

**RAAC/11**



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
Oficina Regional Sudamericana**

**UNDÉCIMA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE  
AVIACIÓN CIVIL**

**RAAC/11**

**INFORME FINAL**

**(Santiago, Chile, 6-8 de mayo de 2009)**

*La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.*

**INDICE**

i -	Índice .....	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos.....	ii-1
	Organización, Oficiales y Secretaría.....	ii-1
	Idioma de trabajo .....	ii-1
	Agenda .....	ii-1
	Asistencia.....	ii-2
	Lista de Conclusiones de la reunión RAAC/11 .....	ii-3
iii -	Lista de Participantes .....	iii-1
	<b>Informe sobre la Cuestión 1</b> .....	1-1
	Seguimiento a las Conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores	
	<b>Informe sobre la Cuestión 2:</b> .....	2-1
	Revisión de la Implantación del Plan Regional de Navegación Aérea	
	a) Revisión de las mejoras en la ATM Regional	
	b) Examen de la Implantación del Proyecto RLA 06/901	
	c) Reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en la provisión de los Servicios de Navegación Aérea	
	d) Progreso sobre el medio ambiente	
	<b>Informe sobre la Cuestión 3:</b> .....	3-1
	Aspectos Institucionales para la gestión y control de los Sistemas y Facilidades Multinacionales	
	<b>Informe sobre la Cuestión 4:</b> .....	4-1
	Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región	
	a) Resultados de la aplicación del Programa Universal de Auditorias de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)	
	b) Evaluación del progreso alcanzado por el SRVSOP	
	c) Estado de implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional en los Estados de la Región	
	d) Análisis de las actividades que están siendo desarrolladas por el Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano	

<b>Informe sobre la Cuestión 5:</b> .....	5-1
Análisis de los resultados obtenidos en la seguridad de la aviación en la Región SAM	
a)    Resultados de la aplicación del Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación (USAP)	
b)    Resultados del Programa de Entrenamiento AVSEC	
<b>Informe sobre la Cuestión 6:</b> .....	6-1
Otros asuntos	

## RESEÑA DE LA REUNION

### ii-1 LUGAR Y DURACION DE LA REUNION

La Undécima Reunión de Autoridades de Aeronáutica Civil de la Región Sudamericana, se llevó a cabo en Santiago, Chile, del 6 al 8 de mayo de 2009, en el Hotel Marriott.

### ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El Sr. Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de la OACI agradeció al Gobierno de Chile y les dio la bienvenida a los participantes de esta reunión, destacando la gran importancia que tienen estas reuniones para el desarrollo del transporte aéreo regional. Luego, el Gral. de Brig. (A) José M. Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de Chile, se dirigió a los participantes y procedió a inaugurar la Reunión.

### ii-3 ORGANIZACION, FUNCIONARIOS Y SECRETARIA

El Gral. de Brig. (A) José M. Huepe Pérez (Chile), fue elegido Presidente de la Reunión y el Dr. Fernando Sanclemente Alzate (Colombia), fue elegido como Vice-Presidente. El señor José Miguel Ceppi, quién actuó como Secretario, fue asistido por los Sres. Carlos Stehli, Sub-Director de la Oficina Sudamericana de la OACI y el señor Jorge Fernández, Oficial Regional de Gestión de Tránsito Aéreo de la Oficina Sudamericana de la OACI, de Lima. La Reunión contó con la participación del Presidente del Consejo de la OACI, Sr. Roberto Kobeh González

### ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

Los idiomas de trabajo y la documentación de la Reunión fueron en español y en inglés.

### ii-5 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del

Orden del Día: Seguimiento a las Conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores

Cuestión 2 del

Orden del Día: Revisión de la Implantación del Plan Regional de Navegación Aérea

- a) Revisión de las mejoras en la ATM Regional
- b) Examen de la Implantación del Proyecto RLA 06/901
- c) Reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en la provisión de los Servicios de Navegación Aérea
- d) Progreso sobre el medio ambiente

Cuestión 3 del

Orden del Día: Aspectos Institucionales para la gestión y control de los Sistemas y Facilidades Multinacionales

Cuestión 4 del

Orden del Día: Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región

- a) Resultados de la aplicación del Programa Universal de Auditorias de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)
- b) Evaluación del progreso alcanzado por el SRVSOP
- c) Estado de implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional en los Estados de la Región
- d) Análisis de las actividades que están siendo desarrolladas por el Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano

Cuestión 5 del

Orden del Día: Análisis de los resultados obtenidos en la seguridad de la aviación en la Región SAM

- a) Resultados de la aplicación del Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación (USAP)
- b) Resultados del Programa de Entrenamiento AVSEC

