



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/16

13/04/12

Cuestión 2 del

Orden del Día: Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM que representan un alto riesgo (prioridad “U”)

ABORDANDO LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE LA NAVEGACION AEREA – TRANSICION DE CINCO BASES DE DATOS REGIONALES A UNA BASE DE DATOS CENTRAL

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) han adoptado la metodología uniforme para la identificación, notificación y evaluación de deficiencias regionales en la navegación aérea, aprobada por el Consejo. Esta metodología se sustenta en la base de datos sobre deficiencias desarrollada en forma separada por cada región. Tomando en cuenta que estas bases de datos son específicas para cada región, esta nota de estudio recomienda la adopción de una base de datos centralizada en la Sede de la OACI, lo cual sería de gran beneficio para este proceso.

Las acciones requeridas de la reunión CRPP/1 del GREPECAS aparecen en el párrafo 04.

1. Introducción

1.1 La metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación aérea (en adelante denominada Metodología Uniforme) fue desarrollada con el apoyo de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI y aprobada por el Consejo de la OACI el 23 de junio de 1998 con el fin de lograr una eficiente identificación, evaluación y clara notificación de las deficiencias en la navegación aérea.

1.2 En 2001, con el fin de evitar cualquier ambigüedad, el ALLPIRG, a través de la Conclusión ALLPIRG 4/11, propuso reemplazar las definiciones de carencia o deficiencia, tal como aparecían en la Metodología Uniforme, por una sola definición para ambas situaciones. En respuesta, el 30 de noviembre de 2001, el Consejo aprobó la definición única, manteniendo la palabra *deficiencia* en la nueva definición única, ya que la connotación negativa asociada con la palabra serviría de palanca política y financiera que ayudaría en las acciones correctivas requeridas. La versión enmendada de la Metodología Uniforme (ver el Apéndice A) ha sido adoptada en forma consistente por todos los PIRG.

1.3 A fin de apoyar la implantación de la Metodología Uniforme, cada PIRG ha desarrollado su propia base de datos de deficiencias como un medio para compartir información sobre seguridad operacional relacionada con los sistemas de navegación aérea, y para ser vista/utilizada únicamente por

la(s) región(es) respectiva(s). El uso compartido de información sobre seguridad operacional resultará cada vez de mayor beneficio conforme vayan madurando los procesos de Gestión de Riesgos para la Seguridad Operacional (SRM) y de Aseguramiento de la Seguridad Operacional (SA) contenidos en los Programas sobre Seguridad Operacional del Estado, así como los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional. En cualquier caso, la compilación de datos ayudará a una mejor identificación de los problemas de seguridad operacional emergentes, al monitoreo de las tendencias en la seguridad operacional, y en la comparación de la performance de la seguridad operacional en organizaciones similares. A fin de maximizar su efectividad, los esfuerzos realizados para un uso compartido de la información deberían ser lo suficientemente transparentes como para garantizar una solución proactiva de los problemas de seguridad operacional en la navegación aérea, sin poner en riesgo el intercambio voluntario de información que es fundamental para el proceso. A fin de ampliar el uso compartido de información sobre seguridad operacional en los sistemas de navegación aérea del nivel regional al nivel global, esta nota de estudio analiza la transición de las bases de datos de deficiencias gestionadas a nivel regional a una base de datos de deficiencias consolidada y centralizada.

2. Bases de datos de deficiencias de la navegación aérea – Enfoque regional actual

2.1 Actualmente, el APANPIRG (Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea), el APIRG (Grupo regional AFI de planificación y ejecución), el EANPG (Grupo europeo de planificación de la navegación aérea), el GREPECAS (Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución) y el MIDANPIRG (Grupo regional oriente medio de planificación y ejecución de la navegación aérea) han desarrollado, establecido y mantenido sus respectivas bases de datos de deficiencias de la navegación aérea para apoyar la implantación de la Metodología Uniforme. Cada una de estas bases de datos de deficiencias a nivel regional tiene su propio organigrama, arquitectura, protocolos y derechos de acceso. Dado que son bases de datos específicas para una región, no están disponibles para ser vistas y utilizadas a nivel mundial. Si bien este enfoque es satisfactorio desde una perspectiva regional, es necesario ampliarlo a nivel global a fin de ser consecuentes con los principios del uso compartido de la información de seguridad operacional a nivel mundial y así lograr una total transparencia.

3. Bases de datos de deficiencias de la navegación aérea – Enfoque global propuesto

3.1 Aprovechando los actuales esfuerzos de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), la OACI ha desarrollado un prototipo de sistema para la gestión de las deficiencias de la navegación aérea a nivel mundial, incorporándolo en el marco del Sistema Integrado de Análisis y Notificación de Tendencias sobre la Seguridad Operacional (iSTARS) (ver Apéndice B). Se puede ingresar a iSTARS a través del portal de la OACI en: www.icao.int. iSTARS es un sistema basado en la red que agrupa distintos conjuntos de datos relacionados con la seguridad operacional y permite un análisis de la seguridad operacional eficaz e integrado. El establecimiento en iSTARS de una base de datos centralizada para las deficiencias regionales de la navegación aérea sería de gran beneficio en virtud a la armonización de la estructura y contenido de los datos, y brindaría acceso uniforme a las respectivas Oficinas Regionales, Estados Miembros y otros usuarios autorizados. El objetivo es consolidar las distintas bases de datos de deficiencias de la navegación aérea de carácter regional, lograr que todas las Regiones/Estados notifiquen a una sola base de datos, lograr uniformidad en los informes provenientes de todas las Regiones, y permitir la visualización de las deficiencias de todos los Estados, permitiendo un mejor uso compartido de la información y una total transparencia.

