



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/4 — NE/06
27/02/14

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/WG/4)**

Ottawa, Canadá, 24 al 28 de marzo de 2014

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Asuntos generales

2.3 Revisión del estado de las deficiencias de navegación aérea notificadas en la Base de Datos de Deficiencias de Aeronavegación del GREPECAS (GANDD)

ACTIVIDADES EN LA RESOLUCIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA NOTIFICADAS EN LA BASE DE DATOS DE DEFICIENCIAS DE AERONAVEGACIÓN DEL GREPECAS (GANDD)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta información actualizada sobre las acciones realizadas por los Estados y la OACI relativo a las deficiencias de prioridad “A”, “B” y “U” en los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales del Caribe, a fin de que la Reunión tome nota y acuerde en acciones para resolver las deficiencias previamente mencionadas.	
Acción:	Sugerida en la Sección 3
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• 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)• Sumario de discusión del Taller sobre Gestión de las Deficiencias de Navegación Aérea, Ciudad de México, México, 17 de mayo de 2013.

1. Introducción

1.1 Basado en la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea formulada por el Consejo de la OACI, el GREPECAS y sus órganos auxiliares han venido examinando periódicamente en sus reuniones el estado de ejecución del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, con miras a determinar y evaluar las deficiencias en las esferas de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM clasificadas como “A” (necesarias para la seguridad de la navegación aérea) y “B” (necesarias para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea) Prioridad “U” = requisitos urgentes que tienen un impacto directo en la seguridad operacional y que requieren medidas correctivas inmediatas.

2. Discusión

2.1 El GREPECAS, por medio de su Conclusión 16/43 aprobó la aplicación de una nueva metodología, en base a las provisiones de la OACI sobre el Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias de la navegación aérea. Esta metodología considera a las deficiencias como peligros a la seguridad operacional y aplica un proceso de Identificación y análisis de riesgos (HIRA).

2.2 Con el fin de asistir a los Estados en la implementación de esta nueva metodología la Oficina NACC de la OACI llevó a cabo un Taller sobre Gestión de las Deficiencias de Navegación Aérea, realizado el 17 de mayo de 2013. Entre los resultados de este Taller para la aplicación de esta metodología, se encuentran las siguientes recomendaciones:

- La metodología será revisada para cumplir con los requisitos SMS establecidos en el Anexo 19
- La Oficina Regional de la OACI continuará proporcionando asistencia a los Estados para la implementación Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y SMS
- Los Estados deben proporcionar datos de análisis para establecer el criterio correcto en la evaluación de riesgo.

2.3 De acuerdo con la metodología aprobada por el GREPECAS para el manejo de las deficiencias, la falta de respuesta de un Estado para realizar el proceso HIRA en la evaluación de una deficiencia podría considerarse como evidencia de falta de cumplimiento de un proveedor de servicio en la implementación del SMS.

2.4 En el **Apéndice A** a esta Nota de Estudio se presenta un resumen del estado actual de las deficiencias tipo A, B y U. Desde el 2013, 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 grafico comparativa 2012 - 2013, con la disminución de deficiencias de prioridad tipo “U” principalmente en AGA y CNS, ampliándose que:

- Las existentes deficiencias en AGA en el 2012 se redujeron a 5 para el 2013 y se agregaron 2 nuevas deficiencias en Junio 2012 resultado de una misión de la OACI.
- De las existentes deficiencias en ATM en el 2011 se solvento una para la 2013 y se agregó una nueva deficiencia resultado de una misión de la OACI.

- De las existentes deficiencias en CNS en el 2012 se solventaron dos para la 2013 y se agregó una nueva deficiencia resultado de una misión de la OACI.

2.5 La revisión de las deficiencias en la navegación aérea es también responsabilidad de las autoridades de aviación civil. No obstante, es necesario impulsar medidas que apoyen a las Administraciones en las medidas para la solución de sus deficiencias y establecer fechas para implantar estas soluciones.