Cuestión 6 del

Orden del Día: Otros Asuntos

## ii-6 **ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión 9 Estados de la Región SAM y 1 Estado de la Región NAM, así como 3 Organismos Internacionales, CLAC, IATA e IFALPA, haciendo un total de 58 participantes. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-5.

ii-7 **LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RAAC/11**

<b>N°</b>	<b>Título</b>	<b>Página</b>
11/1	Implantación gradual de tecnología GNSS	2-6
11/2	Reclasificación de la prioridad de las Deficiencias “U”	2-10
11/3	Conferencia Diplomática para desarrollar los textos definitivos del Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR)	3-2
11/4	Propuesta de los Estados para determinar la sede de la Organización Multinacional Regional (OMR)	3-2
11/5	Asistencia técnica para la implantación de la Organización Multinacional Regional (OMR)	3-3
11/6	Análisis e informe sobre el resultado de las auditorías del USOAP	4-1
11/7	Compromiso con los objetivos del Sistema Regional	4-4
11/8	Apoyo a las actividades del RASG-PA	4-8
11/9	Mecanismos expeditos para la asistencia y mejora de las actividades de RAGS-PA	4-9
11/10	Participación de los Estados SAM en el USAP	5-1
11/11	Participación de los Estados SAM en los Programas de Instrucción de la OACI	5-3

**ARGENTINA**

Marcelo Adolfo Ayerdi  
Comandante de Regiones Aéreas, CRA

Roberto Federico Címbaro  
Director de Habilitaciones Aeronáuticas, CRA

Eduardo Rodino  
Jefe UCGA, CRA

Alex Geirage  
Administrador Nacional, ANAC

José Manuel Sánchez  
Coordinador Internacional del Proyecto OACI ARG/07/803, ANAC

Alejandro Orchansky  
Coordinador Relaciones Internacionales, ANAC

Carlos María Vallarino  
Secretario de Embajada, Cancillería Argentina

Nora Capello  
Consejero de la Embajada de Argentina en Chile

**BOLIVIA**

Luis Trigo Antelo  
Director Ejecutivo (ai), DGAC

Oscar Arauco Frías  
Dirección General de Aeronáutica Civil

**BRASIL / BRAZIL**

Ramón Borges Cardoso  
Director General del Control de Espacio Aéreo DECEA (DGCEA) (a.i.)

José Dolabela Portela  
Gerente de Coordinación con Organismos Internacionales (ANAC)

Delfim Ossamu Miyamaru  
Director ATECH

Eno Siewerdt  
Consultor ATM ATECH

## **CHILE**

José Huepe Pérez  
Director General de Aeronáutica Civil

Juan González  
Director de Planificación, DGAC

Lorenzo Sepúlveda  
Director de Seguridad Operacional, DGAC

Paulina Radrigan  
Fiscal (s), DGAC

José Salinas Neira  
Director Depto. PREVAC, DGAC

Iván Galán  
Jefe Subdepto. Planes y Proyectos, DGAC

Ricardo Bordali  
Planificación de Navegación Aérea, DGAC

Jaime Sánchez Segura  
Encargado Normas y Desarrollo , DGAC

Jesús Sánchez C.  
Planificación, DGAC

Gonzalo Francisco Ugarte Rodríguez  
Jefe ACC Oceánica, Asesor ATS DASA, DGAC

Rodrigo González Suenzen  
Administrador de Aeropuertos DGAC,

Maria Fernanda Gómez  
Analista, DGAC

Eduardo Cerda Gómez  
Jefe Sección AVSEC, DGAC

Luis Rossi Jofré  
Encargado – Relaciones Aeronáuticas Internacionales, DGAC

## **COLOMBIA**

Fernando Augusto Sanclemente Alzate  
Director General de la UAEAC

Carlos Julio Gaitán G.  
Embajador de la Embajada de Colombia en Chile

Hatem Dasuky  
Embajada de Colombia en Chile

## **ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES**

Phyllis Preston  
Acting Director, Western Hemisphere Office, FAA

Krista Berquist  
International Aviation Operations Western Hemisphere Office, FAA

Sharon Wallooppillai  
FAA Senior Representative, U.S. Embassy Brasilia

James R. White  
Deputy Director Airport Safety and Standards, FAA

Melvin Cintron  
Division Manager, International Programs and Policy Division, Flight Standard Service, FAA

Dawn Veatch  
Manager, Flight Standards Service, FAA Southern Regional Office, FAA