3.2. Este sistema centralizado iniciado en noviembre de 2011 fue alimentado con datos brindados por todas las Regiones y apoya plenamente la Metodología Uniforme. El proceso de integración de los datos reveló acciones correctivas incompletas o inconsecuentes o fechas de finalización incorrectas. Asimismo, se ha observado que, para muchas deficiencias, la fecha proyectada de

finalización de las acciones correctivas ya quedó atrás sin que haya indicación alguna de que la deficiencia haya sido resuelta. A fin de poder utilizar las deficiencias de la navegación aérea recolectadas para fines de un análisis integrado de la seguridad operacional, se solicitó a todas las Oficinas Regionales que revisaran y actualizaran las respectivas deficiencias regionales disponibles en iSTARS para febrero de 2012. En base a la coordinación regional y a la retroalimentación recibida, la OACI ha mejorado aún más la base de datos centralizada en iSTARS y ahora está lista para su evaluación por parte de los Estados. Luego de los comentarios que reciba de los PIRG/Estados, la OACI perfeccionará el sistema para su utilización a nivel mundial. La guía de usuario que se adjunta en el Apéndice C ayudará a lograr acceso a los datos desde iSTARS. La transición completa de las actuales cinco bases de datos regionales de navegación aérea a una sola base de datos centralizada en iSTARS está proyectada para diciembre de 2012.

4. **Acción por parte del CRPP/1 del GREPECAS**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del enfoque contemplado para la transferencia de las cinco bases de datos regionales de deficiencias de la navegación aérea a una sola base de datos centralizada en la plataforma iSTARS para diciembre de 2012; y
- b) solicitar a los Estados y organizaciones internacionales:
 - 1) probar la base de datos centralizada en la plataforma iSTARS, siguiendo la orientación contenida en el Apéndice C;
 - 2) actualizar los datos, según se requiera, en coordinación con la Oficina Regional NAAC o SAM de la OACI, según corresponda; y
 - 3) brindar retroalimentación a la Oficina Regional NACC o SAM de la OACI, según corresponda, a más tardar el 31 de agosto de 2012.

— — — — —

APENDICE A

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 deberían 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^{1*}; 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.

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.

* It should be noted that a longer implementation period could be assigned in those cases in which the expansion or development of a facility was aimed at serving less frequent operations or entailed excessive expenditures.

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 ^s
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.



International Civil Aviation Organization
[ICAO Secure Portal](#) [Public Site](#)

ICAO Secure Portal
ICAO Secure Portal


Profile
Access Rules
FAQ


Welcome.
You have access to the group(s) listed below.

You may also access your profile to perform the following tasks : Edit your personal information, change your password and request subscription to other groups.

Secure Sites

ICAO-NET	ICAO-NET Secure Site
ANDEF	Global Air Navigation Deficiency Database
DBRAT	Data Bank Related to Air Transport
ISTARS	Integrated Safety Trend Analysis and Reporting System

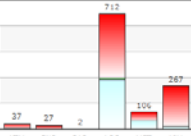
ICAO




Air Navigation
Air Navigation Deficiencies
[Report a problem](#)

Dataset: Deficiencies
Last updated: 11/04/2012
Items: 2419

Print View
Open a new window with a print friendly view.
Select an area: AIM
Group by: Tracking status
Document reference to be included
Go
Export Data
Help Documentation
Add Deficiencies

Status charts
SAM
AN Deficiencies by Tracking status


Region or State
Belize
Clear filters

Show 10 entries

Total	DefId	State	Description	Date Reported	Priority	Status	Corrective action	Target Impl. Date	CAP Status	Tracking
1151										
			Need to issue the AIP document under a restructured format. It is required that Enroute chart be included in AIP/ENR 6 section; and that all aeronautical charts related with the international airports, be also included in section AIP/AD 2.24.	1990-01-01	A	CAP Accepted	Implementation Plan (2006) AIP English version 25% 24 Jun 2010. Through Note DGAC-04/3113/2255 it was informed that the restructured AIP format is applied. Difference published in AIP Vol. I (CEN 1.7-13), Chapter 4. AIP 4.1.3 points out "availability of aeronautical charts in AIP is not applied." Observation: Aeronautical charts are published in AIP Volume II". Aeronautical Information points out	2011-03-31	25%	Overdue



ICAO

Air Navigation Deficiencies

Deficiencias de Navegación Aérea

ANDEF

Guía de Usuario

Tabla de Contenidos

[ANDEF- Acceso a la aplicación](#)

[ANDEF- Vista de la Página inicial](#)

[ANDEF- Cómo desplegar deficiencias por Región](#)

[ANDEF- Cómo Listar más Deficiencias por página](#)

[ANDEF- Cómo desplazarse entre las páginas de Deficiencias](#)

[ANDEF- Cómo expandir la lista de Deficiencias para ver el contenido](#)

[ANDEF- Cómo editar / actualizar deficiencias](#)

[ANDEF- Cómo limpiar los filtros](#)

[ANDEF- Cómo realizar búsquedas en la lista de Deficiencias](#)

[ANDEF- Cómo clasificar las Deficiencias](#)

[ANDEF- Cómo aplicar filtros](#)

[Usando “Gráficas”](#)

