

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
CUARTA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DEL
CARIBE CENTRAL**

(Islas Caimanes, 17 al 20 de mayo del 2000)

Cuestión 2 del
Orden del Día: Resultados de la RAN CAR/SAM/3

**Resultados de la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/3
en materia de Planificación Operacional de los Aeródromos (AOP)**

(presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota de estudio, la OACI presenta a la reunión los resultados obtenidos por la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/3 en materia de Planificación Operacional de los Aeródromos (AOP).

Referencia: - Informe Preliminar de la Tercera Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica (Buenos Aires, octubre 1999)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI celebró la Tercera Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica (RAN CAR/SAM/3) en octubre de 1999 en Buenos Aires, Argentina. En esa reunión, el Comité de Planificación Operacional de los Aeródromos (AOP) trató bajo las cuestiones 2, 3 y 4 del orden del día, los siguientes temas:

Cuestión 2 - Emplazamiento de aeródromos regulares y de alternativa

Cuestión 3 - Planificación de aeródromos

Cuestión 4 - Servicios de aeródromo

Esta nota contiene una descripción de los temas tratados para conocimiento de la reunión. Las recomendaciones y conclusiones acordadas en cada área, incluyendo la lista de aeródromos y la Tabla AOP 1, aparecen como **Apéndices A, B y C** para las Cuestiones 2, 3 y 4 respectivamente.

1.2 En esta reunión regional de navegación aérea se adoptó un nuevo formato para el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM que consiste en dos volúmenes: Volumen I- Plan de Navegación Aérea (ANP) Básico y Volumen II- Documento sobre las Instalaciones y Servicios (FASID). En relación con la parte AOP, la lista de aeródromos regulares y de alternativa está contenida en el ANP Básico y la Tabla AOP 1 de las características físicas, radioayudas y ayudas visuales de los aeródromos está contenida en el FASID.

1.3 De los Estados y Territorios de esta reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, no participaron, directamente, un Estado y varios Territorios en el Comité AOP de la RAN CAR/SAM/3. Por eso se considera esencial que los Estados y Territorios faltantes en el Comité AOP se enteren de los temas que fueron discutidos, asimismo de las recomendaciones y conclusiones que fueron adoptadas para la planificación operacional de los aeródromos en la región. Para los Estados y Territorios que sí participaron en el Comité AOP, esto es una oportunidad para revisar los resultados y notar cambios que han sido identificados posterior a la reunión. Específicamente, el contenido de la lista de aeródromos y los requerimientos planificados para los aeródromos contenido en la Tabla AOP 1 necesita ser revisado por todos los Estados y Territorios con el fin de, cuando sea necesario, proponer enmiendas para corregir la información para los aeródromos.

1.4 Se está programando una reunión informal en el campo de aeródromos (AGA/AOP) a celebrarse entre el 26 y 28 de julio de 2000. La reunión será en la Oficina Regional de la OACI en México y el idioma para la reunión será español. Se alienta a los Estados y Territorios que participan en esta reunión a que envíen un representante de Aeródromos a la reunión informal para revisar la parte AOP del ANP/FASID CAR/SAM revisada, y para discutir asuntos técnicos pertinentes en el campo de AGA.

2. CUESTIÓN 2 - EMPLAZAMIENTO DE AERÓDROMOS REGULARES Y DE ALTERNATIVA

2.1 Basándose en la información disponible, la reunión elaboró una lista de aeródromos requeridos para uso regular de las aeronaves de transporte aéreo comercial internacional y de aviación general internacional.

2.2 Se examinaron las operaciones en los aeródromos regulares requeridos para el transporte aéreo comercial internacional a fin de seleccionar aeródromos apropiados para servir de aeródromos de alternativa a cada uno de los aeródromos regulares. Esta selección se basó principalmente en consideraciones de seguridad y se tuvieron en cuenta factores tales como las distancias de las etapas, los tipos de aeronaves, las condiciones meteorológicas, consideraciones de carácter económico, cuando correspondía, así como la capacidad y disponibilidad de aeródromos de alternativa convenientes situados en los Estados interesados. En la medida de lo posible, se eligieron aeródromos regulares como aeródromos de alternativa; cuando eso no fue posible, se eligieron otros.

2.3 La lista de aeródromos regulares y de alternativa aprobada por la reunión esta contenida en el Apéndice A a esta nota y los aeródromos regulares y sus designaciones, que se encuentran en la columna 1, figuran en la Parte III del plan de navegación aérea (ANP) básico CAR/SAM.

3 CUESTIÓN 3 - PLANIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

3.1 La Tabla AOP 1 del Plan de navegación aérea, relativa a características físicas, radioayudas para la aproximación y el aterrizaje, salvamento y extinción de incendios y ayudas visuales, así como el suministro de informes sobre alcance visual en la pista en los aeródromos está destinada a usarse con fines de planificación.

3.2 La Comisión de Aeronavegación de la OACI había convenido en emplear un formato normalizado para la Tabla AOP 1 de todos los planes de navegación aérea (ANP), en la que se presentaban varios conceptos nuevos. Algunos de los cambios más importantes introducidos en el nuevo formato de la Tabla AOP 1 en comparación con el antiguo son:

- a) introducción de la categoría requerida de servicios de salvamento y extinción de incendios (RFF);
- b) inclusión de requisitos de servicios de tránsito aéreo;
- c) empleo de la masa total de despegue crítica de la aeronave para indicar los requisitos de resistencia del pavimento;
- d) un nuevo método para indicar los requisitos con respecto a los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación; y
- e) inclusión de requisitos relativos al alcance visual en la pista (RVR).

3.3 La reunión revisó los requisitos relativos a cada uno de los aeródromos en la Tabla AOP 1. En el examen se tuvieron en cuenta la aeronave crítica, las distancias de etapas, la masa de la aeronave, así como los demás datos pertinentes disponibles en la reunión. La reunión formuló sus recomendaciones para la Tabla AOP 1 sobre una base técnica, manteniendo presente el crecimiento del tráfico proyectado.

3.4 La Tabla AOP 1 (incluyendo información sobre aeródromos de alternativa examinada en el marco de la cuestión 2) aprobada por la reunión, está contenida en el Apéndice B a esta nota y en la Parte III del Documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) CAR/SAM. La reunión reconoció que la Tabla AOP 1 requeriría revisiones periódicas para actualizarla y formuló una recomendación sobre la implantación de los suministros planificados de instalaciones y servicios para los aeródromos. En relación al seguimiento de este acción, se proponen las siguientes recomendaciones:

Proyecto de Recomendación 4/a – Acción para los Departamentos de Aeródromos

Que los Señores Directores de Aeronáutica Civil pasen esta nota a los departamentos de Aeródromos en las administraciones, de sus Estados y Territorios respectivos, para que se enteren de los temas que fueron discutidos, asimismo de las recomendaciones y conclusiones que fueron adoptadas para la planificación operacional de los aeródromos. Específicamente, el contenido de la lista de aeródromos y los requerimientos planificados para los aeródromos contenidos en la Tabla AOP 1 necesita ser revisado con el fin de proponer enmiendas para corregir esta información.

Proyecto de Recomendación 4/b – Participación en la Reunión Informal AGA/AOP

Que los Señores Directores de Aeronáutica Civil de los Estados/Territorios del Caribe Central de habla hispana tomen nota de la Reunión Informal AGA/AOP programada del 26 al 28 julio de 2000 en México y preparar su asistencia a través de un representante de Aeródromos, de sus Estados y Territorios respectivos*, para revisar la Parte AOP del ANP/FASID CAR/SAM y también para discutir varios asuntos técnicos pertinentes en el campo de aeródromos.

