



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Cuestiones sobre navegación aérea

2.2 Deficiencias en Navegación Aérea

**ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN PARA ELIMINAR LAS DEFICIENCIAS DE
CUBA A LA NAVEGACIÓN AÉREA**

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

Esta Nota presenta el Plan de Acción actualizado para la eliminación de las deficiencias de la navegación aérea, imputables a la República de Cuba.

Referencias:

- Tabla de deficiencias de la navegación aérea, datos de la República de Cuba.
- Manual de Mantenimiento de Aeródromos, Dirección de Aeródromos IACC.
- Reglamento de Aeródromos de la República de Cuba.

1. Introducción

1.1 Como es bien conocido por todos los Estados, OACI en nuestras Regiones viene llevando un trabajo minucioso de análisis de la tabla de deficiencias de la navegación aérea de todos los Estados CAR y SAM, con las cuales hay que trabajar en función de su eliminación en los plazos más materialmente posibles, exigiendo esto mantener un plan de acción sistemáticamente actualizado.

1.2 Cuba ya tiene un punto focal establecido para el manejo de la base de datos de las deficiencias de la navegación aérea que ya podrá trabajar más directamente en la actualización de esta tabla. No obstante, esta Nota presenta el Plan de Acción actualizado de Cuba para la eliminación de sus deficiencias a la navegación Aérea, así como el análisis para cancelar de la tabla aquellas deficiencias que ya han sido erradicadas y exponer los avances significativos que hemos logrado en la erradicación de otras que aún mantenemos.

2. Análisis

2.1 Comenzaremos por presentar las argumentaciones pertinentes para aquellas deficiencias que se incluyen en la actualización del plan, ya que se **consideran por nuestra Administración erradicadas.**

2.2 *AGA 138C. Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.*

Deficiencia. No existe acceso directo entre las instalaciones de Salvamento y Extinción de Incendios y la pista en el Aeropuerto Internacional “Juan Gualberto Gómez” de Varadero. Matanzas

2.2.1 En la práctica es cierto que no existe un acceso directo y perpendicular entre las instalaciones de Salvamento y Extinción de incendios y la pista del Aeropuerto “Juan Gualberto Gómez” de Varadero. Sin embargo, si bien el acceso que posee el aeropuerto en estos momentos no es directo a la pista, tal y como lo **recomienda** la OACI en el Anexo 14, Volumen I, Item 9.2.30; en ejercicios y simulacros realizados por el Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios se ha demostrado en todas las ocasiones que se cumplen con los tiempos de respuesta que establece la **norma** del Anexo 14, Volumen I, Item 9.2.21, Obteniéndose en todos los casos tiempos inferiores a los 3 minutos hasta el extremo de cada pista. Por tal motivo, y considerando las explicaciones anteriores, podemos concluir que esta deficiencia está erradicada. No obstante Cuba mantendrá un chequeo sistemático de los ejercicios y simulacros, para garantizar que no varía la situación expuesta en cuanto a cumplimiento de tiempos de respuesta normados por la OACI. En estos momentos se encuentra en etapa de proyecto algunas variantes que solucionarán el acceso directo a la pista; y se propone la ejecución de este acceso en el mes de Mayo del año 2006.

2.3 *MET 13 C. Número adecuado de personal meteorológico especializado.*

Deficiencia: Existen requisitos de personal meteorológico en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos.

2.3.1 El número adecuado de personal meteorológico especializado requerido en el campo de la meteorología aeronáutica ha sido cubierto por la incorporación de nuevo personal en la Oficina de Vigilancia y Pronósticos Meteorológicos. Por otra parte, desde Septiembre del 2003 se ha implantado la carrera profesional “Licenciado en Meteorología” en la Universidad de La Habana y el IACC mantiene estrecha coordinación con la Universidad para la captación de estudiantes previo a su graduación, con vistas a comenzar a prepararlos en actividades de la aeronáutica. Estos estudiantes una vez graduados, serían incorporados a partir del año 2008 en las distintas Oficinas Meteorológicas Aeronáuticas, como personal con un nivel académico superior en nuestro servicio.

2.3.2 La Especialidad de Meteorología Aeronáutica mantiene un plan de capacitación y actualización de conocimientos para todo el personal operativo del servicio, con el fin de garantizar una elevada preparación del mismo a nivel nacional. Por tal motivo se considera erradicada la deficiencia.

2.4 A continuación presentaremos el análisis de otras deficiencias que tenemos en la tabla y que **pueden ser erradicadas en el más corto plazo** o en las cuales **se han obtenido avances significativos en su erradicación.**

2.5 AGA 133 C. Condiciones de la Superficie de los Pavimentos.

Deficiencia. Las superficies de la pista, calles de rodaje y plataforma de la Terminal 1 están fallando resultando en irregularidades y piedras sueltas en áreas extensas. Aeropuerto Internacional “José Martí” de Ciudad de La Habana.