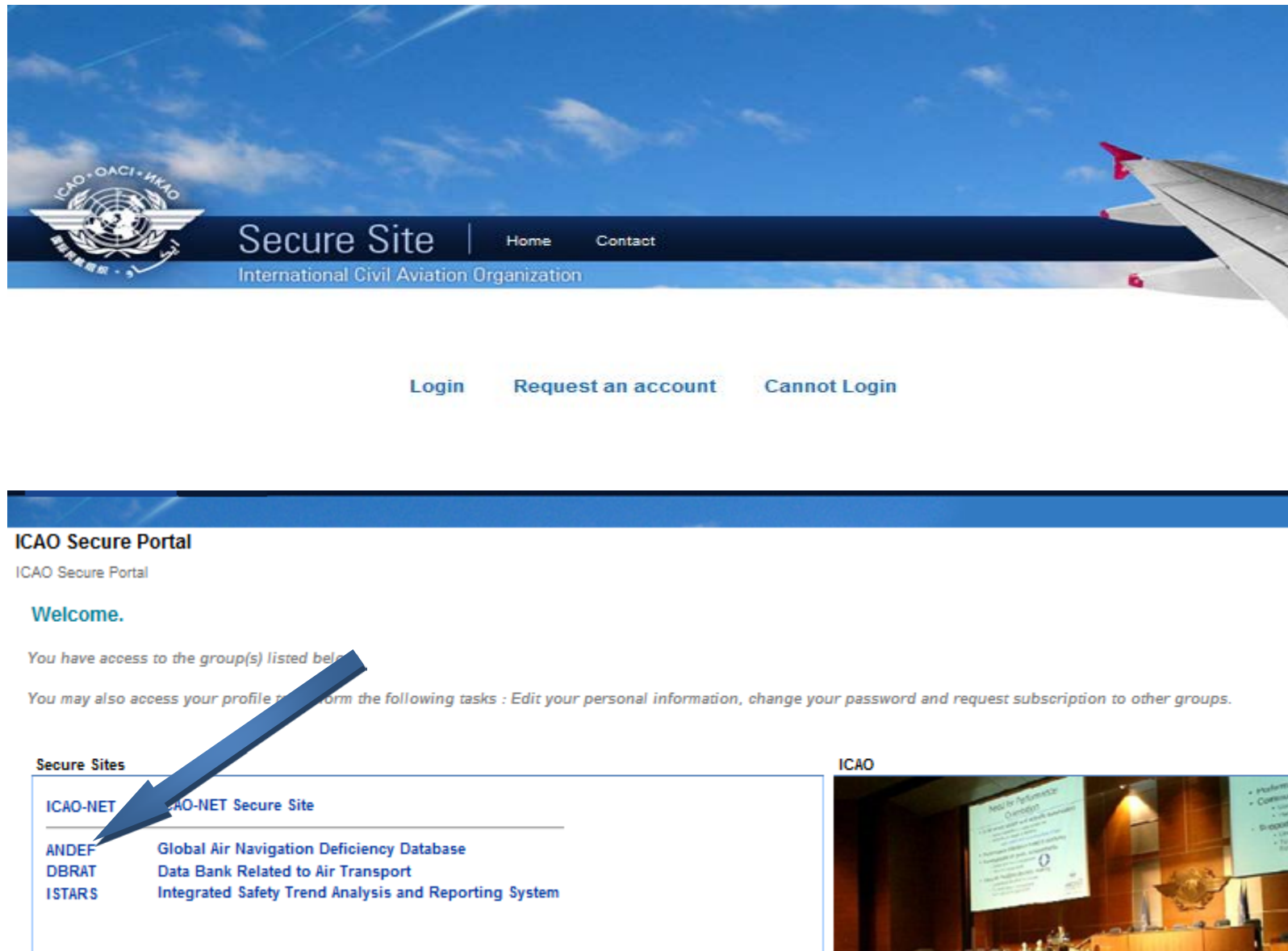
[Usando “Cuadros de filtrado”](#)

[ANDEF- Cómo solicitar actualizaciones a la información](#)

[ANDEF- Cómo reportar un problema](#)

Acceso a la aplicación ANDEF

El acceso a la aplicación ANDEF deberá hacerse a través del Portal de la OACI <http://portal.icao.int/>, para ello deberá ser un usuario registrado o solicitar su inscripción al mismo para el Grupo ANDEF.



ICAO • OACI • ИКАО

Secure Site

International Civil Aviation Organization

Home Contact

Login Request an account Cannot Login

ICAO Secure Portal

ICAO Secure Portal

Welcome.


You have access to the group(s) listed below:

You may also access your profile to perform the following tasks : Edit your personal information, change your password and request subscription to other groups.

Secure Sites

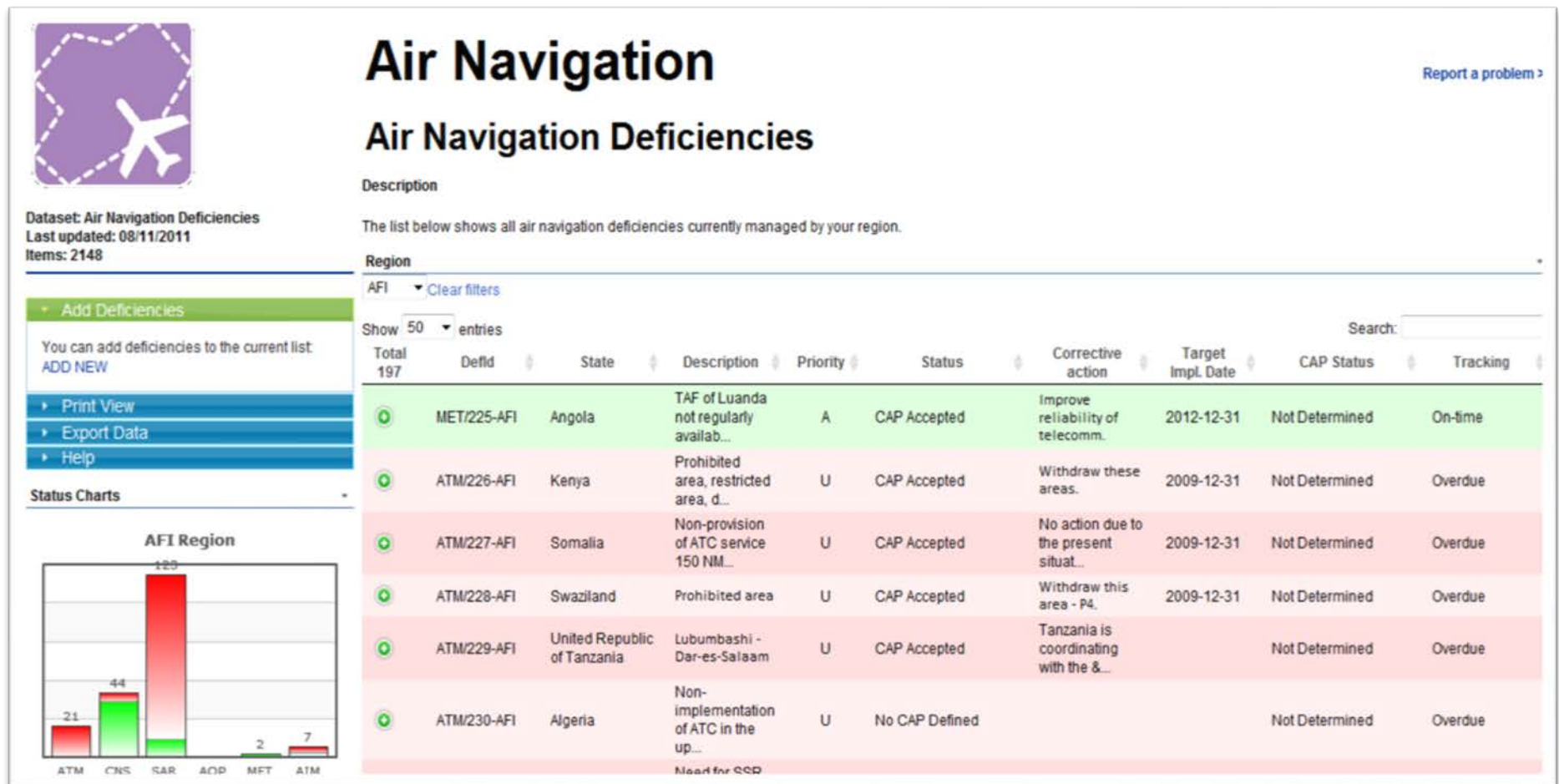
ICAO-NET	ICAO-NET Secure Site
ANDEF	Global Air Navigation Deficiency Database
DBRAT	Data Bank Related to Air Transport
ISTARS	Integrated Safety Trend Analysis and Reporting System