2.6 De la revisión de la OACI al plan de acción para cada deficiencia existente, sólo tres Estados han actualizado sus fechas límite y acciones, observando lo siguiente:

- a) algunos Estados no entienden la descripción de la deficiencia
- b) el Plan de Acción Correctivo propuesto por el Estado se encuentra fuera de fecha o no completo para dirigir todos los elementos para la resolución de la deficiencia
- c) algunos Puntos de Contacto (PoC) no han actualizado la GANDD

2.7 Asimismo de esta revisión, existen deficiencias en común en varios Estados, tales como:

- a) La necesidad de implementar o mejorar el procedimiento/ proceso documental por ejemplo: Procedimiento de interferencia de frecuencia, implementar un Plan basado en la Performance, etc.
- b) uso ineficiente de los recursos por ejemplo: frecuencia simple para dos servicios
- c) falta de equipo/ implementación de infraestructura basado en el ANP CAR/SAM
- d) falta de implementación de registro del Estado como direcciones aeronáuticas 24-bits
- e) falta de coordinación para la implementación regional: asignatura de frecuencias
- f) información AIP inadecuada vs el estado operacional actual, por ejemplo. Un NAVAID o frecuencia

2.8 La OACI recordó la ayuda disponible permanente de los especialistas regionales para revisar la descripción y entendimiento de las deficiencias así como el desarrollo de un Plan de medidas correctivas (CAP) apropiado. Varias deficiencias pueden ser validadas como completadas sin una misión asignada necesaria, con la propuesta del procedimiento oficial aprobado (archivo o link al sitio web), fotos mostrando la solución, etc. Estas evidencias pueden ser enviadas por email a la OACI. La OACI puede realizar un seguimiento individual con cada punto de contacto del Estado, para la revisión de descripción y entendimiento de las deficiencias.

2.9 Basado en esta revisión, la OACI ha implementado eventos para ayudar a los Estados en resolver sus deficiencias así como eventos sobre la certificación de aeródromos, talleres SMS, eventos relacionados a las frecuencias, talleres ADS-B, etc. Material de orientación similar y ejemplares se encuentran disponibles para los Estados para facilitar la solución de implementación así como el AIC para el registro de aeronaves de 24-bits. Asimismo, las deficiencias deben ser revisadas por las partes involucradas con la falta de equipo/procedimiento/servicio de implementación de acuerdo al Plan de navegación aérea (ANP) CAR/SAM cuando se implemente el Plan Regional electrónico 2014.

2.9 El **Apéndice B** muestra la revisión de las deficiencias y acciones por la OACI para ayudar a los Estados a resolver deficiencias.

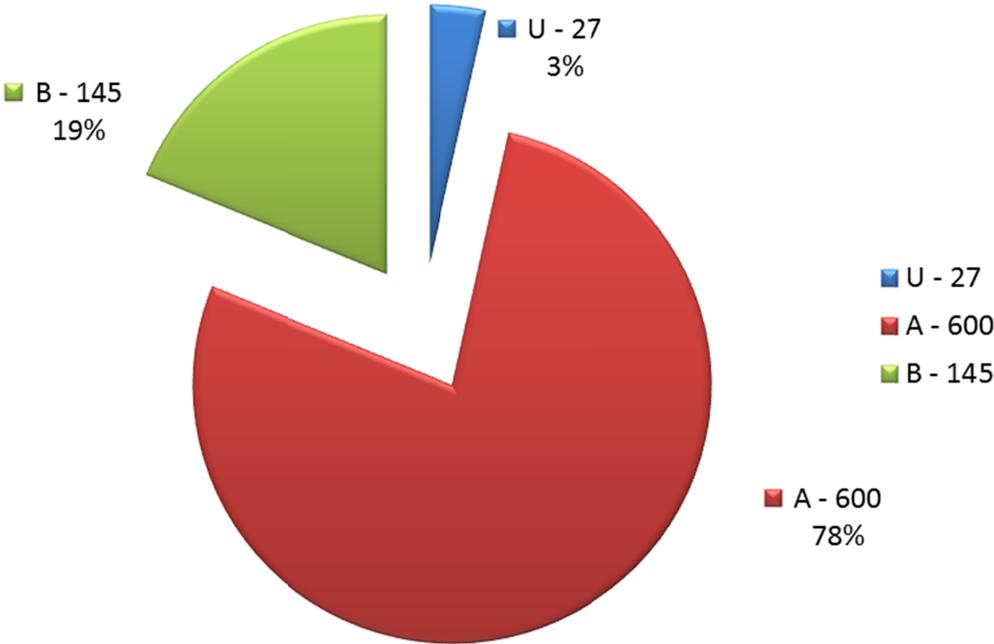
3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