4 CUESTIÓN 4 - SERVICIOS DE AERÓDROMO

4.1 Generalidades

4.1.1 Se informó a la reunión que esta cuestión del orden del día sobre las instalaciones y servicios requeridos en los aeródromos era importante debido a su estrecha relación con la cuestión de las carencias y deficiencias de la Región CAR/SAM en la esfera de la navegación aérea. Se hizo notar que el Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS) había examinado la aplicación de las disposiciones de la OACI, entre otras, en el campo AGA. Los temas de aeródromos discutidos incluyeron los siguientes:

- Carencias y deficiencias
- Implantación de las características físicas y de las ayudas visuales y no visuales
- Equipos, instalaciones y servicios de aeródromo
- Condición de las áreas de movimiento. irregularidades de la superficie de las pistas y características de rozamiento
- Traslado de aeronaves inutilizadas
- Servicios de salvamento y extinción de incendios
- Planificación de emergencias de aeródromos
- Control y reducción de peligros debidos a las aves
- Fuente de energía eléctrica secundaria
- Vallas y alumbrado de seguridad
- Mantenimiento
- Uso de los terrenos y control del medio ambiente

4.2 Carencias y Deficiencias

4.2.1 La reunión observó que el Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS) había celebrado reuniones con la finalidad de alentar a los Estados y Territorios a poner en práctica las recomendaciones de las reuniones RAN anteriores. Además de la lista de carencias y deficiencias en las características físicas, ayudas visuales y no visuales y servicios de salvamento y extinción de incendios de aeródromo que mantenían las oficinas regionales de la OACI, se había recibido también información útil de IFALPA y la IATA. GREPECAS observó

* Los Estados y Territorios de la región del Caribe Central de habla Inglesa están invitados a la reunión de trabajo informal de la región del Caribe Oriental donde se presentará una cuestión sobre Aeródromos en el orden del día.

que los Estados y Territorios no estaban otorgando una alta prioridad a la implantación y modernización de algunas instalaciones y servicios, y enfatizó sobre la necesidad de una mayor dedicación a la eliminación de las carencias y deficiencias.

4.2.2 La reunión examinó una nota relativa a carencias y deficiencias. Se observó, sin embargo, que las indicaciones relativas a algunas carencias y deficiencias no eran muy actuales, dado que estaban en curso o se habían efectuado algunos trabajos de rectificación. Por consiguiente, se consideró que la lista debía ser puesta al día. Además, en vista de la limitada participación en la reunión, no era posible analizar las carencias y deficiencias en detalle y, por lo tanto, se recomendó que eso debería ser atendido durante la próxima reunión de GREPECAS. Teniendo en cuenta la importancia del asunto, la reunión formuló una recomendación sobre la identificación de carencias y deficiencias específicas de navegación aérea en el campo de AGA.

4.2.3 El proceso de identificación y monitoreo de carencias y deficiencias en la área de Aeródromos en la región se ha descuidado que es evidenciado por la información incompleta y desactualizado contenido en la tabla actual de carencias y deficiencias, contenida en Apéndice C. En el interés de la seguridad operacional aeroportuaria y con la expansión futura propuesta del programa de vigilancia de seguridad para incluir operaciones aeroportuarias, se requiere mayor énfasis en la identificación, verificación y corrección de carencias y deficiencias en el campo de Aeródromos. En relación al seguimiento de esta acción, se propone la siguiente recomendación:

Proyecto de Recomendación 4/c – Actualización de la Tabla de Carencias y Deficiencias

Que los Estados y Territorios:

- a) revisen la tabla existente de carencias y deficiencias en el campo de AGA y actualicen la información contenida
- b) identifiquen carencias y deficiencias actuales en los aeropuertos internacionales que no están incluidos en la tabla

- c) preparen un programa para la corrección de carencias y deficiencias identificadas
- d) proporcionen a la Ofical Regional de la OACI, antes del fin de julio 2000 (la Reunión Informal AOP/AGA), la información establecida en a), b) y c) para sus aeródromos internacionales con el fin de actualizar la tabla usada para monitorear la identificación, verificación y corrección de carencias y deficiencias en el campo de AGA.

4.3 Implantación de las Características Físicas y de las Ayudas Visuales y No Visuales

4.3.1 La reunión observó que, a pesar de alguna mejora en esta materia desde la anterior reunión RAN, existían carencias y deficiencias en el suministro de ayudas visuales en muchos aeródromos de la Región CAR/SAM, que causaban preocupación en lo relativo a la seguridad de las operaciones de las aeronaves.

4.3.2 La reunión coincidió con la observación de que las deficiencias en el suministro de ayudas visuales en muchos aeródromos de la Región CAR/SAM se debían principalmente a la falta de recursos suficientes. Reconoció la importancia del suministro de ayudas visuales desde el punto de vista de la seguridad operacional de las aeronaves. La reunión observó asimismo que existía una tendencia creciente a privatizar los aeropuertos de la región y que era necesario enfatizar que se debía asegurar el cumplimiento de las disposiciones pertinentes de la OACI. Por lo tanto, la reunión convino en adoptar una recomendación sobre la implantación de características físicas y ayudas visuales y no visuales y una conclusión sobre los recursos para la implantación de instalaciones y servicios de aeródromos.

4.3.3 En relación al seguimiento de este tema, la Oficina Regional NACC de la OACI celebró el primer Seminario sobre Privatización de Aeropuertos para las regiones NAM/CAR/SAM en Guatemala del 13 al 16 de diciembre de 1999. Los objetivos del seminario fueron los siguientes:

- Promover un mayor conocimiento sobre la posición de la OACI en relación con la participación del sector privado en la propiedad, gestión y operación de los aeropuertos y reiterar las obligaciones principales de los Estados contratantes de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional
- Propiciar un foro de intercambio de conocimientos y experiencias entre los Estados, la OACI y Organismos Internacionales en todo lo relacionado con la privatización de aeropuertos.

El seminario contó con la participación de un total de 58 delegados representando a nueve Estados y Territorios, tres organismos internacionales, dos organismos regionales, un operador internacional de aeropuertos y dos empresas consultoras. El seminario se llevó a cabo en un periodo de cuatro días. Trece notas fueron presentadas por representantes de la Sede de la OACI (Secciones AGA y AFRM), de las Oficinas Regionales de México y Lima (AGA y AT), Colombia, ACI, IATA, CLAC, un operador de aeropuertos y dos consultores. Versiones electrónicas del informe sobre el seminario y las notas y presentaciones del seminario están disponibles para su consulta y/o obtención en la página WEB de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la OACI en la siguiente dirección de Internet: <http://www.icao.int/nacc/>.

4.4 Peligro Aviario y la Protección del Medio Ambiente

4.4.1 Control y Reducción de Peligros Debidos a las Aves

Se informó a la reunión que este asunto de seguridad operacional en los aeródromos o en sus cercanías no recibía a veces la importancia debida. Había casos en que no se habían presentado a la OACI informes sobre choques con aves, como lo requería el Anexo 14. Se señaló la necesidad de esa información y su empleo en el análisis a escala mundial. La reunión tomó nota asimismo de que muchos Estados y Territorios en la región habían creado comités sobre peligros debidos a choques con aves y algunos estaban por hacerlo. Por lo tanto, la reunión llegó a una conclusión sobre el control y reducción del peligro aviario.

4.4.2 Uso de los Terrenos y Control del Medio Ambiente

Se informó a la reunión de que se trataba de un tema de creciente importancia. Se señaló que los aeródromos eran generadores de empleos y en consecuencia promovían el desarrollo de zonas residenciales en torno a los aeropuertos. Cuando la tierra era escasa, este problema se acentuaba más. Sin embargo, se señaló que en los documentos de la OACI ya se trataban en medida razonable los aspectos ambientales. Sin embargo, en las deliberaciones surgió la cuestión de la falta de disposiciones apropiadas en el Anexo 14. Se señaló que era necesario prestar más atención y coordinación local a los reglamentos de los Estados y Territorios sobre el uso de los terrenos vecinos de los aeropuertos. En consecuencia, la reunión formuló una recomendación sobre el uso de los terrenos en los aeropuertos y zonas adyacentes.

4.4.3 Con el fin de mejorar el conocimiento de estos temas en los Estados y Territorios de la región, se propone la siguiente recomendación:

Proyecto de Recomendación 4/d - Participación en el Seminario sobre Peligro Aviario y la Protección del Medio Ambiente en los Aeropuertos

Que los Señores Directores de Aeronáutica Civil tomen nota de un seminario de aeródromos programado para octubre o noviembre de 2000 y preparar su asistencia a través de un representante de Aeródromos, de sus Estados y Territorios respectivos. Los temas propuestas para el seminario son el control de aves, medio ambiente y uso de suelo en los aeropuertos.