2.5.1 Durante los años 2004 y 2005 se han realizado inversiones en diferentes áreas del campo de vuelo con el objetivo de eliminar las agravantes mencionadas como son el desprendimiento de material. Se comenzaron los trabajos de repavimentación con la pista y con algunas calles de rodaje. En estos momentos se tiene planificado la ejecución de la repavimentación de la Plataforma de la Terminal No1 para Mayo del 2006.

2.6 AGA 143 C. Ayudas Visuales.

Deficiencia. No existe un Sistema Sencillo de Iluminación de Aproximación en la pista 25 en el Aeropuerto Internacional “Ignacio Agramonte” de Camaguey.

2.6.1 El Aeropuerto Internacional de Camaguey se ha mantenido alterno dentro de los aeropuertos internacionales de Cuba por las condiciones que el mismo presenta como instalación aeroportuaria, buena visibilidad y condiciones geográficas.

2.6.2 En el caso de la pista 25 del propio aeropuerto, la misma está considerada en la Tabla AOP 1 como de no precisión y fue establecido para ella el requisito de instalarle un Sistema Sencillo de Iluminación de Aproximación. Por otro lado, apoyados en la **recomendación** 5.3.4.1, del anexo 14, podemos proceder a solicitar una enmienda a la tabla AOP 1 del FASID del ANP CAR/SAM, sobre la base de que materialmente no se justifica la instalación de un sistema de este tipo para una pista que normalmente se utiliza en condiciones de buena visibilidad y cuenta además con otra ayuda visual como es el PAPI.

2.6.3 Por todo lo anteriormente expuesto, **consideramos que podemos proceder a solicitar esta deficiencia como erradicada a partir de la efectividad de la enmienda en cuestión.**

2.7 MET 32 C. Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1

Deficiencia: No se han implantado los RVR.

2.7.1 La información RVR en los aeropuertos con pistas de Categoría I de aproximaciones de precisión destinadas a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos constituye una **recomendación** del Anexo 3 de la OACI (Item 4.6.3.2), al proponerse la modificación de la Tabla AOP 1 para el Aeropuerto de Camaguey MUCM donde la pista de dicho aeródromo no estaría categorizada para pistas de precisión, el requisito de información de RVR desaparece.

2.7.2 En estos momentos no se cuenta con una Pista de aproximación de precisión de Categoría 1, en el Aeropuerto de Camaguey MUCM, ya que no se cuenta con un (ILS) por la pista principal (Umbral 07), por lo que se solicita realizar una enmienda a la Tabla AOP 1 del FASID para reflejar el cambio de categoría de la pista y pasar la misma a **Pista para Aproximaciones de no Precisión**. Queremos señalar que este aeródromo posee condiciones geográficas y meteorológicas favorables para la realización de operaciones con seguridad, por lo que consideramos que no es necesaria la implantación de instalaciones y servicios para operaciones de Categoría 1.

2.7.3 Dentro del plan general de inversiones y desarrollo para la Aviación Civil de Cuba está previsto para este año (2006) la adquisición de un sistema automatizado de observación meteorológica completo para el aeropuerto MUHA (“José Martí”, Ciudad de La Habana), por ser el principal aeropuerto del país y para el Aeropuerto “Juan Gualberto Gómez” de Varadero (MUVR).

2.7.4 Por todo lo anteriormente expuesto, consideramos que podemos proceder a solicitar una enmienda a la Tabla AOP 1 del FASID del ANP CAR/SAM para **considerar esta deficiencia como erradicada a partir de la efectividad de la enmienda en cuestión.**

2.8 AGA 139 C. Áreas de Seguridad de Extremo de Pista.

Deficiencia. No existen Áreas de Seguridad de Extremo de Pista en el Aeropuerto Internacional “Antonio Maceo” de Santiago de Cuba.

2.8.1 En el caso de esta deficiencia en particular se realizó el estudio aeronáutico por ECASA (Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos) para poder reducir las distancias declaradas. En estos momentos se encuentra en revisión las Distancias Declaradas de este Aeródromo por parte del IACC para su próxima publicación en la AIP en Junio del 2006.

2.9 AIS 205 C. Anexo 4 Cap. 3 ; Doc. 8733ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 a) y 64 1) ;
Tabla FASID AIS 6

Deficiencia. Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI.