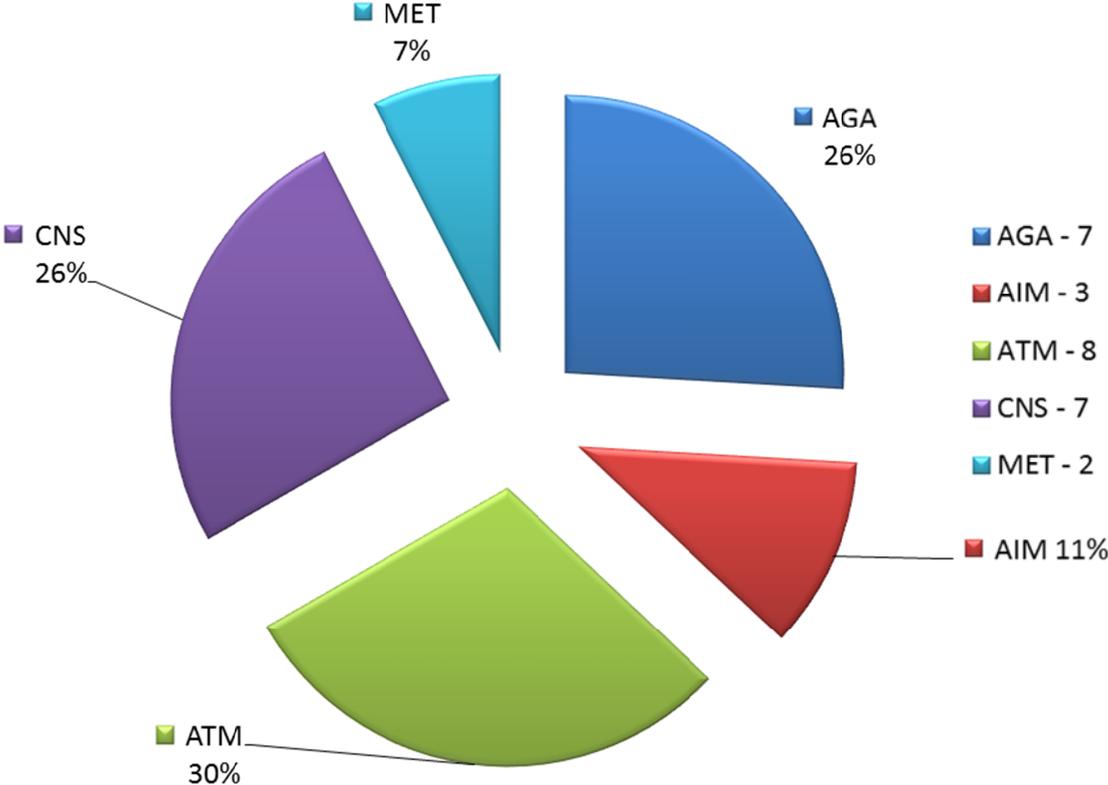
- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) coordinar con sus Puntos de Contacto, revisar deficiencias vigentes, con ayuda de la OACI para cualquier actualización o clarificación a más tardar en diciembre 2014; presentando evidencia aplicable a la Oficina Regional NACC de la OACI;
- c) incluir en su programa de trabajo cualquier actividad de apoyo para resolver las deficiencias como se identifican por la OACI a más tardar en diciembre 2015; y
- d) recomendar otras acciones según se considere apropiado.