5. ACCIONES SUGERIDAS A LA REUNIÓN

5.1 En base de la información presentada por esta nota de estudio, se invita a la Reunión a aprobar las **Recomendaciones 4/a, 4/b, 4/c y 4/d**, asimismo que la **Recomendación 4/e** de tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio, y adoptar las acciones pertinentes para que cada Estado (o Grupos de Estados) y Organizaciones Internacionales de las Region del Caribe Central:

- a) implementen las conclusiones y recomendaciones de la Reunión RAN CAR/SAM/3, que les sean pertinentes;
- b) revisen las partes que les correspondan del ANP Básico y del FASID aprobados con vistas a mantenerlos actualizados y, presenten a la Oficina Regional de la OACI, debidamente documentadas, las propuestas necesarias de modificaciones, adiciones y sustracciones;
- c) implementen las medidas necesarias a fin de satisfacer los requisitos internacionales establecidos en el ANP Básico y en el FASID de las Regiones CAR/SAM, mejorando la eficacia y la seguridad de la navegación aérea en las Region del Caribe Central.

**APÉNDICE A - RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES DE LA CUESTIÓN 2 -
EMPLAZAMIENTO DE AERÓDROMOS REGULARES Y DE
ALTERNATIVA**

Conclusión 2/1 — Planificación de aeródromos de alternativa en ruta

Que el GREPECAS, posiblemente mediante el establecimiento de un subgrupo AOP, examine y seleccione los aeródromos de alternativa en ruta, teniendo en cuenta las necesidades de los vuelos a grandes distancias de aviones bimotores (ETOPS), para incluirlos en la columna 3 de la lista de aeródromos regulares y de alternativa.

Recomendación 2/2 — Aeródromos regulares y de alternativa

Que los aeródromos que figuran en el Apéndice A del informe sobre la cuestión 2 del orden del día constituyen los requeridos para las operaciones del transporte aéreo comercial internacional examinadas por la reunión y que se enmienden en consecuencia los documentos apropiados del Plan de navegación aérea.

Lista de aeródromos regulares y de alternativa**Explicación de la lista****TÍTULO DE LA COLUMNA****DESCRIPCIÓN****CIUDAD/AERÓDROMO**

Nombre de la ciudad y del aeródromo, precedidos por el indicador de lugar.

USO

Designación del aeródromo:

RS transporte aéreo internacional regular, uso regular;
RNS transporte aéreo internacional no regular, uso regular;
RG aviación general internacional, uso regular; y
AS transporte aéreo internacional regular, de alternativa de destino.

Nota: Cuando un aeródromo se necesita para más de un tipo de uso, generalmente se indica sólo el que figura primero en la lista. Una excepción a esta regla es que los aeródromos AS se identifican aun cuando se necesiten para uso regular del transporte aéreo internacional no regular o de la aviación general internacional, puesto que algunas especificaciones del Anexo 14, Volumen I imponen requisitos especiales para estos aeródromos.

**AERÓDROMO
DE ALTERNATIVA
DE DESTINO**

Los aeródromos de alternativa de destino para los aeródromos regulares que aparecen en la Columna 1, o si el que figura en la Columna 1 sirve únicamente de alternativa, entonces los aeródromos regulares para los que éste es uno de alternativa de destino. El aeródromo se indica mediante el nombre de la ciudad precedido del indicador de lugar.

**DE ALTERNATIVA
EN RUTA**

Los aeródromos de alternativa en ruta para los ETOPS (vuelos a grandes distancias de aviones con dos grupos motores de turbina) del aeródromo regular que figure en la Columna 1.

**ETAPAS DE RUTA
SERVIDAS POR AERÓDROMOS
DE ALTERNATIVA**

Las etapas de ruta a las que presta servicio el de alternativa de destino se consignan mediante los indicadores de lugar del aeródromo o aeródromos de salida. "All" (todas) significa que el aeródromo de alternativa de destino presta servicio a todas las etapas de ruta del aeródromo regular. Las etapas de ruta a las que presta servicio el aeródromo de alternativa en ruta se consignan mediante la colocación en paréntesis de los indicadores de lugar del aeródromo o aeródromos de salida o de salida y de destino.

APÉNDICE B - RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES DE LA CUESTIÓN 3 - PLANIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Recomendación 3/1 — Generalidades (Tabla FASID AOP 1)

En la Tabla FASID AOP 1 se indica la lista de aeródromos regulares y de alternativa requeridos para el transporte aéreo regular internacional, el transporte aéreo no regular y las operaciones de aviación general, según lo convenido en la reunión RAN CAR/SAM/3.

Conclusión 3/2 — Enmienda de la Tabla AOP 1

Que la Tabla AOP 1 adjunta al presente informe sea revisada y actualizada a intervalos regulares por el Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS).

Recomendación 3/3 — Implantación de características físicas, ayudas visuales y no visuales en los aeródromos

Que los Estados estudien los suministros planificados de instalaciones y servicios enumerados en la Tabla AOP 1 y preparen un plan para su ejecución a base de los requisitos del tránsito aéreo proyectado, en consulta con los explotadores de aeronaves.

Conclusión 3/4 — Aeródromos próximos a fronteras internacionales

Que los Estados, en cooperación mutua y con la ayuda de la OACI cuando sea necesaria, concierten acuerdos en relación con los aeródromos emplazados en las inmediaciones de fronteras internacionales a fin de asegurar que se cumplen y se seguirán cumpliendo las disposiciones estipuladas en los documentos normativos de la OACI.

Conclusión 3/5 - Retención de las ayudas visuales y no visuales que exceden a las que aparecen en la Tabla AOP 1

Que los Estados que ya suministran ayudas visuales y no visuales en los aeródromos en exceso a las indicadas en las Tablas AOP 1 deberían considerar su conservación desde el punto de vista de la seguridad operacional.

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS, RADIOAYUDAS Y AYUDAS VISUALES DE LOS AERÓDROMOS

Explicación de la Tabla

Generalidades

En la Tabla AOP 1 se indican los requisitos operacionales en materia de características físicas, radioayudas para la navegación, ayudas visuales y alcance visual en la pista (RVR) de cada aeródromo.

Las columnas 5 a 9 se refieren a las características físicas de las pistas y calles de rodaje. Las características físicas de las calles de rodaje y plataformas deben ser adecuadas a las pistas correspondientes.

En las columnas 4, y 10 a 13 se indican los requisitos en materia de servicios de tránsito aéreo, radioayudas, ayudas visuales y notificación del RVR de la pista correspondiente. Dichas ayudas se indican generalmente mediante una “x” la cual indica que la ayuda debería conformarse al tipo de pista (columna 7). Si la ayuda difiere de la correspondiente al tipo de pista, aparece un “1”, “2” ó “3” para indicar que se trata de la Categoría I, II ó III, respectivamente.

COLUMNA

- 1 Nombre de la ciudad y del aeródromo, precedidos del indicador de lugar.

Designación del aeródromo como:

- RS** — utilizado como aeródromo regular por el transporte aéreo internacional regular;
- RNS** — utilizado como aeródromo regular por el transporte aéreo internacional no regular;
- RG** — utilizado como aeródromo regular por la aviación general internacional; y
- AS** — utilizado como aeródromo de alternativa por el transporte aéreo internacional regular.

Cuando sea necesario utilizar un aeródromo para más de una de las citadas modalidades, normalmente figurará sólo la que está enumerada antes. Una excepción es que también se indican los aeródromos AS aun cuando sean utilizados como aeródromos regulares por el transporte aéreo internacional no regular o la aviación general internacional, puesto que algunas especificaciones del Anexo 14, Volumen I, disponen requisitos especiales acerca de estos aeródromos.

Ejemplo 1 — Los aeródromos necesarios tanto para uso RS como RG se mostrarían solamente como RS en la lista.

B3

Ejemplo 2 — Los aeródromos necesarios tanto para uso RS como AS se mostrarían solamente como RS en la lista. Sin embargo, la Tabla AOP 1 puede indicar aún los requisitos específicos para uso AS.