ICAO



Vista inicial de ANDEF

Una vez que se realiza el acceso a la página principal de la aplicación ANDEF, se desplegará la siguiente pantalla, mostrando por defecto la lista correspondiente a las deficiencias correspondientes a la Región AFI.



ANDEF - Filtrando las deficiencias por Región

Para mostrar la información de una Región diferente, use el menú desplegable que se muestra a continuación y seleccione la Región deseada.



Add Deficiencies

You can add deficiencies to the current list:
[ADD NEW](#)

[Print View](#)

[Export Data](#)

[Help](#)

Status Charts

MID Region

Category	Count
ATM	48
CNS	21
SAR	12
AOP	25
MET	3
AIM	45

Region

MID

Clear filters

entries

Defid

State

Description

Priority

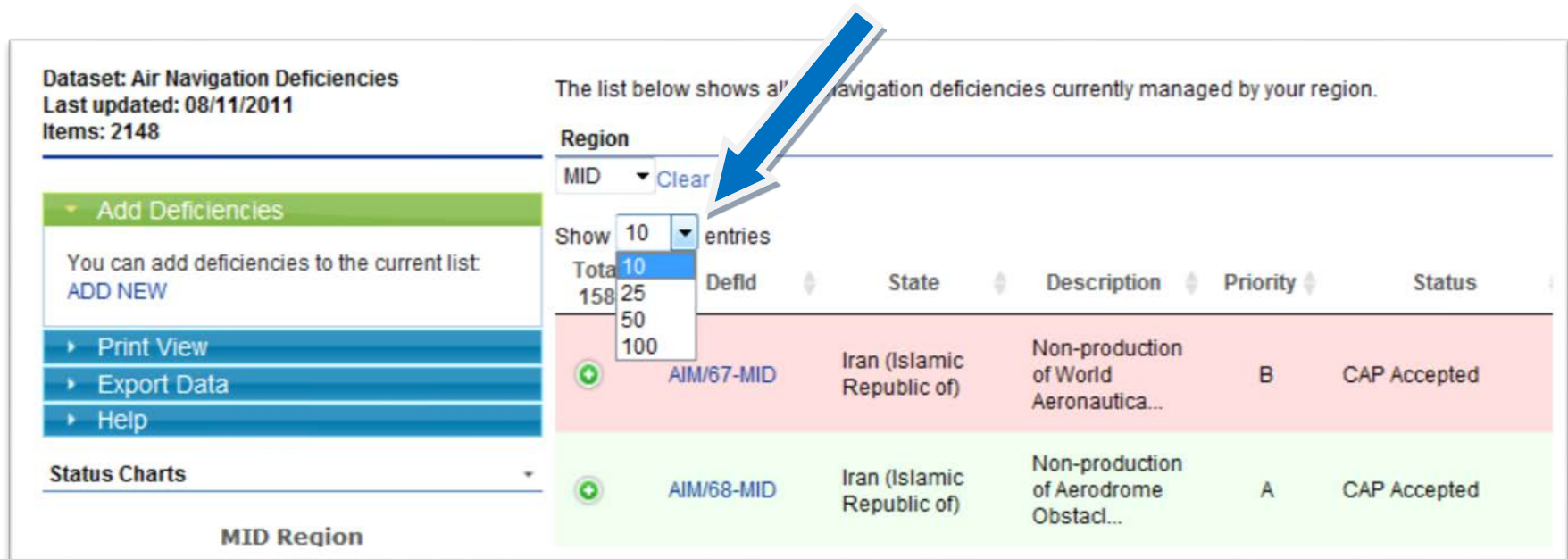
Status

AFI					
APAC					
CAR					
EUR					
MID					
NAT					
NAM					
SAM					

AIM/67-MID	Iran (Islamic Republic of)	Non-production of World Aeronautica...	B	CAP Accepted
AIM/68-MID	Iran (Islamic Republic of)	Non-production of Aerodrome Obstacl...	A	CAP Accepted
AIM/69-MID	Iran (Islamic Republic of)	Lack of AIS automation	A	CAP Accepted
AIM/70-MID	Iraq	Lack of implementation of AIRAC Sys...	U	CAP Accepted
AIM/71-MID	Iraq	Non-production of World Aeronautica...	B	CAP Accepted

ANDEF- Número de ocurrencias por página

Para incrementar el número de deficiencias que pueden ser desplegadas por página, es necesario usar el menú desplegable “Show entries” y seleccionar el número de nuestra preferencia. (Las opciones disponibles son: 10, 25, 50 o 100 ocurrencias para ser mostradas por página).