Monica Nemecek  
Program Manager, International Program and Policy Division, FAA

Kurt Edwards  
Senior International Advisor Environment, FAA

**PANAMÁ**

Eustacio Fábrega  
Director General de Aeronáutica Civil

**PARAGUAY**

Roberto Hugo Valenzuela  
Presidente de la DINAC

Hugo Raúl Aquino Mosciaro  
Director Intl. de Aeronáutica, DINAC

Jesús César Ríos Rabello  
Asesor de la Presidencia, DINAC

Miguel Ángel Cabrera  
Embajador Subrogante de la Embajada de Paraguay en Chile

**URUGUAY**

Daniel Olmedo  
Director Nacional de Aviación Civil

Jesús Jorge Iglesias Villos  
Director General de Aviación Civil

**VENEZUELA**

Rafael Torres Aguirreche  
Gerente General de Seguridad Aeronáutica, INAC

María Marcela Salazar  
Gerente General de Relaciones Internacionales, INAC

**ORGANISMOS INTERNACIONALES/INTERNATIONAL ORGANIZATIONS****CLAC/LACAC**

Marco Ospina Yépez  
Secretario de la CLAC

**IATA**

Patricio Sepúlveda  
Vicepresidente Regional para América Latina y el Caribe

Juan Carlos Villate Rivera  
Country Manager en Colombia

Ricardo Delpiano  
Analista de Transporte Aéreo

Constanza Quiroz Gareto  
Assistance Management Communication

Gwendelyn Saffie  
Assistance Management Communication

Barbara Salgado Chaparro  
Assistance Management Communication

Heather MacDonald  
Country Manager en Chile

**IFALPA**

Germán Díaz Barriga Martínez  
Executive Vice-President (CAR/SAM)

Alejandro Lopez Camelo  
RVP SAM SOUTH

**OACI/ ICAO**

José Miguel Ceppi Morales  
Director Regional de la Oficina Sudamericana

Carlos Stehli  
Sub-Director Regional de la Oficina Sudamericana

Jorge Fernández Demarco  
RO/ATM/SAR de la Oficina Sudamericana

**Cuestión 1 del****Orden del Día: Seguimiento a las Conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores**

1.1 La Reunión examinó las conclusiones formuladas por las RAAC anteriores y consideró que las Conclusiones 9/7, 9/9, 9/11, 9/12, 9/13, 10/8, 10/9, 10/10, habían sido finalizadas. Originalmente, la Conclusión 9/5 había sido considerada como finalizada; sin embargo, la Reunión decidió mantenerla como válida debido a que la misma aún no había sido totalmente completada. En cuanto a la Conclusión 10/3 que originalmente fue considerada como finalizada, la Reunión fue de la opinión que la misma debería mantenerse válida porque aún el GESPAA se mantiene en actividad. Las conclusiones 9/6 y 10/5 que originalmente fueron consideradas válidas, debido a que perdieron su vigencia, se consideraron como finalizadas, mientras que la Conclusión 9/10 fue reemplazada por la Conclusión RAAC 10/7. Con respecto a la Conclusión 10/6 la Reunión fue de la opinión que la misma debería ser actualizada; por lo tanto esta fue considerada reemplazada. En el **Apéndice A** figuran las Conclusiones consideradas finalizadas y/o reemplazadas.

1.2 Las Conclusiones 5/4, 6/15, 6/16, 7/3, 9/5, 9/17, 10/1, 10/2, 10/3 y 10/4 aún son validas. Por su parte, la Conclusión 10/7 fue actualizada por la Reunión RAAC/11 y con respecto a la Conclusión 9/3 se consideró que su literal a) había sido finalizado y el literal b) continuaba siendo válido. Por todo lo anterior, en el **Apéndice B** se han incorporado las Conclusiones consideradas válidas.

### APÉNDICE A

#### EXAMEN DE LAS CONCLUSIONES FINALIZADAS O REEMPLAZADAS DE LAS REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL (RAAC)

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
9/3 A	APOYO A LAS ACTIVIDADES DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP)	Reconociendo los beneficios del SRVSOP, se insta a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados de la Región a: a) Continuar apoyando el esfuerzo que están realizando, en conjunto con la OACI y la CLAC, para alcanzar los objetivos propuestos en el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional. b) Hacer los máximos esfuerzos, en la medida de lo posible, para adoptar las LARs una vez estén aprobadas por la Junta General del Sistema.	La Junta General del SRVSOP definió los alcances de los términos “armonización” y “adopción” para lograr un mejor entendimiento sobre los compromisos asumidos por los Estados en el marco del proceso de integración regional para la creación de un mecanismo regional de vigilancia de la seguridad operacional. El apoyo de los Estados al SRVSOP ha sido evidente, sin embargo todavía está pendiente la formalización e implantación efectiva de acuerdos de reconocimiento recíprocos para poner de manifiesto el compromiso de armonización regional. La Conclusión 9/3 debería revisarse a la luz de los últimos acuerdos de la Junta General del SRVSOP.	Estados	Literal a) Finalizada  Literal b) Valido (véase Apéndice B)	Objetivos del SRVSOP cumplidos	No definida