- 2 Aeródromos que son de alternativa con respecto a los aeródromos regulares de la columna 1, o si el aeródromo citado en la columna 1 se utiliza solamente como de alternativa, los aeródromos regulares con respecto a los cuales es aeródromo de alternativa. El aeródromo figura con el nombre de la ciudad, precedido del indicador de lugar.
- 3 Servicio de salvamento y extinción de incendios (RFF) requerido:
El nivel requerido de protección se expresa mediante un número de categoría RFF de aeródromo, de conformidad con el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 9, Sección 9.2.
- 4 Servicios de tránsito aéreo
 - APP** — Debería proporcionarse servicio de control de aproximación (indicado por una “x”) y cuando se indica una “R” el servicio debería estar provisto de radar.
 - TWR** — Debería proporcionarse torre de control de aeródromo (indicado por una “x”) y cuando se indica una “R” el servicio debería estar provisto de radar para movimientos en la superficie.
 - ATIS** — Debería proporcionarse servicio automático de información de terminal (indicado por una “x”).
 - AFIS** — Debería proporcionarse servicio de información de vuelo de aeródromo (indicado por una “x”).
- 5 Números de designación de pista.
- 6 Clave de referencia de aeródromo para las características de aeródromo expresadas de conformidad con el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 1.
- 7 Tipo de cada una de las pistas que han de suministrarse. Los tipos de pista, según se definen en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 1, son:
 - NINST** — pista de vuelo visual;
 - NPA** — pista para aproximaciones que no sean de precisión;
 - PA1** — pista para aproximaciones de precisión de Categoría I;
 - PA2** — pista para aproximaciones de precisión de Categoría II;
 - PA3** — pista para aproximaciones de precisión de Categoría III.
- 8 Calle de rodaje (TWY) que habría de suministrarse hasta el umbral de la pista conexas.

- 9 Longitud de pista requerida expresada en términos de longitud de campo compensado. En la planificación se tienen en cuenta las condiciones locales. Si el requisito para uso del aeródromo de alternativa es más crítico, el tipo de aeronave y la longitud de pista requerida se indican también debajo de la abreviatura “AS”.

Las aeronaves críticas a efectos de la resistencia del pavimento y la resistencia del pavimento requerida se expresan en función de la masa total de despegue en miles de kilogramos. La masa operacional de aeronaves tales como B747 y MD11, que pueda guardar relación con el diseño de alcantarillas, conductos de cables, puentes de paso alto, etc., se muestra también. Si la aeronave que necesita el aeródromo para uso alternativo es más crítica, el tipo de aeronave y la resistencia de la pista requerida se indican asimismo debajo de la abreviatura “AS”.

Nota 1.— Debería seleccionarse un determinado modelo de aeronave basado en las mejores fuentes de información disponibles para fines de planificación de la longitud de la pista, ya que este requisito se ve particularmente afectado por las diferencias que existen entre los distintos modelos de aeronave. Por lo tanto, deberían revisarse detenidamente los modelos de aeronave para asegurarse de que se utilice el correcto al determinar las características del aeródromo. La Comisión de Aeronavegación ha encargado a las reuniones RAN que proporcionen al plan las cifras más realistas posibles por lo que respecta a los requisitos en materia de longitud de pista y resistencia del pavimento de cada uno de los aeródromos.

Nota 2.— Para los aeródromos utilizados por la aviación general internacional, cuando no exista requisito de que la pista esté pavimentada, en la resistencia del pavimento podrá aparecer “UNPAV”.

Nota 3.— Si en un aeródromo se indica el requisito de que haya más de una pista, la reunión debería determinar las longitudes de las pistas secundarias. En el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 3, párrafo 3.1.7, figura una especificación relativa a las longitudes de dichas pistas.

Nota 4.— Cuando la longitud de pista o la resistencia del pavimento no constituyan en la actualidad un requisito, aparecerá el año en el que pasarán a serlo.

10 Radioayudas para la navegación (aproximación y aterrizaje)

ILS — El sistema de aterrizaje por instrumentos se muestra frente a la pista a la que ha de prestarse servicio y se indica mediante una “x”, si el ILS es de la misma categoría que el tipo de pista (columna 7) o, si es diferente, mediante el número 1, 2 ó 3 para indicar una instalación de Categoría de actuación I, II o III, respectivamente. La adición de una “D” indica que debería suministrarse un equipo radiotelemétrico (DME), por ejemplo, como sustituto de los componentes de la radiobaliza del ILS requerido. El “*” indica que el ILS exige calidad de señal de Categoría II, pero sin la fiabilidad ni disponibilidad que ofrecen el equipo redundante y la conmutación automática.

VOR — Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia. La “x” indica que debería suministrarse la ayuda. La adición de una “D” indica que a la instalación VOR requerida está asociado un DME.

NDB/L — Radiofaro no direccional, o radiofaro de localización. La “x” indica que debería suministrarse una de dichas ayudas.

GNSS — Sistema mundial de navegación por satélite indicado frente a la pista a la que presta servicio e indicado mediante una “x” si el GNSS presta apoyo a la misma categoría que el tipo de pista, o, si es diferente, mediante un designador apropiado seguido de la letra G o S para indicar sistema de aumentación basada en tierra (GBAS) o sistema de aumentación basada en satélites (SBAS), según corresponda.

11 Ayudas luminosas

PA — El sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I, II o III, se muestra mediante una “x” si la ayuda es de la misma categoría que el tipo de pista (columna 7) o, si es diferente, mediante el número 1, 2 ó 3 frente a la pista a la que ha de prestarse servicio, a fin de indicar el tipo de sistema requerido.

SA — El sistema sencillo de iluminación de aproximación se muestra mediante una “x” frente a la pista a la que ha de prestarse servicio.

VA — El sistema visual indicador de pendiente de aproximación se muestra mediante una “L” o una “S” frente a la pista a la que ha de prestarse servicio. La letra “L” indica que el sistema debería ser PAPI o T-VASIS (AT-VASIS) y la letra “S” indica que el sistema debería ser PAPI (APAPI).

- RWY** — Luces de borde, umbral y extremo de pista. La “x” indica que deberían suministrarse estas ayudas.
- CLL** — Las luces de eje de pista se muestran mediante una “x” frente a la pista a la que ha de prestarse servicio.
- TDZ** — Las luces de zona de toma de contacto en la pista se muestran mediante una “x” frente a la pista a la que ha de prestarse servicio.
- TE** — Luces de borde de calle de rodaje. La “x” indica que deberían suministrarse dichas ayudas. Este requisito concierne a todo el aeródromo y sólo se hace una anotación cuando se muestran requisitos de planificación para más de una pista.
- TC** — Luces de eje de calle de rodaje. La “x” indica que éstas deberían suministrarse para la pista específica a la cual corresponde la anotación.
- STB** — Barras de parada. La “x” indica que deberían suministrarse barras de parada en la pista a la cual corresponde la anotación.
- B** — Faro de aeródromo o de identificación. La “x” indica que estas ayudas deberían suministrarse. Este requisito concierne a todo el aeródromo y sólo se hace una anotación cuando se muestran requisitos de planificación para más de una pista.

12 Señales

- DES** — La señal designadora de pista se muestra mediante una “x” frente a la pista a la que ha de prestarse servicio.
- CLM** — Señal de eje de pista. La “x” indica que esta ayuda debería suministrarse.
- THR** — La señal de umbral de pista se muestra mediante una “x” frente a la pista a la que ha de prestarse servicio.
- TDZ** — La señal de toma de contacto en la pista se muestra mediante una “x” frente a la pista a la que ha de prestarse servicio.
- SST** — Señal de faja lateral de pista. La “x” indica que esta ayuda debería suministrarse.
- AMG** — La señal de distancia fija se muestra mediante una “x” frente a la pista a la que ha de prestarse servicio.

TWY — Señal de eje de calle de rodaje y, en los casos necesarios, de borde de calle de rodaje. La “x” indica que la ayuda debería suministrarse.

HLD — La señal de punto de espera en rodaje (con el nuevo nombre de señal de punto de espera de pista según la Enmienda 3 del Anexo 14, Volumen I) se muestra mediante una “x” frente a la pista a la que ha de prestarse servicio. La configuración de la señal puede conformarse a las disposiciones del Anexo 14, Volumen I, Sección 5.2.9.

12 Alcance visual en la pista (RVR)

TDZ — Deben suministrarse observaciones representativas de la zona de toma de contacto.

MID — Deben suministrarse observaciones representativas del punto medio de la pista.

END — Deben suministrarse observaciones representativas de la parte de extremo de parada de la pista.

