



**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Seguimiento de las conclusiones y decisiones vigentes del GREPECAS y del CRPP y de las deficiencias de navegación aérea de prioridad U en las regiones CAR/SAM**

**1.3 Estado de las deficiencias de navegación aérea de prioridad “U” en las regiones CAR/SAM**

**SEGUIMIENTO AL ESTADO DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA CON ALTO RIESGO (U) EN LAS REGIONES CAR/SAM**

(Presentada por la Secretaria)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta las acciones realizadas por la Secretaría del GREPECAS a través de las Oficinas Regionales NACC y SAM en seguimiento a las Conclusiones de la reunión del GREPECAS/16 en relación con las deficiencias de prioridad “U” en las áreas de navegación aérea en los Estados/Territorios CAR/SAM, la conclusión 1 de la reunión del CRPP/1 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 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); e
- Informe de la 1ª Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/1), Ciudad de México, México, 25 al 27 de abril de 2012.

**Objetivos estratégicos  
de la OACI:**

*A – Seguridad operacional*

**1. Introducción**

1.1 Durante la Primera Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/1) se tomó nota sobre la limitada aplicación de la metodología revisada para el tratamiento de las deficiencias que involucra la Aplicación de la Identificación y Evaluación de Riesgos (HIRA) a las deficiencias de prioridad “U”. Solamente Brasil y Cuba habían aplicado el procedimiento acordado por GREPECAS/16.

1.2 La reunión CRPP/1 realizó las siguientes observaciones:

- a) una de las posibles causas para no aplicar la metodología revisada pueda ser la falta de entendimiento sobre los conceptos de análisis de peligro y riesgos.
- b) Se plantearon algunas observaciones con respecto a la eficiencia de la base de datos GANDD y del proceso para el cierre de las deficiencias por parte de la Secretaría
- c) que la Secretaría organice actividades de instrucción a través de eventos ya programados, visitas a las mismas Oficinas Regionales por parte de Estados que decidan realizarlo de esa forma, teleconferencias, por correspondencia, o durante las misiones a los Estados por parte de la Secretaría.
- d) la Secretaría solicite a los Estados a que informen sobre los motivos por los cuales no han procesado las deficiencias de prioridad “U” utilizando el proceso HIRA y que la información se proporcione a la Oficina Regional correspondiente.

1.3 Por estas razones, la reunión CRPP/1 formuló Conclusión 1/1 - *Acciones para Mejorar el Procesamiento de las Deficiencias de la Navegación Aérea*, instando a la OACI:

- a) conduzca actividades de instrucción sobre el proceso HIRA relacionado a las deficiencias y el mecanismo de reporte a las Oficinas Regionales como parte de los eventos existentes, misiones a los Estados, visitas de los Estados a las Oficinas Regionales de la OACI, fono conferencias, etc.;
- b) solicite a los Estados que informen para antes del 30 de junio de 2012, sobre las dificultades que puedan experimentar con el proceso de implementación HIRA en las deficiencias de prioridad “U”; e
- c) inste a los Estados a probar la base de datos centralizada en la plataforma iSTARS de la OACI, siguiendo la orientación contenida en la NE/16 del CRPP/1 y proporcionar retroalimentación a la Oficina Regional de la OACI para antes del 31 de agosto de 2012.

## 2. **Discusión**

2.1 En seguimiento a la Conclusión 1/1 del CRPP, la Secretaría del GREPECAS envió por medio de las Oficinas Regionales SAM y NACC cartas a los Estados para la implementación efectiva del proceso de identificación del peligro y análisis de los riesgos (HIRA) para el tratamiento de las deficiencias de navegación aérea, invitándoles a informar sobre las dificultades de implantación del proceso HIRA para el tratamiento de las deficiencias de navegación aérea, y proporcionar retroalimentación sobre las pruebas de la nueva plataforma de base de datos centralizada Sistema integrado de análisis de tendencias y notificación de seguridad operacional (iSTARS) de la OACI.