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
9/6 D	DIAGRAMA DE COBERTURA SSR AL FL250	Que todos los Estados SAM que cuenten con un sistema radar de vigilancia secundario instalado a lo largo de sus fronteras geográficas envíen a la Oficina SAM de la OACI el diagrama de la cobertura SSR obtenido de las operaciones de prueba de vuelo o calculado a una altura de 25,000 pies (FL 250), y llenen la información en la tabla presentada en el Apéndice A antes del 30 de junio de 2005.	La Oficina Regional de la OACI recibió solamente información de Brasil sobre cobertura de radares SSR al FL 250 a lo largo de sus fronteras geográficas. En el diagrama preparado por esa administración, se muestra en forma detallada todos los emplazamientos de los radares SSR y su cobertura para niveles de 25 000 pies a lo largo de toda su frontera. Los Estados deberían enviar la información requerida a la brevedad posible.	Estados	Finalizada	Cobertura de vigilancia de radar secundario en la Región correctamente definida	30 de junio de 2005
9/7	APOYO A LAS ACTIVIDADES PARA EL DESARROLLO DE LA AUTOMATIZACION DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA	Que los Estados SAM brinden todo el apoyo necesario a las actividades de la OACI relacionadas con la automatización de los sistemas de navegación aérea, de manera que alienten la compartición de datos SSR entre los sistemas automatizados ATC, con el fin de mejorar la eficiencia de las operaciones y obtener la necesaria experiencia para la implantación de un futuro sistema regional de integración de datos de vigilancia.	El proyecto RLA/06/901 y las Reuniones del Grupo de Implantación SAM (SAMIG) han obtenido importantes progresos en esta materia.	Oficina Regional de la OACI	Finalizada		Diciembre 2009

Concl./Dec. Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
9/9	INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE LOS ESTADOS SAM RESPECTO A LOS DESVÍOS OPERACIONALES	Que con el fin de reducir los factores de riesgo en la Región, los Estados SAM intercambien toda información relacionada con los desvíos operacionales de las tripulaciones extranjeras y las recomendaciones formuladas en el proceso de investigación del evento, con los Estados de matrícula de la aeronave involucrada.	Los desvíos operacionales son analizados en el ámbito del Grupo de Escrutinio. GREPECAS 15 mediante la Conclusión 15/36 insta a los Estados a implantar el programa de prevención de errores en el ciclo de coordinación entre ACCs adyacentes donde se requiere, entre otras medidas, que los Estados compartan la información y se reúnan bilateralmente para desarrollar soluciones a los desvíos operacionales identificados.	Oficina Regional de la OACI	Finalizada		No definida
9/10	RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS URGENTES	Que los Estados de la región SAM: a) Envíen hasta el 20 de Julio del 2005 a la Oficina Regional SAM de la OACI los planes de acción correspondientes para solucionar las deficiencias tipo U que se registran en la base de datos del GREPECAS; b) Consideren dos años como plazo máximo para la solución de las deficiencias que señala el párrafo anterior; y c) Examinen el cumplimiento de esta conclusión en la próxima reunión RAAC.	Reemplazada por Conclusión RAAC 10/7	Autoridades de aviación civil	Reemplazada		Junio 2007

Concl./Dec. Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
9/11	ACTUALIZACIÓN EN LÍNEA VÍA INTERNET DE LAS DEFICIENCIAS	Que los Estados, hagan uso regular del procedimiento circulado por la oficina regional SAM de la OACI mediante cartas LT 1/19 SA1061 y LT 1/19 SA118 del 28 de Octubre y 13 de Diciembre del 2004, respectivamente para la visualización y actualización de las deficiencias que figuran en la base de datos regional.	En seguimiento a la Conclusión 14/59 – Coordinador nacional responsable de la actualización de la base de datos de las deficiencias de la navegación aérea del GREPECAS, se han visto mejoras considerables.	Autoridades de aviación civil	Finalizada		No definida
9/12	RECUPERACIÓN DE COSTOS DE LOS SERVICIOS MET	Que los Estados en coordinación con las Autoridades Meteorológicas y considerando el material de orientación de los Docs. 9161 y 9562 de la OACI: a) Establezcan un método nacional para la recuperación de costos por los servicios meteorológicos aeronáuticos proporcionados en su territorio, a través de los cargos por servicios de navegación aérea”; y b) Incluir los costos asociados con la recepción y provisión de productos WAFS, especialmente los cargos por la sustitución o mejora de las estaciones de trabajo y del soporte lógico del WAFS, requeridos para la transición a los productos WAFS con las claves GRIB y BUFR, y la mejora y mantenimiento de la VSAT /Estación de trabajo ISCS1.	En la mayoría de los Estados los cobros por los servicios de navegación aérea los captura el ministerio de finanzas.	Autoridades de aviación civil	Finalizada		No definida