APÉNDICE C - RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES DE LA CUESTIÓN 4 - SERVICIOS DE AERÓDROMO

Recomendación 4/1 — Identificación de carencias y deficiencias específicas de navegación aérea

Que:

- a) de conformidad con la metodología aprobada por el Consejo, los usuarios de instalaciones y servicios notifiquen a los Estados y a las oficinas regionales correspondientes de la OACI respecto de las necesidades de los aeródromos y de posibles carencias y deficiencias que hayan sido identificadas, acompañadas de documentación técnica que permita su análisis y convalidación;
- b) las oficinas regionales envíen la información suministrada por los usuarios a los Estados correspondientes, para que éstos proporcionen los comentarios y correcciones del caso; y
- c) los Estados informen, dentro de un lapso razonable, a las oficinas regionales sobre las medidas correctivas adoptadas o proyectadas para que actualicen la lista de carencias y deficiencias.

Recomendación 4/2 — Implantación de características físicas y ayudas visuales y no visuales

Que:

- a) los Estados hagan todos los esfuerzos posibles para garantizar que las características físicas requeridas de sus aeródromos se ajusten a las normas y métodos recomendados especificados en el Anexo 14, Volumen I;
- b) los Estados garanticen que las ayudas visuales y no visuales requeridas están implantadas en sus aeródromos; y
- c) la OACI aliente a los Estados que se hallan en el proceso de privatizar sus aeródromos, a que garanticen el cumplimiento de las disposiciones de la OACI especificando en los contratos de privatización que se debe cumplir con las normas y métodos recomendados de la OACI.

Conclusión 4/3 — Recursos para la implantación de instalaciones y servicios de aeródromos

Que:

- a) los Estados adopten medidas que permitan asegurar que los ingresos provenientes de los aeropuertos se inviertan en el desarrollo y mantenimiento de sus instalaciones y servicios, de acuerdo con las orientaciones que figuran en el Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc 9562) de la OACI; y
- b) la OACI, a través de su Dirección de cooperación técnica y de sus oficinas regionales, continúe proporcionando la asistencia necesaria a los Estados.

Conclusión 4/4 — Equipo, instalaciones y servicios de aeródromo

Que, para el mejoramiento general de la seguridad, eficiencia y regularidad de los servicios aéreos, los Estados tomen cuanto antes las medidas apropiadas para proporcionar el equipo, instalaciones y servicios recomendados en el Anexo 14, Volumen I, Capítulos 8 y 9.

Recomendación 4/5 — Mejoramiento de las condiciones superficiales de las pistas

Que:

- a) los Estados lleven a cabo un estudio de las pistas para identificar aquellas que tienen deficiencias respecto al coeficiente de rozamiento en la superficie, eliminación del depósito de caucho, irregularidades de la superficie de la pista y el sistema de drenaje;
- b) en caso de identificarse deficiencias, los Estados promulguen la información de conformidad con las disposiciones del Anexo 15 y se tomen las medidas correctivas mediante la aplicación de técnicas apropiadas; y
- c) la OACI continúe elaborando más especificaciones al respecto.

Recomendación 4/6 — Equipo adicional para la recuperación de aeronaves

Que los explotadores de aeronaves estudien la conveniencia de proporcionar en un aeropuerto más cercano a la Región del Caribe, o en la región misma, un equipo para la recuperación de aeronaves.

Conclusión 4/7 — Actualización del plan para trasladar aeronaves inutilizadas

Que, teniendo en cuenta que en determinados aeropuertos hay equipos especiales para trasladar aeronaves, los Estados actualicen periódicamente como sea necesario, en consulta con los

explotadores de aeronaves y, cuando corresponda, también con los fabricantes, el plan para trasladar las aeronaves inutilizadas.

Conclusión 4/8 — Servicios de salvamento y extinción de incendios

Que:

- a) se señale a la atención de los Estados que corresponda la existencia de deficiencias en los servicios de salvamento y extinción de incendios en sus aeródromos;
- b) los Estados otorguen prioridad al suministro de servicios adecuados de salvamento y extinción de incendios en sus aeropuertos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Anexo 14, Volumen I;
- c) la OACI, por intermedio de las oficinas regionales, cuando sea necesario, continúe la práctica de llevar a cabo exámenes de la situación de los servicios RFF en los aeropuertos internacionales de los Estados situados en sus respectivas zonas de acreditación;
- d) los Estados prosigan sus actividades de capacitación anual de personal RFF, incluso la familiarización de los tipos de aeronaves que operan en sus aeropuertos, en consulta con los explotadores de aeronaves; y
- e) los Estados establezcan un programa para rehabilitar, por los medios apropiados, los vehículos RFF defectuosos.

Conclusión 4/9 — Aplicación de planes de emergencia de aeródromos

Que:

- a) la OACI, a través de sus oficinas regionales, cuando sea necesario, continúe asistiendo a los Estados en la preparación de planes de emergencia de aeropuerto en sus aeropuertos;
- b) cada Estado designe un coordinador nacional para los planes de emergencia de aeropuerto, así como un coordinador médico para los mismos planes;
- c) de la misma manera, cada aeropuerto tenga su respectivo coordinador del plan de emergencia y coordinador médico del plan de emergencia; y
- d) cada aeropuerto cuente con un centro de operaciones de emergencia debidamente equipado, que estará en estado operacional todo el tiempo en que el aeropuerto esté funcionando, así como unidades móviles para el centro de operaciones de emergencia.

Conclusión 4/10 — Control y reducción del peligro aviario

Que los Estados que confrontan problemas de peligro de choques con aves:

- a) establezcan un comité de peligro aviario encargado de la administración general de un programa para las disminuciones de las aves, en el que participen las autoridades de aviación civil, autoridades aeroportuarias, explotadores de aeronaves, autoridades locales, organismos relacionados con el medio ambiente, así como universidades, a fin de garantizar la coordinación necesaria para reducir el peligro aviario en los aeródromos y sus proximidades, y cumplir con las disposiciones del Anexo 14, Volumen I y del Capítulo 2 del Manual de servicios de aeropuertos, Parte 3, haciendo uso de la competencia técnica pertinente para el asesoramiento sobre los métodos para la reducción del peligro aviario;
- b) tomen las medidas necesarias en materia de gestión del hábitat en los aeródromos y sus proximidades para hacerlos menos atractivos para las aves, de conformidad con el Capítulo 6 del Manual de servicios de aeropuertos, Parte 3;
- c) empleen medidas eficaces de dispersión, según lo dicten las circunstancias;
- d) eliminen los atractivos básicos para las aves y, en especial, el alimento, los lugares aptos para la nidificación y las áreas de reposo;
- e) eviten el establecimiento de lugares de depósito de desechos en torno a los aeropuertos y; en caso de que sea inevitable, estos se ubiquen a por lo menos 13 kms de los mismos (véase el Manual de servicios de aeropuertos, Parte 3, Capítulo 7);
- f) alienten a los operadores de aeronaves a que proporcionen a las autoridades aeroportuarias informes oportunos relacionados con incidentes/accidentes de choques con aves que involucren a sus aeronaves;
- g) transmitan a la OACI, de modo regular, informes de choques con aves a fin de facilitar el empleo del programa IBIS, como se indica en el Doc 9332-AN/909 de la OACI; y
- h) se aseguren de que los servicios ATC de torre cuenten con la más reciente información sobre la presencia de aves y sus corrientes migratorias en determinadas épocas del año, que puedan causar daño a las aeronaves, con el fin de advertir a los pilotos de las aeronaves acerca de este peligro.

Conclusión 4/11 — Fuente de energía eléctrica en los aeródromos

Que los Estados:

- a) otorguen prioridad al suministro de una fuente adecuada de energía eléctrica en sus aeródromos, de conformidad con las especificaciones y criterios establecidos en el Anexo 10, Volumen I y en el Anexo 14, Volumen I;
- b) organicen cursos de mantenimiento de equipos eléctricos de varios niveles;
- c) se aseguren de que el personal técnico se mantiene continuamente al tanto de las nuevas tecnologías mediante la implantación, de ser necesario, de programas de instrucción adecuados, a través de proyectos de cooperación técnica de la OACI, asistencia bilateral o con fondos fiduciarios; y
- d) fortalezcan los intercambios de experiencias en esta esfera y, de ser posible, recurran a los expertos disponibles en algunos Estados de la región para asistir a otros Estados.