2.9.1 Las Direcciones de Aeródromos y Aeronavegación del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba han avanzado en el estatus del cumplimiento de esta deficiencia. El 22 de Diciembre del año 2005 entraron en vigor los 3 primeros planos para los Aeropuertos Internacionales de La Habana, Varadero y Cayo Coco. Los planos tipo A de los Aeródromos de Santa Clara, Manzanillo, Cienfuegos, Cayo Largo y Camaguey serán publicados en el mes de Junio del 2006. Quedan pendientes los planos de obstáculos de los Aeródromos de Santiago de Cuba y Holguín los cuales serán publicados en el 2do Semestre del 2006.

3. Conclusiones

3.1 En estos últimos años se ha trabajado sistemáticamente en la erradicación de las deficiencias de la navegación aérea planteadas por la OACI para Cuba. En el caso específico de las deficiencias de aeródromos, el proceso de certificación ha identificado las causas y problemas que afectan la Seguridad Operacional, permitiendo establecer estudios de riesgos que faciliten la aprobación y planificación de los presupuestos en función de las soluciones a las deficiencias detectadas y que progresivamente ha permitido elevar el estado cualitativo de la explotación de nuestros aeródromos.

APÉNDICE

PLAN DE ACCIÓN PARA RESOLVER CADA UNA DE LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA.

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AGA 132 C Franjas de pista (Anexo 14, Vol. I Cap. 3.3- 3.3.3 & 6) Cuba, Habana Aeropuerto Internacional “José Martí”	Anchura de la franja de pista es insuficiente en la zona Sudeste de la pista cerca de la Terminal 1 y la cabecera 24.	Estudio Aeronáutico para el rescate del área necesaria a fin de cumplir con los 150 metros de franja de pista en la zona Sudeste.	2007	ECASA	Afectaciones económicas a entidades del país.
AGA 133C Condiciones de la Superficie de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I. Cap.3.3- 3.10.3). Cuba, Habana Aeropuerto Internacional “José Martí”	Las superficies de la pista, calles de rodaje y plataforma de la Terminal 1 están fallando resultando en irregularidades y piedras sueltas en áreas extensas	Se tiene planificado la ejecución de la repavimentación de la Plataforma de la Terminal No1 para el mes de Mayo del 2006.	2006	ECASA	

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AGA-135C Franjas de pista (Anexo 14, Vol I.Cap.3.3-3.10.3) Cuba, Varadero Aeropuerto Internacional “Juan Gualberto Gómez”	Existen registros en las franjas de las calles de rodaje.	Bajar altura de registros hasta nivel del terreno.	2006	ECASA	
AGA 139 C Áreas de Seguridad de Extremo de Pista, (Anexo 14, Vol. I. Cap. 3.4-3.4.1) Cuba, Santiago de Cuba. Aeropuerto Internacional “Antonio Maceo”	No existen áreas de seguridad de extremo de pista.	Se realizó la disminución de las Distancias Declaradas, sin afectar la ubicación del ILS, luces de umbral, borde de pista etc. En estos momentos se encuentra en etapa de revisión por el IACC.	Junio/2006	ECASA	

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AGA 140 C Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5-5.3.4.1 y ANP, Tabla AOP 1) Cuba, Holguín Aeropuerto Internacional “Frank País”	No existe un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría 1 en pista 05.	En proceso la realización de estudio de proyecto y contratación	Segundo Semestre del 2007	ECASA	
AGA 143 C Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol, Cap. 5- 5.3.4.1 y ANP, Tabla AOP 1) Cuba, Camaguey. Aeropuerto Internacional “Ignacio Agramonte”	No existe un sistema sencillo de iluminación de aproximación en la pista 25.	Proceder a solicitar enmienda a Tabla AOP 1 del ANP CAR/SAM sobre la base de que materialmente no se justifica la instalación de un sistema de este tipo para una pista que normalmente se utiliza en condiciones de buena visibilidad y cuenta además con otra ayuda visual como es el PAPI	2006	IACC	

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AIS 2005 C (Anexo 4, Cap. 3; Doc.8733 ANP Básico, Part VIII, Paras.59 a) y 64 1), Tabla FASID AIS 6	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI	Ya están publicados los Planos Tipo A de los aeródromos de Varadero, Boyeros y Cayo Coco ya preparados para publicar en Junio/2006 los aeródromos de: Camaguey, Manzanillo, Cayo Largo, Cienfuegos y Santa Clara.	2 do Semestre del 2006	ECASA	Quedan pendientes los Planos de obstáculos de los Aeródromos de Santiago de Cuba y Holguín que serán terminados en el 2do Semestre del 2006..
MET 32 C Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	No se han implantado los RVR	Proceder a solicitar a la OACI una enmienda a la Tabla AOP 1 del FASID del ANP CAR/SAM.	2006	ECASA	