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
9/13	ESTUDIOS PARA IMPLANTAR TECNOLOGÍA CNS/ATM EN EL MARCO DEL CONCEPTO OPERACIONAL ATM	Que los Estados: a) a fin de alentar la implantación de los sistemas CNS/ATM, siguiendo las directivas de la Resolución A35-15 de la Asamblea en cuanto a su implantación gradual utilizando el concepto operacional ATM, deberían iniciar estudios de factibilidad dirigidos a la implantación de una gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en la región, como paso inicial; y b) deberían dar mayor apoyo a las actividades del proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003 u otros proyectos que se activen en relación a este asunto, en el estudio de escenarios y el establecimiento de Acuerdos Administrativos para la implantación de futuras Organizaciones Multinacionales encargadas de gestionar las instalaciones/servicios multinacionales para brindar servicios de navegación aérea.	El nuevo proyecto regional de cooperación técnica RLA/06/901 asiste a los Estados de la Región SAM para la implantación de un sistema ATM con miras a la ATM global.	Oficina Regional de la OACI	Finalizada		No definida
10/5 A	HOJA DE RUTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	Que los Estados: a) Apoyen las actividades de las Oficina Regional de la OACI como coordinadora de la convergencia de esfuerzos alrededor de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional; y b) Dentro de la comunidad de la aviación y en la medida de lo posible, divulguen el contenido de la hoja de	Durante la reunión RAAC/11 se revisará este asunto.	Autoridades de aviación civil	Finalizada	Hoja de ruta de la seguridad operacional apoyada por los Estados y divulgada a la comunicad aeronáutica	No definida

Concl./Dec. Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
		ruta.					
10/6 A, D	IMPLANTACIÓN GRADUAL DE TECNOLOGÍA GNSS	<p>Con el propósito de implantar mejoras ATM y beneficios para las operaciones aéreas en base al uso gradual de tecnología GNSS, se insta a los Estados a:</p> <p>a) actualizar/desarrollar Planes de Navegación Aérea considerando el Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI;</p> <p>b) iniciar la implantación de la navegación basada en la performance (PBN) considerando el GNSS como el principal sistema para satisfacer los requerimientos de la Hoja de Ruta PBN recomendada por el GREPECAS (Con. 14/46);</p> <p>c) en coordinación con la comunidad ATM desarrollar planes para desactivar gradualmente elementos del sistema convencional de radioayudas considerando un sistema de back-up para las aplicaciones de navegación basadas en GNSS; y</p> <p>d) en la medida necesaria durante la transición considerar la implantación de capacidad de monitoreo GNSS.</p>	En el marco de las reuniones del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG) se están desarrollando tareas en esta materia. Se ha iniciado la de actualización de los planes regionales de navegación aérea en base al nuevo plan mundial de navegación aérea, se han elaborado planes de acción para la implantación de la PBN y se ha iniciado la desactivación de estaciones NDB en forma gradual.	Autoridades de aviación civil	Reemplazada por RAAC 11/1	Tecnología GNSS implantada de manera tal que responda a los requerimientos de la Región	Diciembre 2010
10/7 A	CORRECCION DE LAS DEFICIENCIAS DEL TIPO "U" HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 2007	<p>Que los Estados de la Región SAM:</p> <p>a) Lleven a cabo la corrección de las deficiencias del tipo "U" hasta el 31 de diciembre de 2007, de acuerdo a las Conclusiones 13/92 del GREPECAS y 5/15 del ALLPIRG, respectivamente.</p> <p>b) Que los Estados tomen</p>	Algunos Estados no han cumplido aún con la corrección definitiva de las deficiencias tipo "U"	Autoridades de aviación civil	Reemplazada por RAAC 11/2	Deficiencias tipo "U" corregidas.	31 de diciembre de 2007

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
		conocimiento que, a partir del 31 de diciembre de 2007, la OACI aplicará las acciones de último recurso, de acuerdo a la Conclusión 13/92 del GREPECAS en los casos de las deficiencias "U" no corregidas.					
10/8	MATERIAL DE ORIENTACION DEL GREPECAS PARA LA IMPLANTACION DE INSTALACIONES /SERVICIOS MULTINACIONALES	Que las autoridades aeronáuticas de la Región SAM consideren que: a) El material de orientación recomendado por la Conclusión 14/5 del GREPECAS debería ser utilizado para analizar la implantación de un mecanismo Regional Sudamericano para la consolidación/gestión/implantación de instalaciones/servicios multinacionales; b) la OACI, en coordinación con los Estados, y tomando en cuenta la Conclusión 14/6 del GREPECAS, debería elaborar un borrador de documento que defina un proyecto regional de cooperación técnica con miras a la implantación del señalado mecanismo; y c) la OACI debería coordinar con los Estados la realización de la Primera Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel para analizar el material contenido en el acuerdo para el establecimiento del mecanismo regional, así como el borrador del documento de proyecto regional de cooperación técnica para su implantación. En base a los resultados	Se tomaron las acciones requeridas y en la reunión RAAC/11 se presenta la correspondiente información	Autoridades de aviación civil/ Oficina Regional de la OACI	Finalizada		No definida