Conclusión 4/12 — Instalación de vallas en los aeródromos

Que los Estados:

- a) por razones de protección y de seguridad, instalen y mantengan con carácter urgente vallas y otras barreras adecuadas en sus aeródromos, a fin de impedir la entrada en las áreas de movimiento de personas no autorizadas o animales suficientemente grandes como para constituir un peligro para las aeronaves; y
- b) otorguen especial atención al establecimiento de caminos perimetrales para las patrullas de seguridad y los portones de salida necesarios con acceso adecuado para los vehículos de salvamento y extinción de incendios en caso de emergencia.

Conclusión 4/13 — Establecimiento de programas de mantenimiento preventivo

Que:

- a) los Estados deberían establecer y poner en práctica en sus aeródromos internacionales respectivos un programa de mantenimiento de aeropuertos, así como un programa de instrucción para todo el personal involucrado en el mantenimiento aeroportuario, y los recursos necesarios para su implantación;
- b) los Estados se aseguren de que sus aeropuertos cuentan con la documentación pertinente de la OACI para rápida referencia;
- c) los Estados deberían adoptar medidas apropiadas para impedir daños en las aeronaves en las áreas de movimiento provocados por objetos extraños; y

- d) los Estados adopten y pongan en práctica medidas estrictas en materia de supervisión y seguimiento del programa de mantenimiento.

Recomendación 4/14 — Uso de los terrenos en los aeropuertos y zonas adyacentes

Que:

- a) los Estados revisen o adopten reglamentos que rijan el uso de los terrenos adyacentes a los aeropuertos, con el fin de impedir la construcción de obstáculos, la obstrucción de las ayudas visuales, la interferencia con las radiocomunicaciones y la presencia de aves;
- b) los Estados adopten reglamentaciones que rijan el uso de los terrenos adyacentes a los aeropuertos, teniendo en cuenta el impacto del ruido producido por las aeronaves; y
- c) la OACI estudie la posibilidad de incorporar a los Volúmenes I y II del Anexo 14 disposiciones relativas al uso de los terrenos en las proximidades de los aeropuertos, teniendo en cuenta la seguridad de las operaciones de aeronaves y del público.

**LISTA DE CARENCIAS Y DEFICIENCIAS EN LA ESFERA
DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGION DEL CARIBE CENTRAL**

EXPLICACIÓN DE LA TABLA

Identificación:

1. **Requisitos:** *Las instalaciones, servicios y procedimientos de navegación aérea contenidos en el Plan regional de navegación aérea.*
2. **Estados/instalaciones y servicios:** *Estados encargados de la implantación y las instalaciones, servicios y procedimientos que han de implantarse.*

Carencias/Deficiencias:

3. **Descripción:** *Breve descripción de la carencia/deficiencia. Para los fines de la presente metodología, se considerará una carencia toda situación en la que no se haya implantado una instalación o no se proporcione un servicio de conformidad con un plan regional de navegación aérea. Se considerará una deficiencia toda situación en la que una instalación o servicio existente esté parcialmente fuera de servicio o incompleto, o no funciona de conformidad con las especificaciones y procedimientos pertinentes de la OACI. El efecto neto de una carencia o deficiencia es una repercusión negativa en la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional.*
4. **Fecha de primera notificación:** *La fecha en que se notificó la carencia/deficiencia por primera vez.*
5. **Estado de ejecución:** *C = Carencia, D = Deficiencia.*
6. **Observaciones sobre la fuente de información:** *Las referencias importantes que generaron la información (por ejemplo: reunión, informe de misión, información suministrada por un Estado o por un usuario, etc.).*

Medida correctiva:

7. **Descripción:** *Una breve descripción de la medida correctiva que ha de adoptarse.*
8. **Entidad de ejecución:** *Entidad encargada de la ejecución.*
9. **Fecha de finalización:** *La fecha (establecida por el Estado o Estados interesados o el grupo de planificación y ejecución, de conformidad con el Estado) prevista para la*

finalización de la medida correctiva.

10. **P = Evaluación y asignación de prioridades**

Como regla general, podrían establecerse los siguientes tres niveles de prioridad, según la evaluación de seguridad operacional, regularidad y eficiencia:

Prioridad “U” = requisitos **urgentes** que tienen repercusiones **directas** en la **seguridad operacional** y que requieren medidas correctivas **inmediatas**.

Un requisito urgente es cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos que se requiera urgentemente para la seguridad de la navegación aérea.

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

Un requisito de alta prioridad es cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos que se considere necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

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

Un requisito de prioridad intermedia es cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos que se considere necesaria para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

APPENDIX A - LIST OF REGULAR AND ALTERNATE AERODROMES IN THE CENTRAL CARIBBEAN
APENDICE A - LISTA DE AERODROMOS REGULARES Y DE ALTERNATIVA EN EL CARIBE CENTRAL

CITY/AERODROME/USE CIUDAD/AERODROMO/USO	DESTINATION ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO	EN-ROUTE ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA	ROUTE STAGES SERVED BY ALTERNATE ETAPAS SERVIDAS POR AERODROMO DE ALTERNATIVA
1	2	3	4
ARUBA (NETHERLANDS)			
TNCA	ORANJESTAD/Reina Beatrix, Aruba I. RS	SKBQ Barranquilla SVM I Caracas TNCB Kralendijk SVMC Maracaibo TNCC Willemstad	KATL, KJFK, KMIA, KTPA, SKBO, SPIM EHAM, SKRG, SPIM, SVJC, SVMC, TJSJ ALL EHAM, KATL, KJFK, KMIA, KTPA, SKBO, SKBQ, SKRG, SPIM, SVVA, TNCC ALL
BAHAMAS			
MYBS	ALICE TOWN/South Bimini, Bimini I. RS	MYGF Freeport KMIA Miami MYNN Nassau	KMIA - KMIA
MYSM	COCKBURN TOWN/San Salvador I. RS	MYEG George Town MYNN Nassau MYLS Stella Maris	- - -
MYGF	FREEPORT/Freeport Intl, Grand Bahama I. RS	MYAM Marsh Harbour KMIA Miami MYNN Nassau MYGW West End KPBI West Palm Beach	KFLL, KMIA, KPBI KCLE, KIAD, KLUK, KORD, KRDU, KRIC, SKWI ALL KCLE, KFLL, KIAD, KLUK, KMIA, KORD, KPBI, KRDU, KRIC, SKWI KCLE, KIAD, KLUK, KORD, KRDU, KRIC, SKWI

C/CAR/DCA/4 - WP5
NE5

- A4 -

	CITY/AERODROME/USE CIUDAD/AERODROMO/USO	DESTINATION ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO	EN-ROUTE ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA	ROUTE STAGES SERVED BY ALTERNATE ETAPAS SERVIDAS POR AERODROMO DE ALTERNATIVA
	1	2	3	4
MYEG	GEORGE TOWN/George Town, Exuma I. RS	MYNN MYEH MYLS	Nassau North Eleuthera Stella Maris	KFLL, KMIA KFLL, KMIA KFLL, KMIA
MYEM	GOVERNOR'S HARBOUR/Governor's Harbour, Eleuthera I. RS	MYGF MYAM MYNN	Freeport Marsh Harbour Nassau	KFLL, KMIA KFLL, KMIA KFLL, KMIA
MYAM	MARSH HARBOUR/Marsh Harbour, Abaco I. RS	MYGF MYNN MYAT	Freeport Nassau Treasure Cay	KFLL, KMIA, KPBI KFLL, KMIA, KPBI KFLL, KMIA, KPBI
MYNN	NASSAU/Nassau Intl, New Providence I. RS	KFLL MYGF MUHA KMIA MYEH KTPA	Fort Lauderdale Freeport Habana Miami North Eleuthera Tampa	CYYZ, KATL, KCLT, KEWR, KLGA, KLUK, KMCO, KPHL CYYZ, KATL, KCLT, KEWR, KFLL, KLGA, KLUK, KMCO, KMIA, KPHL, MBPV, MUHA EGLL, LFPO, MBPV, MKJS, MWCR CYYZ, EGLL, EMCO, KATL, KEWR, KFLL, KLGA, KPHI, LFPO, MKJS KCCT, KFLL, KLUK, KMCO, KMIA, KPBI, MBPJ EGLL, LFPO
MYEH	NORTH ELEUTHERA/North Eleuthera, Eleuthera I. RS	MYEM MYAM MYNN	Governor's Harbour Marsh Harbour Nassau	KFLL, KMIA KFLL, KMIA KFLL, KMIA
MYLS	STELLA MARIS/Long Island I. RS	MYSM MYEG MYNN	Cockburn Town George Town Nassau	KFLL KFLL KFLL

