



Organización de Aviación Civil Internacional  
OFICINA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG/4)**  
Santo Domingo, República Dominicana, 9 al 13 de febrero de 2004

C/CAR WG/4-NI/08

04/02/04

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Asuntos generales de navegación aérea  
2.2 Deficiencias de la navegación aérea**

**PLAN DE ACCIÓN DE CUBA PARA LA SOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS EN EL ÁMBITO DE  
LA NAVEGACIÓN AÉREA**

(Nota presentada por Cuba)

**RESUMEN**

Esta Nota Informativa presenta el Plan de Acción actualizado de Cuba, el cual sirve como base para la solución de deficiencias en el ámbito de la navegación aérea.

**Referencias :**

- Carta enviada por la Oficina NACC de la OACI, ref. N1-15 – EMX1656 de fecha 24/12/03.
- C/CAR WG/4-NE/03.

**1. Introducción**

1.1 La Oficina NACC de la OACI envió una comunicación a los Estados con fecha 24 de Diciembre del 2003, a fin de cumplieran con la Conclusión 11/55 del GREPECAS, desarrollando e implantando con carácter urgente, un Plan de Acción para cada deficiencia de la navegación aérea detectada, con formato preestablecido en adjunto a la propia comunicación.

1.2 Cuba había enviado un Plan de Acción referido solo a las deficiencias en el campo AGA. Considerando que también tenemos deficiencias AIS y MET, y que en esta Reunión se van a analizar nuevamente las mismas en la Región C/CAR, aprovechamos la oportunidad para presentar nuestro Plan de Acción actualizado, documento base para la solución de las mencionadas deficiencias. El mismo se adjunta en Apéndice a la presente Nota Informativa.

**2. Discusión.**

2.1 Para la elaboración del Plan actualizado nos apoyamos en las deficiencias vigentes establecidas en la C/CAR WG/4 NE/03, incorporando las explicaciones necesarias sobre las dificultades que confrontamos para la solución de algunas de ellas, lo cual es de interés para la Oficina NACC de la OACI y otros usuarios de nuestros aeropuertos y servicios aeronáuticos.

2.2 En el caso específico de la deficiencia AGA 132C, referida a la anchura de la franja de pista insuficiente en la zona sudeste de la pista cerca de la Terminal 1 y la cabecera de Pista 24 del aeródromo José Martí Internacional de La HABANA, Cuba preparará comunicación a la Oficina NACC de la OACI sobre la imposibilidad de su solución, debido a la existencia de múltiples edificaciones que no son de organismos ni entidades pertenecientes a la Aviación Civil de Cuba, las cuales no se pueden remover. Además, en esta zona está enclavado un grupo aislado de viviendas que su traslado implicaría un alto costo económico y social para nuestro Estado.

2.3 El Plan de Acción que estamos presentando tampoco contempla la deficiencia AGA 135C, referida a existencia de registros en las franjas de las calles de rodaje del aeródromo J. G. Gómez Internacional de Varadero. La misma fue solucionada desde Diciembre del 2003, por lo que en la misma comunicación solicitaremos a la OACI la cancelación de sus controles.

### **3. Conclusiones.**

3.1 Cuba tiene ya elaborado e implantado un Plan de Acción actualizado para la solución de sus deficiencias en el ámbito de la Navegación Aérea. El mismo se está presentando a esta Reunión, posterior a lo cual será oficialmente enviado a la Oficina NACC de la OACI.

3.2 La Delegación de Cuba presenta a esta reunión la información necesaria para que puedan ser retiradas dos deficiencias AGA de los controles de la OACI, con sus justificaciones correspondientes, todo lo cual será remitido posteriormente a la Oficina NACC por la vía oficial.

-----

## APÉNDICE

## PLAN DE ACCIÓN PARA RESOLVER CADA UNA DE LAS DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Estado: Cuba

Fecha: 27/01/04

Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Dificultades encontradas
<b>AGA</b>			
Las superficies de la pista, calles de rodaje y plataforma de la Terminal 1 están fallando, resultando en irregularidades y piedras sueltas por áreas extensas. <b>HABANA</b> <b>Internacional José Martí</b>	Reparar la superficie para eliminar las ondulaciones.	2do Semestre del 2004	
No existe acceso directo entre las instalaciones de salvamento y extinción de incendios y la pista. <b>VARADERO</b> <b>Internacional J. G. Gómez</b>	Proveer acceso directo.	Enero del 2005	
No existen áreas de seguridad de extremos de pista. <b>SANTIAGO DE CUBA</b> <b>Internacional Antonio Maceo</b>	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista posible a través de la reducción de distancias declaradas.	1er Semestre del 2004	

Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Dificultades encontradas
<b>AGA / Cont ...</b>			
Anchura de la franja de pista es insuficiente en la zona sudeste de la pista cerca de la Terminal 1 y la cabecera de Pista 24. <b>HABANA</b> <b>Internacional José Martí</b>	Preparar comunicación a la OACI sobre la imposibilidad de solución de esta deficiencia.	No tiene solución	No puede solucionarse debido a la existencia de múltiples edificaciones que no son de organismos ni entidades pertenecientes a la Aviación Civil de Cuba, las cuales no se pueden remover. Además en esta zona está enclavado un grupo aislado de viviendas que su traslado implicaría un alto costo económico y social para nuestro Estado.
No existe sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I en Pista 05. <b>HOLGUÍN</b> <b>Internacional Frank Pais</b>	Proveer sistema de iluminación de aproximación de precisión.	Por definir	La solución a estas deficiencias está pendiente aún por falta de presupuesto, debido a que se han priorizado otras instalaciones más necesarias y que influyen más directamente en la seguridad de los vuelos.
No existe sistema sencillo de iluminación de aproximación en la Pista 25. <b>CAMAGUEY</b> <b>Internacional Ignacio Agramonte</b>	Proveer sistema sencillo de iluminación de aproximación		

- A3 -

Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Dificultades encontradas
<b>AIS</b>			
Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI.	Publicar los planos de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI para aquellos aeródromos internacionales que tengan obstáculos a la navegación aérea.	Diciembre 2004	La solución de esta deficiencia por parte del AIS depende de los levantamientos, análisis y entrega de datos de obstáculos que realice la especialidad de aeródromos, según el cronograma trazado.
<b>MET</b>			
Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos.	Implantar desde Septiembre de 2003 la carrera profesional “Licenciado en Meteorología” en la Universidad de La Habana.	2008	
No se han implantado los RVR.	Modernizar y/o sustituir los sensores y estación automatizada de observación en el aeropuerto Internacional "José Martí".	Diciembre 2004	

- FIN -