The screenshot displays the ANDEF interface for Air Navigation Deficiencies. On the left, a sidebar contains the dataset name 'Air Navigation Deficiencies', the last update date '08/11/2011', and the total item count '2148'. Below this are buttons for 'Add Deficiencies', 'Print View', 'Export Data', and 'Help'. The main content area shows a table of deficiencies for the 'MID' region. A blue arrow points to the 'Show entries' dropdown menu, which is currently set to '10'. The dropdown menu lists options: 10, 25, 50, and 100. The table has columns for 'Defid', 'State', 'Description', 'Priority', and 'Status'. Two entries are visible: 'AIM/67-MID' and 'AIM/68-MID', both from Iran (Islamic Republic of), with descriptions related to 'Non-production of World Aeronautica...' and 'Non-production of Aerodrome Obstacl...'. The first entry has a priority of 'B' and the second has a priority of 'A', both with a status of 'CAP Accepted'.

Dataset: Air Navigation Deficiencies
Last updated: 08/11/2011
Items: 2148

Add Deficiencies

You can add deficiencies to the current list
[ADD NEW](#)

[Print View](#)
[Export Data](#)
[Help](#)

Status Charts

MID Region



The list below shows all navigation deficiencies currently managed by your region.

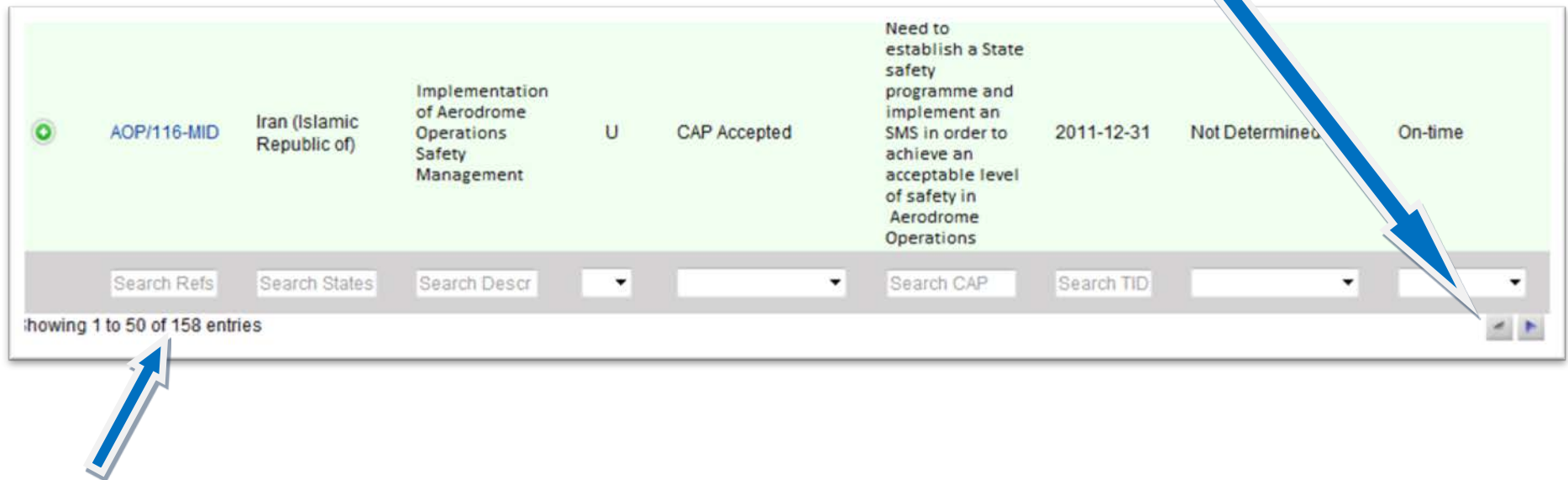
Region: MID [Clear](#)


Show 10 entries
Total 158

Defid	State	Description	Priority	Status
AIM/67-MID	Iran (Islamic Republic of)	Non-production of World Aeronautica...	B	CAP Accepted
AIM/68-MID	Iran (Islamic Republic of)	Non-production of Aerodrome Obstacl...	A	CAP Accepted





ANDEF- Desplazamiento entre Deficiencias

Para desplazarse y mostrar las diferentes páginas resultantes de acuerdo a los filtros utilizados, presione las flechas   situadas en la parte inferior derecha de la pantalla.





	AOP/116-MID	Iran (Islamic Republic of)	Implementation of Aerodrome Operations Safety Management	U	CAP Accepted	Need to establish a State safety programme and implement an SMS in order to achieve an acceptable level of safety in Aerodrome Operations	2011-12-31	Not Determined	On-time
---	-------------	----------------------------	--	---	--------------	---	------------	----------------	---------

Showing 1 to 50 of 158 entries


Search Refs Search States Search Descr   Search CAP Search TID  



La barra de información situada a lado inferior izquierdo desplegará el rango de deficiencias mostradas en esa página, así como el número total de las mismas.

ANDEF- Expanding the views

In the list of Deficiencies, whether by Region or State, it will be shown on the left side of each one of them the symbol . By pressing this, a gray rectangle will be displayed showing the total information corresponding to that deficiency in particular, turning said symbol to red .

To return the list to its original state, it will be enough to select it again.



	MET/201-AFI	Angola	TAF of Luanda not regularly available.	2003-01-01	A	CAP Accepted	Improve reliability of telecomm.	2012-12-31	Not Determined	On-time
	ATM/202-AFI	Kenya	Prohibited area, restricted area, danger area.	1990-01-01	U	CAP Accepted	Withdraw these areas.	2009-12-31	Not Determined	Overdue

Reference:

Date reported: 1990-01-01

Reported by:

Deficiency type:

Description: Prohibited area, restricted area, danger area.