2.2 A pesar de que la Secretaria, a través de sus Oficinas Regionales, solicitó a los Estados y Territorios probar la aplicación de las Deficiencias de Navegación Aérea (ANDEF) en el Sistema integrado de análisis de tendencias y notificación de seguridad operacional (iSTARS) que eventualmente reemplazaría la existente Base de Datos de Deficiencias de Aeronavegación del GREPECAS (GANDD), a finales del 2012 se informó que la transferencia de la información de las deficiencias de navegación aérea de la GANDD al ANDEF planificada para diciembre de 2012 ha sido postergada hasta futuro aviso. Por lo tanto, la GANDD continúa siendo la aplicación oficial para el almacenamiento, actualización, y notificación de la información sobre deficiencias.

### *Seguimiento en la Región CAR*

2.3 En la Región CAR, desde la reunión CRRP/1, se ha recibido varias actualizaciones e información de las deficiencias para Aruba, Barbados, Costa Rica, Cuba, Curazao, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Grenada, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Reino Unido y COCESNA reflejadas en la GANDD con base en informes enviados por los Estados y misiones de la OACI a los Estados.

2.4 En el **Apéndice A** a esta nota de estudio se presenta un resumen de la proporción de las 27 deficiencias de prioridad “U” y su proporción por aérea para la región CAR. Desde la anterior reunión CRRP, ha habido una reacción muy positiva en la resolución de las deficiencias de prioridad “U” reduciéndose las mismas en un 40% (en 2012 se reportaron 45 y ahora son 27), y siendo la mayoría (30%) de las deficiencias de prioridad “U” del aérea de Gestión de Tránsito Aéreo, seguido por las aéreas de Aeródromos (AGA) y Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) con 26% cada aérea. Esta reacción positiva se ilustra en el gráfico comparativa CRRP/1-CRRP/2, con la disminución de deficiencias de prioridad tipo “U” principalmente en AGA y CNS, ampliándose que:

- a) Las existentes deficiencias en AGA en el CRRP/1 se redujeron a 5 para la CRRP/2 y se agregaron 2 nuevas deficiencias en Junio 2012 resultado de una misión de la OACI.
- b) De las existentes deficiencias en ATM en el CRRP/1 se solventó una para la CRRP/2 y se agregó una nueva deficiencia resultado de una misión de la OACI.
- c) De las existentes deficiencias en CNS en el CRRP/1 se solventaron dos para la CRRP/2 y se agregó una nueva deficiencia resultado de una misión de la OACI.

2.5 Igualmente en atención a la conclusión 1/1 del CRRP para mejorar el procesamiento de las deficiencias de la navegación aérea, el día 17 de mayo en la Oficina Regional NACC de la OACI se realizó el Taller sobre la Gestión de Deficiencias de Navegación Aérea. Este taller tuvo el objetivo de facilitar el entendimiento de la gestión de deficiencias de navegación aérea, uso de la metodología revisada basada en la HIRA, y el empleo de la GANDD, y a través de ejercicios prácticos permitir la aplicación de la HIRA según se ha requerido por la Secretaría. Las presentaciones, ejercicios y sumario ejecutivo de este taller están disponibles en la página web del evento: <http://www.mexico.icao.int/Meetings/2013ANDeficienciasWorkshop.html>. Varias observaciones de mejora se plantearon a la HIRA y al manejo de la GANDD:

#### HIRA:

- a) Actualizar la descripción del proceso de la HIRA revisando el título y descripción de los campos como el 8 sobre *Consecuencias potenciales ocasionadas por la deficiencia*
- b) Revisar la metodología revisada con los requerimientos de seguridad operacional contenidos en el Anexo 19
- c) Se identificó la necesidad de un Taller de la OACI sobre la implementación SSP y SMS en alineación con el nuevo *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) y con el Anexo 19 para aplicación de la HIRA
- d) Se requiere instruir a los Estados en el uso práctico de la metodología de la HIRA
- e) Se debería alentar a las organizaciones internacionales como la IATA, IFALPA, etc. a proporcionar la información regional de seguridad operacional para que la OACI trate este tema
- f) La importancia del análisis de datos para establecer un criterio correcto de evaluación de riesgo, debería considerarse para reducir la subjetividad en el análisis.

