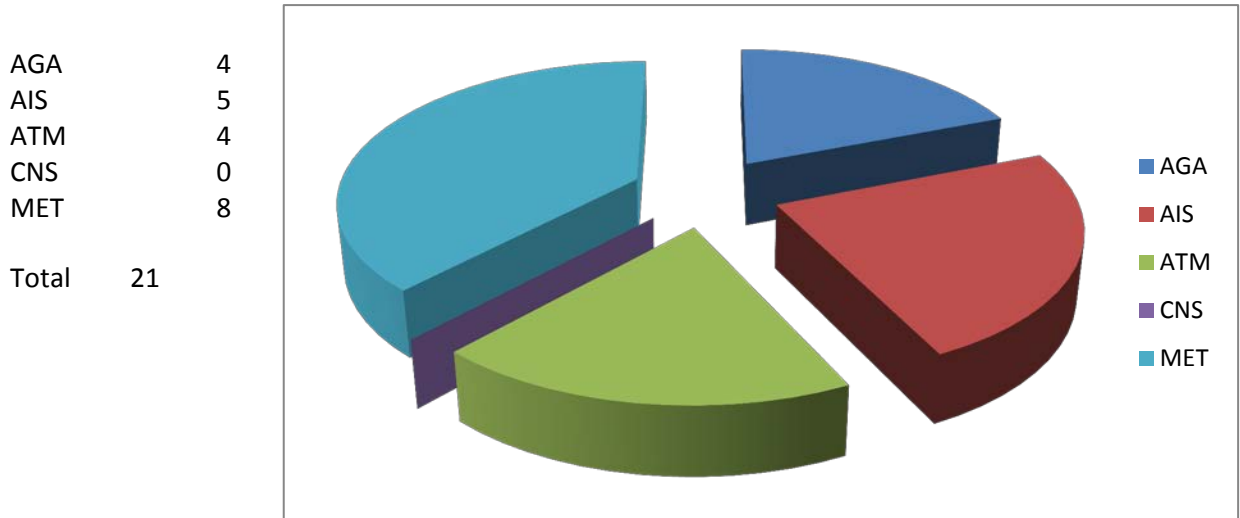


Reducción de las Deficiencias tipo “U” entre Diciembre 2010 y Marzo 2012 en la Región SAM

Estado de las Deficiencias tipo “U” en Diciembre 2010 región SAM



Estado de las Deficiencias tipo “U” en Abril 2012 región SAM



Reducción de deficiencias tipo “U”= 30%