Requirements: AFI/7 Rec.5/1 - Airspace management

Location: P2, R10, D20

Remarks:

Rational:

Recommendation: Withdraw these areas.

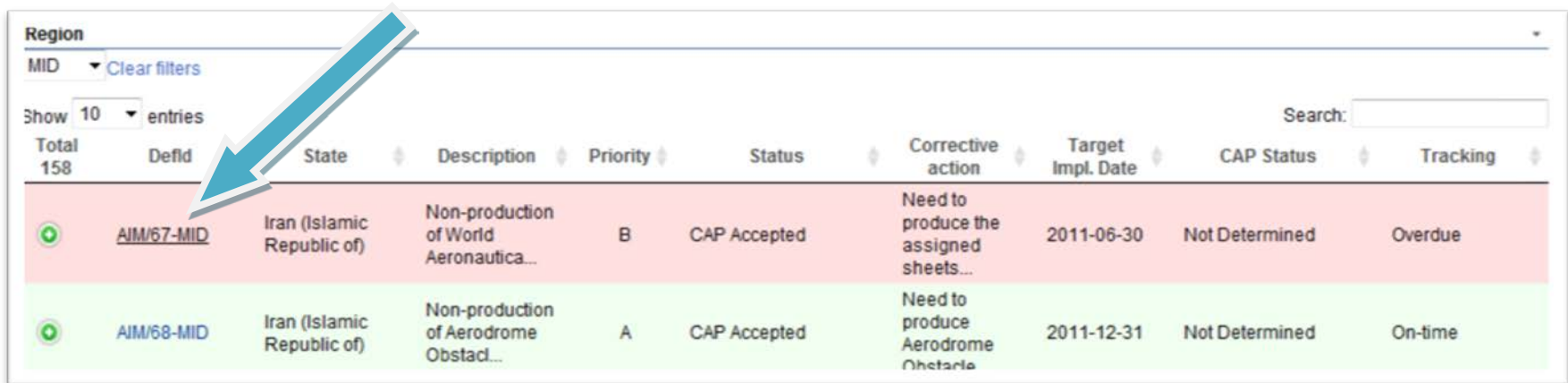
Corrective action: Withdraw these areas.

Exeacting body: Kenya

Target implementation date: 2009-12-31

ANDEF- Editor / Actualizar Deficiencias

Para Editar o Actualizar alguna deficiencia, es necesario presionar sobre el identificador de la deficiencia correspondiente a la columna “Defid”. Solo los usuarios autorizados serán capaces de realizar esta tarea.



Region	Defid	State	Description	Priority	Status	Corrective action	Target Impl. Date	CAP Status	Tracking
MID	AIM/67-MID	Iran (Islamic Republic of)	Non-production of World Aeronautica...	B	CAP Accepted	Need to produce the assigned sheets...	2011-06-30	Not Determined	Overdue
	AIM/68-MID	Iran (Islamic Republic of)	Non-production of Aerodrome Obstad...	A	CAP Accepted	Need to produce Aerodrome Obstacle	2011-12-31	Not Determined	On-time

Se abrirá una ventana nueva que le permitirá realizar la actualización requerida.

Attach File | X Delete Item | Spelling ...

Region: MID
ICAO Region in charge of this deficiency

State: Iran (Islamic Republic of)
The State responsible for the corrective action plan

Area: AIM
The technical area the deficiency is related to

Description: Non-production of World Aeronautical Chart – ICAO 1:1 000 000
Describe clearly what the deficiency is about.

Reported By:
The organisation or person who reported the deficiency

Def Type:
Subject which best categorizes the type of deficiency

Requirements: ANNEX 4: Para. 16.2
Reference to ANP paragraphs or ICAO SARPS

Recommendation: Need to produce the assigned sheets of the World Aeronautical Chart – ICAO 1:1 000 000
ICAO recommendation to the State when considering corrective actions

Priority: B
Priority attached to the resolution of the deficiency (U=Urgent, A=Top priority, B)

Status: CAP Accepted

Corrective action: Need to produce the assigned sheets of the World Aeronautical Chart – ICAO 1:1 000 000

Executing Body: Iran+neighboring states

Target Implementation Date: 30/06/2011

CAP Status: Not Determined

Reference:

State Code: IRN

OK Cancel

ANDEF- Limpiando Filtros

Para limpiar todos los filtros que se hayan aplicado previamente, bastará con seleccionar la opción [Clear filters](#) para que estos sean restaurados a su condición y vista original.



Dataset: Deficiencies
Last updated: 11/04/2012
Items: 2419

▼ Add Deficiencies

You can add deficiencies to the current list:

[Add New](#)

► [Print View](#)

► [Export Data](#)

► [Help Documentation](#)

Status charts ▼

Air Navigation

Air Navigation Deficiencies

Description

The list below shows all air navigation deficiencies currently managed by your region.

Region or State

Mexico

[Clear filters](#)

Show 10 entries

Total	DefId	State	Description	Date Reported	Priority	Status	Corrective action	Ti
42								Imp
+	AIM/564-CAR	Mexico	Partial application of ICAO requirements for the production of En route Navigation Charts-ICAO.	1996-09-18	A	CAP Accepted	Effective application of ICAO requirements for the production of ICAOs en-route navigation charts.	2007

ANDEF- Funciones de búsqueda

La búsqueda de información puede ser realizada escribiendo cualquier palabra clave en el cuadro de búsqueda “Search:”, mostrando automáticamente las Deficiencias que coincidan con el criterio establecido.

A continuación se muestra un ejemplo de búsqueda para todas las deficiencias en la Región APAC, cuya palabra clave para la referencias es WGS-84

Select APAC from the drop down region list, and type in the search field the keyword WGS-84

Air Navigation

Air Navigation Deficiencies

Description

The list below shows navigation deficiencies currently managed by your region.