**GANDD:**

- a) incluir una función para agregar evidencias (archivos) que justifiquen la solución de la deficiencia
- b) incluir en la GANDD una función para exportar datos
- c) que los Estados utilicen más la GANDD para actualizar la información de deficiencias de navegación aérea

*Seguimiento en la Región SAM*

1.2 En el **Apéndice B** a esta nota de estudio se presenta un cuadro comparativo de las deficiencias tipo U en abril del 2012 a junio del 2013. A este respecto, se puede observar que la situación es prácticamente la misma, con muy poca variación. De las 21 deficiencias tipo U a abril del 2012 se tienen a la fecha 20 deficiencias tipo U. Se mantiene el estado de las deficiencias en el área AGA, ATM, CNS y MET, reduciéndose una deficiencia en el área AIS.

**2. Acción sugerida**

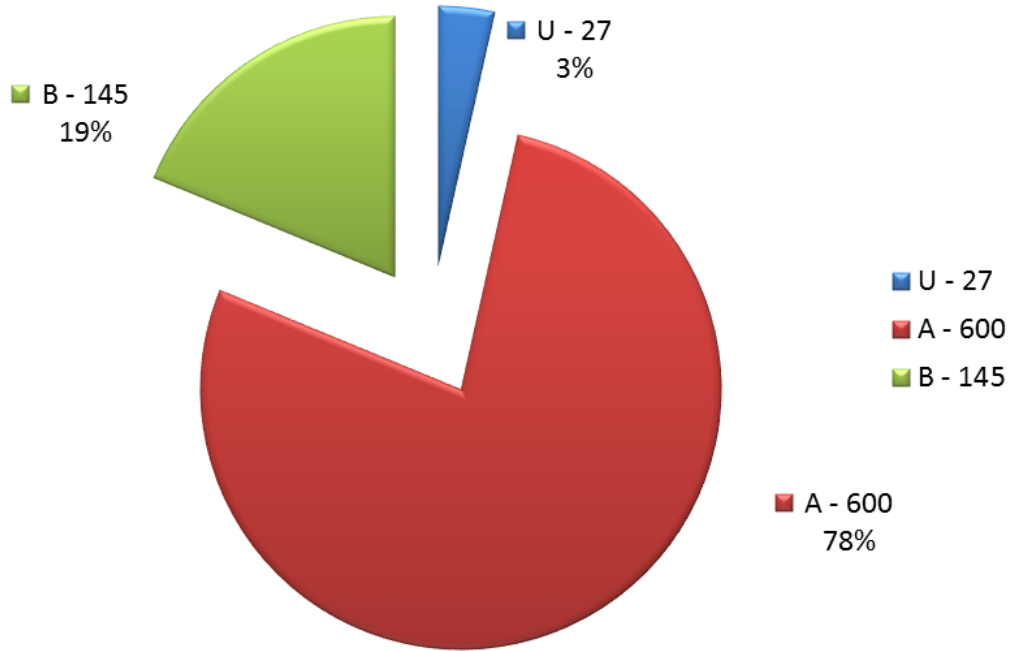
2.1 Se invita a la Reunión del CRPP a:

- a) tomar nota de la información de los **Apéndices A y B** de esa nota de estudio;
- b) en base a los resultados del Taller sobre la Gestión de Deficiencias de Navegación Aérea descrito en el párrafo 2.5, analizar la conveniencia de realizar similares eventos; y
- c) analizar otras consideraciones que la Reunión considere necesario en referencia a este asunto.