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
		de esta reunión, los Estados, en coordinación con la OACI, deberían considerar la realización de una Conferencia Diplomática u otro evento apropiado para formalizar los correspondientes documentos para la implantación del mecanismo regional.					
10/9	ENMIENDA AL PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE EXPERTOS DE ALTO NIVEL	Reemplácese las Tareas 2 y 4 del Programa de Trabajo del Grupo de Expertos de Alto nivel por las siguientes: a) En base a las instalaciones y servicios multinacionales identificados por el GREPECAS, y en línea con los intereses de los Estados, considere las cuestiones financieras relacionadas con su implantación; y b) Tomando en cuenta el material de orientación elaborado por el GREPECAS en relación al establecimiento de una Organización Multinacional Regional, como la manera más eficaz para la consolidación/implantación/gestión de instalaciones/servicios multinacionales, considere el mecanismo más apropiado para su implantación.	Se tomaron las acciones pertinentes	GREPECAS	Finalizada		No definida

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
10/10	INICIO DE ACTIVIDADES DEL PROYECTO RLA/06/901	Considerando la importancia de proseguir con la implantación de tecnología CNS/ATM con miras hacia un sistema ATM Regional se insta a: a) los Estados de la región que han confirmado su interés en formar parte del proyecto regional RLA/06/901 a dar respuesta a la carta SA5209 del 21 de marzo de 2007; b) los Estados que aun no lo han hecho, a considerar su participación en el proyecto.	El Proyecto inició sus actividades	Autoridades de aviación civil	Finalizada		No definida

**APÉNDICE B****EXAMEN DE LAS CONCLUSIONES VÁLIDAS DE LAS REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL (RAAC)**

Concl./Dec Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
5/4 A, D	COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL Y LAS AUTORIDADES DE LOS INSTITUTOS GEOGRÁFICOS	Que las administraciones de aviación civil: a) en estrecha coordinación con los institutos geográficos, responsables por la cartografía nacional, establezcan planes para la efectiva implantación del WGS-84; y b) remitan oportunamente el cronograma de implantación producto de los planes señalados en el párrafo anterior a la Oficina Regional de la OACI.	Los Estados están llevando a cabo estas coordinaciones y muchos de ellos ya han publicado coordenadas WGS-84. No se han recibido los cronogramas de implantación por parte de algunos Estados.	Estados, institutos geográficos correspondientes	Válida	Implantación WGS-84 efectiva	No definida

**Objetivos estratégicos de la OACI:**

A: Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial

B: Seguridad de la aviación — Mejorar la protección de la aviación civil mundial

C: Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente

D: Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación

E: Continuidad — Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación

F: Imperio de la ley — Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional

Concl./Dec Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
6/15 D	APOYO AL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL	La Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, reconociendo la necesidad de capacitación de nivel gerencial al personal de las entidades de aviación civil, acuerda brindar el máximo apoyo al desarrollo de las actividades del Instituto Panamericano de Aviación Civil, "Assad Kotaite", facilitando la participación de los profesionales que sean requeridos como expositores en los cursos que organice, así como haciendo uso de los programas de instrucción que propicie.	A la fecha no se han implementado cursos de capacitación en el marco del IPAC, por tanto no se ha solicitado la participación de profesionales como expositores.	Estados, IPAC	Válida	Apoyo suministrado al IPAC	No definida
6/16 D	LIMITACIONES DE RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS	Exhortar a los Estados a que: a) participen en el programa de expertos asociados de la OACI (préstamo de funcionarios nacionales pagados por el propio Estado mediante un convenio con la OACI, por tiempo limitado, en áreas en que la Oficina no tiene suficientes recursos humanos para atender las necesidades de la Región); y, b) continúen brindando apoyo al programa de reuniones de la Oficina SAM, ofreciéndose como sede para las citadas reuniones, permitiendo de esta forma la disminución de costos por este concepto	Los Estados están colaborando a la Oficina Regional con arreglos adecuados para proporcionar expertos como, asimismo, apoyando el programa de reuniones/seminarios/talleres.	Oficina Regional de la OACI	Válida	Recursos humanos y financieros suficientes para enfrentar requerimientos actuales de la Región	No definida