Region or [Clear filters](#)

Show entries

Search:

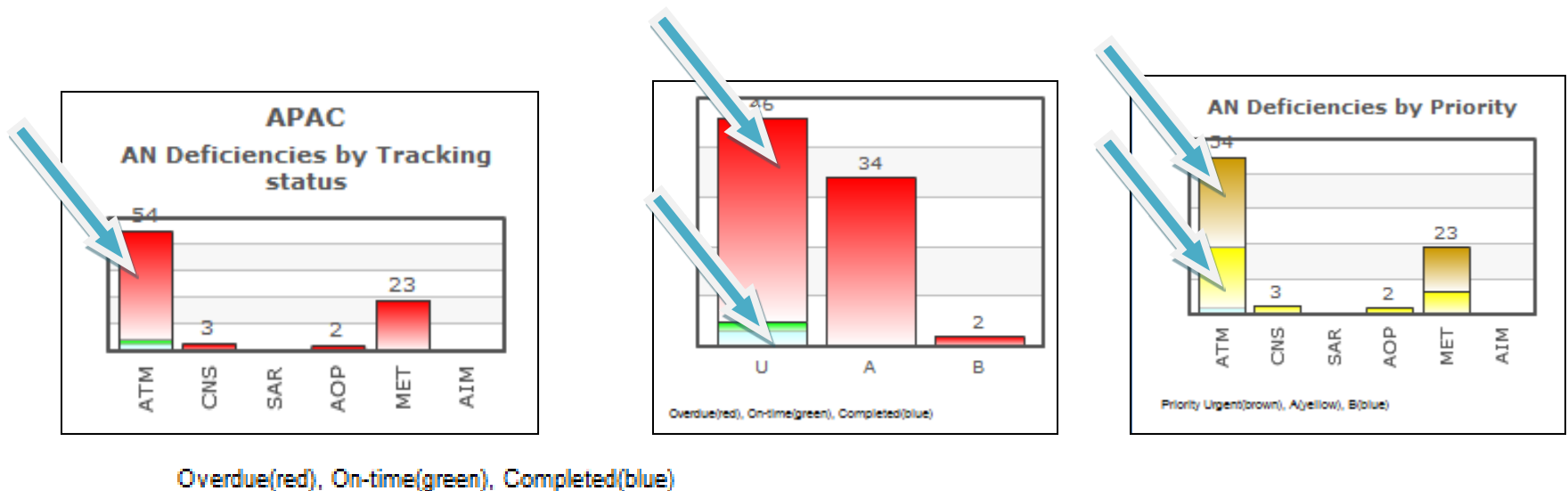
Total	Defid	State	Description	Date Reported	Priority	Status	Corrective action	Target Impl. Date	CAP Status	Tracking
9	ATM/399-APAC	Solomon Islands	WGS-84 - Not implemented		A	No CAP Defined			Not Determined	Overdue
	ATM/407-APAC	Vanuatu	WGS-84 - Implemented at main airports		A	CAP Accepted	Implemented at main airports		Not Determined	Overdue
	ATM/410-APAC	Bhutan	WGS-84 - Not implemented	1999-02-07	A	No CAP Defined			Not Determined	Overdue
	ATM/414-APAC	China	WGS-84 - Not implemented * implemented in the Sanya FIR as of 1 Nov 2001	1999-02-07	A	CAP Accepted	china advised APANPIRG/19 that WGS 84 implementation is in progress and planned to be completed in 2010 for all existing airports. All new airports will use WGS 84 immediately.	2010-12-01	Not Determined	Overdue
	ATM/423-APAC	Democratic People's Republic of Korea	WGS-84 - Not implemented		A	CAP Accepted			75%	Overdue
	ATM/425-APAC	Kiribati	WGS-84 - Not implemented		A	No CAP Defined			Not Determined	Overdue
	ATM/430-APAC	Nauru	WGS-84 - Not implemented		A	No CAP Defined			Not Determined	Overdue

Showing 1 to 9 of 9 entries (filtered from 82 total entries)

La información en la línea inferior de la página indicará en número total de deficiencias que coincidan con el criterio de búsqueda aplicado.

ANDEF- Aplicando Filtros: Usando Gráficas

Las Gráficas que se muestran de forma automática en el sistema, totalizan el número de deficiencias de la Lista, representando las coincidencias por Estatus, Área y Prioridad. Presionando sobre el color o sección de cada Gráfica, la lista de Deficiencias también será actualizada al mismo tiempo, mostrando solo el número de registros que ahí se representan.



ANDEF- Aplicando Filtros: Usando cuadros de filtrado

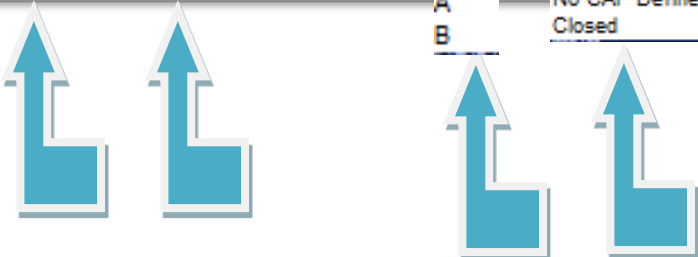
AIM/84-MID	Lebanon	Implementation of a Quality System	U	CAP Accepted	Need to introduce a properly organized quality system in conformity with ISO 9000 series of quality assurance standards.	2010-12-31	Not Determined	Overdue
AIM/85-MID	Lebanon	Implementation of geoid undulation referenced to the WGS-84 ellipsoid.	A	CAP Accepted	Need to implement geoid undulation referenced to the WGS-84 ellipsoid.	2011-12-31	Not Determined	On-time
AIM/86-MID	Oman	Implementation of a Quality System	U	CAP Accepted	Need to introduce a properly organized quality system in conformity with ISO 9000 series of quality assurance standards.	2012-12-31	Not Determined	On-time

Showing 11 to 20 of 158 entries

U
A
B

CAP Accepted
No CAP Defined
Closed


Not Determined
Not Started
25%
50%
75%
Completed



The diagram illustrates the application of filters to a list of deficiencies. At the bottom, there are several filter dropdown menus. Arrows point from these filters to specific rows in the table above. Two arrows point to the first row (AIM/84-MID), one from the first filter and one from the second. Two arrows point to the second row (AIM/85-MID), one from the third filter (labeled 'A') and one from the fourth filter (labeled 'CAP Accepted').