CITY/AERODROME/USE CIUDAD/AERODROMO/USO		DESTINATION ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO		EN-ROUTE ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA	ROUTE STAGES SERVED BY ALTERNATE ETAPAS SERVIDAS POR AERODROMO DE ALTERNATIVA
1		2		3	4
MYAT	TREASURE CAY/Treasure Cay, Abaco I. RS	MYGF MYAM MYNN	Freeport Marsh Harbour Nassau		KFLL , KMCO , KMIA KFLL , KMCO , KMIA KFLL , KMCO , KMIA
MYGW	WEST END/West End, Grand Bahama I. RNS & AS	MYNN KPBI	Nassau West Palm Beach		- -
CAYMAN ISLANDS (UNITED KINGDOM)					
MWCB	CAYMAN BRAC/Gerrard Smith Intl RS	MMUN MWCR MUHA KMIA MKJS MYNN	Cancún Georgetown Habana Miami Montego Bay Nassau		- - - - - -
MWCR	GEORGETOWN/Owen Roberts Intl RS	MMUN MNCB MUHA MKJP MKJS	Cancún Caymen Brac Habana Kingston Montego Bay		KATL , KCLT , KIAH , KLUK , KMIA , MHLC , MKJP , MKJS , MYNN KIAH , KMCO , KMIA , MHLC , MKJS MHLC , MKJP , MKJS , MYNN KATL , KCLT , KLUK , KMCO , KMIA , MYNN KATL , KCLT , KLUK , KMCO , KMIA , MHLC , MYNN

CUBA

C/CAR/DCA/4 - WP5
NE5

- A6 -

CITY/AERODROME/USE CIUDAD/AERODROMO/USO		DESTINATION ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO		EN-ROUTE ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA	ROUTE STAGES SERVED BY ALTERNATE ETAPAS SERVIDAS POR AERODROMO DE ALTERNATIVA
1		2		3	4
MUCM	CAMAGÜEY/Ignacio Agramonte RS	MUCA	Ciego de Avila		EDDF
		MUHA	Habana		EDDF
		MUHG	Holguín		EDDF
		MKJP	Kingston		EDDF
		MYNN	Nassau		EDDF
		MUCU	Santiago de Cuba		EDDF
		MUVR	Varadero		EDDF
MUCL	CAYO LARGO DEL SUR/Vilo Acuña RS	MUCM	Camagüey		ALL
		MMUN	Cancún		ALL
		MUHA	Habana		ALL
		MUHG	Holguín		ALL
		MKJP	Kingston		ALL
		MKJS	Montego Bay		-
		MUVR	Varadero		ALL
MUCA	CIEGO DE AVILA/Máximo Gómez RS	MUCM	Camagüey		EDDF
		MUHA	Habana		EDDF
		MUHG	Holguín		EDDF
		MKJP	Kingston		EDDF
		MYNN	Nassau		EDDF
		MUCU	Santiago de Cuba		EDDF
		MUVR	Varadero		EDDF

- A7 -

CITY/AERODROME/USE CIUDAD/AERODROMO/USO		DESTINATION ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO		EN-ROUTE ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA	ROUTE STAGES SERVED BY ALTERNATE ETAPAS SERVIDAS POR AERODROMO DE ALTERNATIVA
1		2		3	4
MUHA	HABANA /José Martí RS	MUCM	Camagüey		CYYZ, EBGB, EDDF, EGKK, LEPA, MDSV, MKJS, MROC, MYNN, SBGL, SAEZ, SKBO, SLVR, SVMI, TFFF, TNCC, UUEE
		MMUN	Cancún		CYUL CYYZ, MKJS, MMMD, MMMX, MPTO, MYNN, SAEZ, SCEL, SEGU
		KFLL	Fort Lauderdale		-
		MUHG	Holguín		LEPA, LFPO, MDSV, SVMI, TFFF, TNCC
		MKJP	Kingston		EDDF, LEMD, MPTO, MROC, SAEZ, SBGL, SCEL, SEGU, SKBO, SLVR, SVMI, TFFF, TNCC, UUEE
		KMIA	Miami		CYYZ, EDDF, LEMD, LFPO, LIMC, LIRF, MMMD, MMUN, MYNN, SCEL
		MKJS	Montego Bay		EDDF, LEMD, MPTO, MROC, SAEZ, SBGL, SEGU, SKBO, SLVR, SVMI, TFFF, TNCC, UUEE
		MYNN	Nassau		CYUL, CYYZ, EBGB, EDDF, LEMD, LFPO, LIMC, LIRF, MMMD, MMMX, UUEE
		MUCU	Santiago de Cuba		EBGB, EGKK, LEPA, LFPO, LIRF, MDSV, MMMX, SBGL, SKBO, SLVR, SVMI, TFFF, TNCC
MUVR	Varadero		CYUL, EBGB, EGKK, LEMD, LEPA, LFPO, LIMC, LIRF, MKJS, MMUN, MPTO, MROC, MYNN, SAEZ, SBGL, SCEL, SEGU, SKBO, SLVR, UUEE		
MUHG	HOLGUÍN /Frank País RS	MUCM	Camagüey		EDDF, EDDL, EHAM, LFPO
		MUHA	Habana		ALL
		MKJP	Kingston		EDDF, EDDL, EHAM, LFPO
		MYNN	Nassau		EDDF, EDDL, EHAM, LFPO
		MTPP	Port au Prince		EDDF, EDDL, EHAM, LFPO
		MUCU	Santiago de Cuba		EDDF, EDDL, EHAM, LFPO
MUVR	Varadero		ALL		

C/CAR/DCA/4 - WP5
NE5

- A8 -

CITY/AERODROME/USE CIUDAD/AERODROMO/USO		DESTINATION ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO		EN-ROUTE ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA	ROUTE STAGES SERVED BY ALTERNATE ETAPAS SERVIDAS POR AERODROMO DE ALTERNATIVA
1		2		3	4
MUCU	SANTIAGO DE CUBA/Antonio Maceo RS	MUCM	Camagüey		LFPO, LIRF, LPPT
		MUHA	Habana		ALL
		MUHG	Holguín		LFPO, LIRF, LPPT
		MKJP	Kingston		LFPO, LIRF, LPPT
		MKJS	Montego Bay		-
		MYNN	Nassau		LFPO, LIRF, LPPT
		MTPP	Port au Prince		LFPO, LIRF, LPPT
		MUVR	Varadero		ALL
MUVR	VARADERO/Juan Gualberto Gómez RS	MUCM	Camagüey		EDDF, EDDL
		MMUN	Cancún		CYMX, CYYZ
		MUHA	Habana		ALL
		MUHG	Holguín		CYMX, CYYZ, EDDF, EDDL
		MKJP	Kingston		EDDF, EDDL
		MYNN	Nassau		ALL
		MUCU	Santiago de Cuba		EDDF, EDDL
DOMINICAN REPUBLIC					
MDBH	BARAHONA/Arpto. Internacional María Montes RS	MDPP	Puerto Plata		-
		MDPC	Punta Cana		-
		MDSD	Santo Domingo		-
MDHE	HERRERA/Arpto. Internacional de Herrera RS	MDLR	La Romana		-
		MDSD	Santo Domingo		-