Concl./Dec Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
7/3	MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	<p>Se insta a las autoridades de aviación civil a:</p> <p>a) Que, en la medida de sus posibilidades, tomen acciones que apunten a mantener sistemas de control efectivos, pero que al mismo tiempo permitan un equilibrio entre la facilitación y la seguridad.</p> <p>b) Que en el trabajo futuro, tomen en cuenta la coordinación y cooperación que debe existir entre los Estados de la región, considerando las limitaciones económicas para la adquisición de equipos, que permita enfrentar las amenazas nuevas y emergentes.</p> <p>c) Implementar medidas consecuentes con el nivel de amenaza de cada Estado, tomando en cuenta que no todos están en el mismo estatus.</p> <p>d) Impulsar medidas preventivas que apunten a la “identificación del pasajero” propiciando la creación de una base de datos regional, utilizando medios como los pasaportes de lectura mecánica o de identificación biométrica.</p> <p>e) Fomentar la estandarización de normas a nivel regional y el intercambio y/o adquisición conjunta de equipos.</p>	Los Estados están progresando en la aplicación de la Conclusión. La OACI facilita cursos orientados a la preparación de Oficiales AVSEC dentro del programa de Talleres del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (NCASP).	Estados	Valida	Medidas para mejorar la seguridad de la aviación adoptadas	No definida

Concl./Dec Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
		<p>f) Identificar claramente las necesidades de los Estados en materia de capacitación y propender a la instrucción utilizando expertos de la propia región.</p> <p>g) Apoyar la participación activa en el “plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra” propiciado por la OACI.</p> <p>h) Orientar a sus respectivos representantes en el Consejo de la OACI, para que en las decisiones sobre seguridad de la aviación civil, actúen en conjunto de acuerdo a los intereses de la Aviación Civil de la Región SAM.</p>					

Concl./Dec Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
9/3 A	APOYO A LAS ACTIVIDADES DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP)	Reconociendo los beneficios del SRVSOP, se insta a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados de la Región a: a) Continuar apoyando el esfuerzo que están realizando, en conjunto con la OACI y la CLAC, para alcanzar los objetivos propuestos en el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional. b) Hacer los máximos esfuerzos, en la medida de lo posible, para adoptar las LARs una vez estén aprobadas por la Junta General del Sistema.	La Junta General del SRVSOP definió los alcances de los términos “armonización” y “adopción” para lograr un mejor entendimiento sobre los compromisos asumidos por los Estados en el marco del proceso de integración regional para la creación de un mecanismo regional de vigilancia de la seguridad operacional. El apoyo de los Estados al SRVSOP ha sido evidente, sin embargo todavía está pendiente la formalización e implantación efectiva de acuerdos de reconocimiento recíprocos para poner de manifiesto el compromiso de armonización regional. La Conclusión 9/3 debería revisarse a la luz de los últimos acuerdos de la Junta General del SRVSOP.	Estados	Literal a) Finalizada (véase Apéndice A)  Literal b) Válida	Objetivos del SRVSOP cumplidos	No definida

Concl./Dec Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
9/5	INTERCAMBIO DE DATOS DE RADARES SECUNDARIOS	Que los Estados de la Región SAM tomen como un asunto de alta prioridad el intercambio de datos radar SSR entre dependencias ATC adyacentes y desarrollen los acuerdos bilaterales necesarios sobre esta materia.	GREPECAS ha elaborado "Directrices Regionales iniciales para la compartición de datos radar en las Regiones CAR/SAM". Asimismo, elaboró tablas con "Información requerida sobre el radar secundario de vigilancia (SSR) para la compartición de datos radar". Como parte de las actividades del proyecto RLA/06/901 se tiene previsto la interconexión de sistemas automatizados entre ACC adyacentes el cual incluye el intercambio de datos radar. Para orientar a los Estados de la Región a esta implantación el proyecto RLA/98/003 y el proyecto RLA/06/901 dentro de las actividades de automatización y siguiendo las directrices del GREPECAS elaboraron un Documento de Control de Interfaz (SCID), un plan inicial de interconexión de sistemas automatizados y un documento de requisitos de automatización SAM. Se han realizado ensayos de intercambio de datos radar entre el nuevo ACC de Maiquetía y el ACC de Manaus, teniendo un resultado exitoso.	Oficina Regional de la OACI	Valida	Intercambio de datos radar SSR implementado	Diciembre 2010