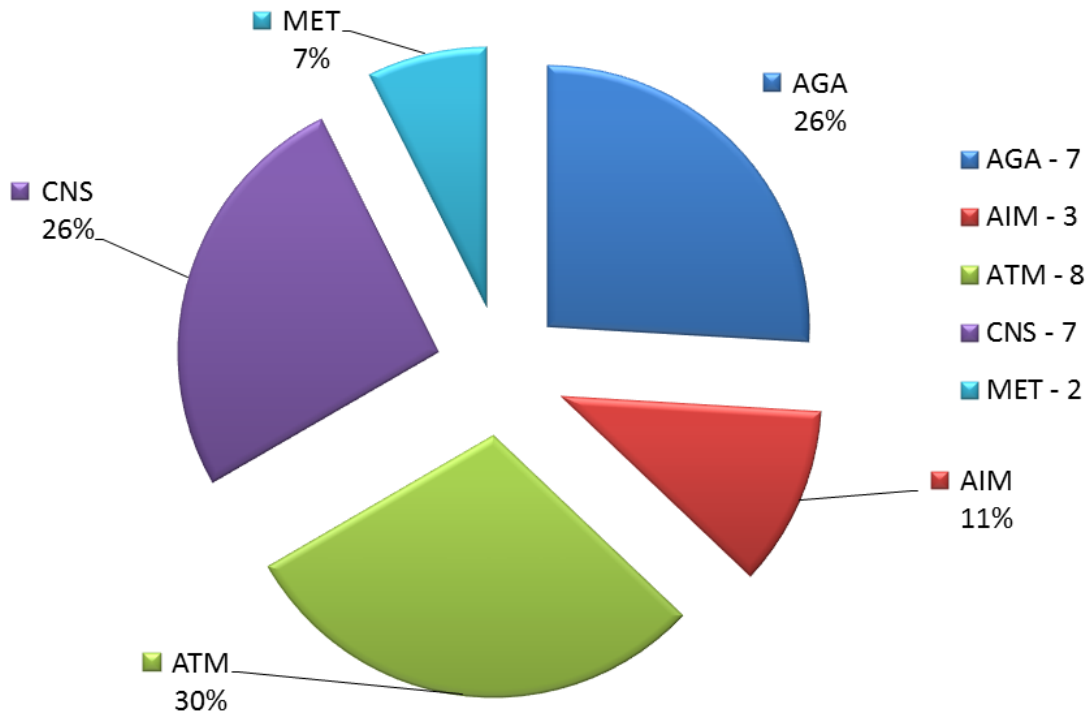
— — — — —

APÉNDICE A

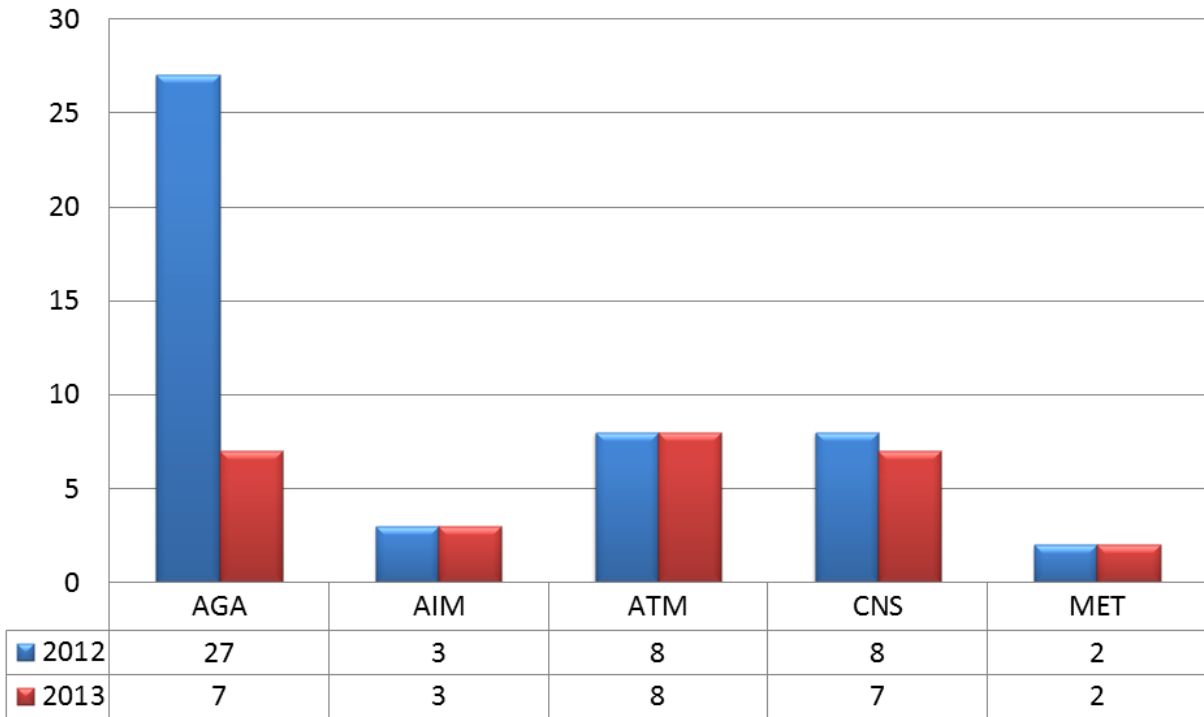
**Deficiencias de navegación aérea vigentes por prioridad "U", "A" y "B" en la Región CAR (772)**



**Deficiencias de navegación aérea vigentes prioridad "U" por esfera en la Región CAR (27)**



**Estado y cambios de las deficiencias “U” entre las Reuniones  
CRPP/1 y CRPP/2 – Región CAR**



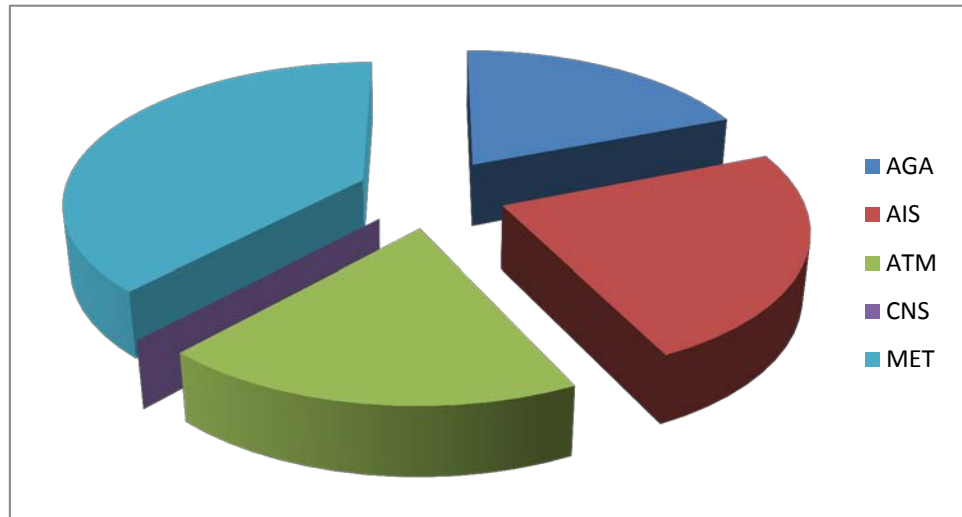
-----

## APENDICE B

### DEFICIENCIAS TIPO “U” ENTRE ABRIL 2012 Y JUNIO 2013 EN LA REGIÓN SAM

#### Estado de las deficiencias tipo “U” en abril 2012 - Región SAM

AGA	4
AIS	5
ATM	4
CNS	0
MET	8
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>



#### Estado de las deficiencias tipo “U” en junio 2013 - Región SAM

AGA	4
AIS	4
ATM	4
CNS	0
MET	8
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>