- A9 -

	CITY/AERODROME/USE CIUDAD/AERODROMO/USO	DESTINATION ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO	EN-ROUTE ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA	ROUTE STAGES SERVED BY ALTERNATE ETAPAS SERVIDAS POR AERODROMO DE ALTERNATIVA
	1	2	3	4
MDLR	LA ROMANA /La Romana Intl RS	MKJP MTPP MDPP MDPC TJSJ MDSD	Kingston Port-au-Prince Puerto Plata Punta Cana San Juan Santo Domingo	KMIA KMIA, TJSJ KMIA, TJSJ KMIA, TJSJ KMIA KMIA, TJSJ
MDPP	PUERTO PLATA/Gregorio Luperón Intl RS	MKJP MTPP TJSJ MDST MDSD	Kingston Port-au-Prince San Juan Santiago Santo Domingo	EDDF, EDDH, EDDK, EDDL, EDDM, EDDS, EH AM, ETBS, ETLS, KJFK, KMIA EDDF, EDDH, EDDK, EDDL, EDDM, EDDS, EH AM, ETBS, ETLS, KJFK, KMIA, MVPV EDDF, EDDH, EDDK, EDDL, EDDM, EDDS, EH AM, ETBS, ETLS, KJFK, KMIA EBPV, TJSJ ALL
MDPC	PUNTA CANA /Punta Cana Intl RS	MKJP MDLR MTPP MDPP TJSJ MDSD	Kingston La Romana Port-au-Prince Puerto Plata San Juan Santo Domingo	KJFK, KMIA, SCEL, SKBO TJSJ EDDF, EDDH, EDDL, EDDM, EDDS, EDKB, EDVV, EH AM, ETBS, ETLS, KJFK, KMIA, LFPO, LPPT, SCEL, SKBO - EDDF, EDDH, EDDL, EDDM, EDDS, EDKB, EDVV, EH AM, ETBS, ETLS, KJFK, KMIA, LFPO, LPPT, SCEL, SKBO ALL
MDST	SANTIAGO/Cibao Intl RS	MTPP MDPP MDSD	Port-au-Prince Puerto Plata Santo Domingo	TJSJ TJSJ TJSJ

C/CAR/DCA/4 - WP5
NE5

- A10 -

CITY/AERODROME/USE CIUDAD/AERODROMO/USO		DESTINATION ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO		EN-ROUTE ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA	ROUTE STAGES SERVED BY ALTERNATE ETAPAS SERVIDAS POR AERODROMO DE ALTERNATIVA
1		2		3	4
MDS	SANTO DOMINGO/De Las Americas Intl RS	SVMI MKJP MKJS TFFR MTPP MDPP MDPC TJSJ	Caracas Kingston Montego Bay Pointe à Pitre Port-au-Prince Puerto Plata Punta Cana San Juan		MPTO KEWR, KJFK, KMIA, MPTO KEWR, KJFK, KMIA, MPTO - MPTO, SVMI, TNCA, TNCC EDDF, EDDL, KEWR, KJFK, KMIA, LEMD, LIMC, LIRF EDDF, EDDL, LEMD, LIMC, LIRF, SVMI, TJSJ, TNCA, TNCC EDDF, EDDL, LEMD, LIMC, LIRF, SVMI, TNCA, TNCC
HAITI					
MTCH	CAP HAITIEN/Cap Haitien Intl RS	MTPP MDPP MUCU	Port-au-Prince Puerto Plata Santiago de Cuba		MBPV MBJT, MBPV MBJT, MBPV
MTTP	PORT-AU-PRINCE/Port-au-Prince Intl RS	MTCH MKJP MDPP TJSJ MUCU MDS	Cap Haitien Kingston Puerto Plata San Juan Santiago de Cuba Santo Domingo		MDS, TFFG CYUL, KJFK, KMIA, MPTO, TNCC CYUL, KJFK, KMIA, MDS, TFFR, TNCC KJFK, TFFG, TFFR CYUL, MPTO CYUL, KJFK, KMIA, MPTO, TFFG, TFFR, TNCC
JAMAICA					

- A11 -

CITY/AERODROME/USE CIUDAD/AERODROMO/USO		DESTINATION ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO		EN-ROUTE ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA	ROUTE STAGES SERVED BY ALTERNATE ETAPAS SERVIDAS POR AERODROMO DE ALTERNATIVA
1		2		3	4
MKJP	KINGSTON/Roman Manley Intl RS	SKBQ MUHA MKJS MYNN MTPP TJSJ MUCU MDSO	Barranquilla Habana Montego Bay Nassau Port-au-Prince San Juan Santiago de Cuba Santo Domingo		- CYYZ ALL CYYZ, KFLL, KJFK, KMIA KFLL, KJFK, KMIA, MPTO, MUHA, TAPA, TNCC, TNCM - CYYZ, MPTO, MUHA, MWCR, TAPA, TNCC, TNCM CYYZ, KJFK, KMIA, MPTO, TAPA, TNCC, TNCM
MKJS	MONTEGO BAY/Sangster Intl RS	SKBQ MUHA MKJP MYNN MTPP TJSJ MUCU	Barranquilla Habana Kingston Nassau Port-au-Prince San Juan Santiago de Cuba		KLAX, TLPL CYYZ, EDDF, EDDL, EGLL ALL KATL, KBWI, KCLT, KEWR, KFLL, KIAD, KJFK, KLAX, KMCO, KMIA, KORD, KPHL, KSTL, KTPA ALL EDDF, EDDL, EGLL CYYZ, EDDF, EDDL, EGLL, MUHA, MWCR, MYNN, TLPL
NETHERLANDS ANTILLES (THE NETHERLANDS)					
TNCB	KRALENDIJK/Flamingo, Bonaire I. RS	SKBQ SVM I SVMC TNCA TJSJ TNCC	Barranquilla Caracas Maracaibo Oranjestad San Juan Willemstad		KATL, KMIA EHAM, KATL, KMIA, TNCA KATL, KMIA ALL EHAM, KATL, KMIA ALL

C/CAR/DCA/4 - WP5
NE5

- A12 -

	CITY/AERODROME/USE CIUDAD/AERODROMO/USO	DESTINATION ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO	EN-ROUTE ALTERNATE AERODROME AERODROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA	ROUTE STAGES SERVED BY ALTERNATE ETAPAS SERVIDAS POR AERODROMO DE ALTERNATIVA
	1	2	3	4
TNCC	WILLEMSTAD/Hato, Curaçao I. RS	SKBQ Barranquilla SVMI Caracas		KMIA, MKJP, MPTO, MUHA, SKBO EHAM, KMIA, MDSD, MKJP, MUHA, SEGU, SEQU, SKBO, SMJP, SVMC, TJSJ, TNCM, TTPP
		TNCB Kralendijk SVMC Maracaibo TNCA Oranjestad		ALL MPTO, SEGU, SEQU, SKBO EHAM, KMIA, MDSD, MKJP, MPTO, MUHA, SEQU, SKBO, SMJP, SVJC, SVMI, SVVA, TJSJ, TNCM, TTPP
		TJSJ San Juan		EHAM
TURKS AND CAICOS ISLANDS (UNITED KINGDOM)				
MBGT	GRAND TURK/Grand Turk Intl RS	MBPV Providenciales MDPP Puerto Plata MBSC South Caicos		KMIA, MTCH, MYNN KMIA MTCH, MYNN
MBPV	PROVIDENCIALES/Providenciales Intl RS	MTCH Cap Haitien MBGT Grand Turk MDPP Puerto Plata		MKJP, MYGF, MYNN ALL KMIA, MKJP
MBSC	SOUTH CAICOS/South Caicos Intl RS	MTCH Cap Haitien MBGT Grand Turk MBPV Providenciales		- - -
TIST	SAINT THOMAS/Cyril E. King RS	TISX Christiansted TJSJ San Juan TJVQ Vieques		ALL KATL, KMIA, KJFK, KPHL TFEJ, TJFA, TJSJ, TNCM, TQPF, TUPJ, TUPW

Identificación		Carencia/Deficiencias				Acción correctiva			
Requisitos	Estados/ Instalaciones	Descripción	Fecha de primera notifica- ción	C/D	Carencias/Deficiencias Observaciones	Descripción	Entidad Ejecutora	Fecha de finaliza- ción	P
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP 1)	Bahamas, FREEPORT/ Aeródromo Int.	Señales de pista deficientes	1996	D	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Ordenar el trabajo de repintado	Bahamas		A
	Bahamas, NASSAO/ Aeródromo Int.	No funciona el sistema de iluminación de aproximación en la pista 32; No hay sistema de iluminación de aproximación en la pista 09; El PAPI no funciona en las pistas 09 y 32; No hay PAPI en la pista 27; Luces de plataforma insuficientes; Señales de pista en malas condiciones	1996	D C D C D C	IFALPA (ref. EC 2/28) Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Implantar las instalaciones y servicios Establecer e implantar un programa de mantenimiento de aeródromo	Bahamas		A A U U B A
Fuente secundaria de energía eléctrica, (Anexo 14, Vol. I, Cap 8.1)									
Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 8.4)	Bahamas, NORTH ELEUTHERA/ Aeródromo North Eleuthera	Acceso de vehículos y animales al área de maniobras	1999	C	IFALPA (ref. EC 2/28)	Reparar las vallas. Implementar medidas de seguridad	Bahamas		A