Al igual que se aplica la opción “Search”, los cuadros de búsqueda de la barra inferior de la lista de Deficiencias, pueden ser usados para filtrar la información aplicando criterios compuestos

ANDEF- Clasificación de la información

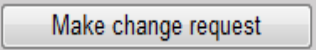
Usted puede clasificar las Deficiencias usando cualquiera de los campos que se muestran en la parte superior de la tabla, para ello basta con presionar las flechas  ya sea en dirección hacia arriba o abajo, para clasificarlas de manera ascendente o descendente.

Show	<div>10</div>	entries	Search: <input type="text"/>								
Total	DefId	State	Description	Date Reported	Priority	Status	Corrective action	Target Impl. Date	CAP Status	Tracking	
3											

Los datos serán clasificados automáticamente conforme a la petición hecha.

Region or State											
Bahrain											
Clear filters											
Show	10	entries	Search: <input type="text"/>								
Total	DefId	State	Description	Date Reported	Priority	Status	Corrective action	Target Impl. Date	CAP Status	Tracking	
4											
	AOP/87-MID	Bahrain	Implementation of Certification of Aerodromes used for international operations.	2008-11-01	U	CAP Accepted	Bahrain international aerodrome approved and certified by BCAA .. and the operator name is Bahrain Airport Company (BAC)	2010-12-01	Completed	Completed	
	ATM/121-MID	Bahrain	Development of contingency plan	2008-11-01	A	CAP Accepted	Need to develop and promulgate contingency plans for implementation in the event of disruption of ATS and related supporting services	2011-12-31	Not Determined	Overdue	
	CNS/110-MID	Bahrain	The circuit is not yet implemented	1998-10-01	B	CAP Accepted	Follow-up the matter with IATA concerning Afghanistan VSAT are available and now checking compatibility	2011-12-31	Not Determined	Overdue	

ANDEF- Solicitud de cambios a la información

El proceso para solicitar actualizaciones a la información de las Deficiencias se llevará a cabo mediante el uso del botón , mismo que aparecerá en la parte inferior izquierda de cada Deficiencia, siempre y cuando se expanda la vista de esta.

Reference:	
Date reported:	2006-11-01
Reported by:	
Deficiency type:	
Description:	Implementation of Certification of Aerodromes used for international operations.
Requirements:	Annex 14 Vol. 1.4.1, 1.4.4
Location:	Bahrain Intl Airport
Remarks:	Ref to Aerodrome Manual for Bahrain Int'l Airport
Rational:	;#HUMAN;#
Recommendation:	Bahrain international aerodrome approved and certified by BCAA ,, and the operatore name is Bahrain Airport Company (BAC)
Corrective action:	Bahrain international aerodrome approved and certified by BCAA ,, and the operatore name is Bahrain Airport Company (BAC)
Execurting body:	BCAA
Target implementation date:	2010-12-01





Botón para solicitar cambios a la información de la Base de Datos de Deficiencias.

- **Solo los usuarios registrados como Punto Focal para su Estado tendrán habilitada esta funcionalidad.**

ANDEF- Solicitud de cambios a la información

Al seleccionar el botón  , automáticamente se desplegará la siguiente forma que le permitirá al usuario actualizar la información de la Deficiencia seleccionada y enviar su petición presionando 

Fill in your change request below

ID

AOP/87-MID

Deficiency

Implementation of Certification of Aerodromes used for international operations.

Corrective action

Bahrain international aerodrome approved and certified by BCAA ,, and the opereatore name is Bahrain Airport Company (BAC)

Target Impl. date

2010-12-01

Executing body

BCAA

CAP Status

Completed

Remarks

Ref to Aerodrome Manual for Bahrain Int`l Airport

Submit request

Cancel



ANDEF- Solicitud de cambios a la información

El proceso anterior deberá ser realizado de igual manera para cada una de las deficiencias que se desee solicitar su actualización. Una vez que se envía la petición por medio de dicho botón **Submit request** , usted recibirá un mensaje de Auto-respuesta confirmando que su petición ha sido recibida y turnada a la Oficina Regional correspondiente de la OACI, para su análisis y validación.

De igual manera para los escenarios en donde su petición haya sido “Rechazada” o “Aprobada”, se enviará un correo notificando lo anterior, siendo el en último caso que la información será actualizada y a partir de ese momento reflejada en la Base de Datos ANDEF.

Cabe aclarar que las peticiones de actualización solo son permitidas para los Puntos Focales y específicamente para el Estado al que pertenecen.

ANDEF- Reportando Problemas

Para hacer frente a cualquier dificultad técnica que pudiera surgir con el Sistema, solicitud de soporte, o simplemente si usted tiene algún comentario, presione sobre el enlace **“Report a Problem”** situado a lado superior derecho de la pantalla y obtendrá la información de contacto respectiva para tal fin.



Air Navigation

Air Navigation Deficiencies

Description

The list below shows all air navigation deficiencies currently managed by your region.

[Report a problem >](#)



Contact Us

Description

Feel free to provide us with your feedback such as general comments, bugs found or specific requests for iSTARS by contacting us through the information below. The iSTARS team reads every submission and replies to it in due time.

Having Technical Problems while using iSTARS check our [support page](#) .

Contact us:

Mr. Marco Merens
Tel.: +1 514-954-8219 ext. 7138
Fax: +1 514-954-8759
Email: istars@icao.int

Mailing Address:

ISTARS - ISM Section, ANB
International Civil Aviation Organization (ICAO)
999 University Street,
Montréal, Quebec H3C 5H7, Canada