APPENDIX/APÉNDICE A

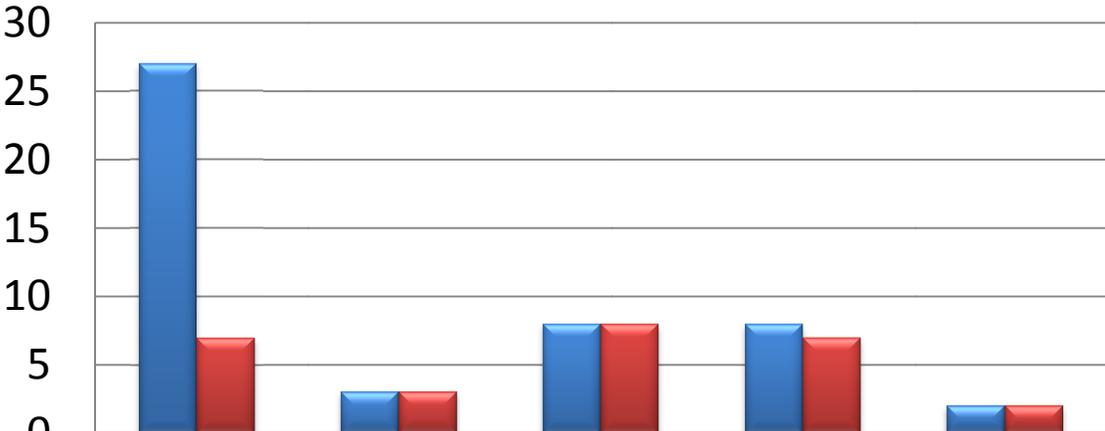
Outstanding Air Navigation Deficiencies by Priority “U”, “A” and “B” in the CAR Region (772)



Outstanding Priority “U” Deficiencies by Field in the CAR Region (27)



“U” Deficiencies Status and Changes Between 2012-2013 - CAR Region



	AGA	AIM	ATM	CNS	MET
2012	27	3	8	8	2
2013	7	3	8	7	2

APPENDIX/ APÉNDICE B**AGA DEFICIENCIES****Action by ICAO: Assistance through events**

Common deficiencies	Assistance of ICAO through
Lack of runway maintenance	ALACPA
Lack of runway friction measurement	ALACPA
Lack of aerodrome bird/animal control and management	CARSAMPAF
Deficient visual aids (signs, signage and illumination)	Workshops and Mission Assistance visits to States
Lack of obstacles control around aerodromes	Workshops
Lack of firefighting SEI personnel training	
lack of partial exercises and SEI totals	
Lack of RESAS (Runway End Safety Area)	ICAO Workshops
Insufficient runway strips	
Runway strip objects	
No signage of safety lines at the platforms	

Deficiencies AIS

Category	TOTAL per Deficiency
Update WGS84 and EGM96 información	5
Production of Aeronautical Charts with WGS84	7
Partial Applic ICAO Req for IAP charts	6
Partial Applic ICAO Req for Aerod/Helip charts	6
Partial Applic ICAO Req for Enroute charts	5
Lack of Hi-priority for AIS publications	5
Complete Implementation of QMS	23
Implementation of eTOD	26
Lack update IAIP (AIP, AMDt, AIC, SUP, etc)	6
Lack of AIS-AIM TRAIN personnel	2
Comply ICAO Req for adequate cond and Org in AIM	7
Lack implementation equipment, personnel, software, etc.	7
Update VFR charts published in AIP including Aerodrome	1
Implementation of AIXM	1
Lack of WAC VFR 1:1000000-1:500000 production	6

Lack of use of English lang in plain TXT	4
Establish Pre-flight info AIS-ARO Units	6
Implementt pre-flight information boullletin PIB	7
Partial application Aerodrome Obst, Chart ICAO Type A	2
Timely NOTAM distribution, NOTAM AUTO	6
Lack of AIM implementation	1
Not enough qualified AIS/AIM personnel	1
No LOAs with NOTAM data originators	1
Not sufficient AIS liaison with other Air Navigation Areas	1
Lack of AIRAC implementation	1
TOTAL per State	143

ICAO Assistance through seminar and workshops

CNS deficiencies

Common deficiencies	Assistance of ICAO through
Lack of facility/ service implementation	Evaluation of Performance needed- ASBU planning ICAO workshop
Optimum use of frequency spectrum	Coordination with ICAO
Lack of Nav aids monitor	
Deficient nav aids flight inspections	
Lack of performance based System planning	Evaluation of Performance needed- ASBU planning ICAO workshop
Lack of ANS oversight	ICAO ANS and CMO workshops
Lack of 24-bits aircraft address registry implementation	Use ICAO guidance in ICAO website
latest ICAO outstanding amendments not available	
Application of ASTERIX codes	Use ICAO guidance in ICAO website
Application of regional IPv4 addressing scheme	Use ICAO guidance in ICAO website
Lack of voice recording or UTC synchronization	
Incorrect Navaid/Com information published in AIP	
Deficient radar/ Com service	ICAO workshop- Meeting of Implementation Groups