Concl./Dec Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
9/17 D	ESTABLECIMIENTO DE GRUPOS DE TRABAJO ENTRE LOS ESTADOS, OPERADORES AEROPORTUARIOS Y ORGANISMOS INTERNACIONALES	Se insta a las Autoridades de Aviación Civil a establecer Grupos de Trabajo con los operadores aeroportuarios IATA y AITAL, con la finalidad de analizar sistemas de costos y otros aspectos de interés mutuo, que permita mejorar la eficiencia de las operaciones aéreas	Se espera que los Estados informen sobre las acciones tomadas para dar cumplimiento a esta Conclusión.	Estados, IATA, AITAL	Válida	Sistemas de costos y otros aspectos de interés mutuo actualizados	No definida
10/1 F	SUSCRIPCIÓN DE ACUERDOS DE RECONOCIMIENTO DE CERTIFICACIONES	Se insta a los Estados a facilitar la suscripción de acuerdos de reconocimiento de certificaciones y a continuar con los esfuerzos de armonización y/o adopción* de las normas y procedimientos, como una forma de fortalecer las actividades regionales de vigilancia de la seguridad operacional y de evitar la duplicación de esfuerzos. <i>* Para los efectos de todos los trabajos que desarrolle en SRVSOP en el marco de "armonización" y "adopción" de las LAR la Junta General concuerda en que estos términos tendrán los siguientes alcances: Armonización: Se entiende por armonización al conjunto de reformas que deberán efectuar los Estados miembros del Sistema Regional en sus reglamentos y procedimientos nacionales con base en las LAR y documentos asociados, para lograr en un plazo informado por cada Estado a la Junta General, un ambiente en el cual todos los Estados tienen requisitos y condiciones similares para emitir una certificación o licencia aeronáutica y que por</i>		Autoridades de aviación civil	Válida	Normas y procedimientos SRVSOP armonizados y adoptados	No definida

Concl./Dec Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
		<p><i>tanto, una sola certificación realizada por cualquier Autoridad Aeronáutica de un Estado miembro del SRVSOP, podría ser aceptable para el resto de los Estados miembros. Se podrán mantener requisitos adicionales siempre y cuando sean informados a los otros Estados mediante la incorporación de un Apéndice a la LAR, para su verificación por cualquier Autoridad Aeronáutica de los Estados miembros del SRVSOP al momento de emitir una certificación en este ambiente armonizado.</i></p> <p><i>Adopción: Se entiende por adopción al conjunto de reformas que deberán efectuar los miembros del Sistema Regional para lograr en un plazo determinado por la Junta General y de forma absolutamente voluntaria, un ambiente armonizado, pero sin ningún tipo de requisitos adicionales.</i></p>					
10/2 A	CREACION DE GRUPOS DE TRABAJOS POR LOS ESTADOS	Que los Estados de la Región SAM consideren la creación de Grupos de Trabajo para generar condiciones para la implementación de los SMS, de acuerdo a cada Anexo.	Algunos Estados no han enviado aún información sobre la creación de Grupos de Trabajo SMS	Autoridades de aviación civil	Válida	SMS implantado	No definida
10/3	PARTICIPACIÓN DE LA REGIÓN EN LAS ACTIVIDADES DEL ITHO/GESPAA	Que: a) las administraciones de aviación civil de la Región apoyen las actividades del GESPAA; y b) la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, participe activamente presentando proyectos regionales que puedan ser ejecutados por el GESPAA.	El Grupo ITHO/GESPAA ha sido disuelto	Autoridades de aviación civil/ Oficina Regional de la OACI	Válida	Actividades del ITHO/GESPAA apoyadas y que presenten proyectos regionales	No definida

Concl./Dec Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
10/4 F	IMPORTANCIA DEL APROPIADO MANEJO DEL ARTICULO 83 Bis	Que, para incrementar los niveles de vigilancia de la seguridad operacional, la adecuada información sobre las obligaciones derivadas de acuerdos a la luz del artículo 83 Bis, las Administraciones de Aviación Civil de la Región pongan a disposición de los otros Estados, incluyendo, hasta donde sea posible, la información de los procedimientos aplicados, para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la vigilancia de la seguridad operacional.	Algunas administraciones no han puesto aún a disposición de los otros Estados la información de los procedimientos aplicables.	Autoridades de aviación civil	Válida	Obligaciones derivadas del Art. 83 bis disponibles a otros Estados de la Región	No definida

**Cuestión 2 del****Orden del Día: Revisión de la Implantación del Plan Regional de Navegación Aérea****a) Revisión de las mejoras en la ATM Regional****Actividades en el campo de la navegación aérea en la Región Sudamericana**

2.1 Las actividades del programa regular para la implantación del concepto operacional ATM y sus siete componentes en la Región se focalizan en los campos AIS, ATM, CNS y MET. La planificación, seguimiento y ejecución de varios de los programas de implantación mencionados, está siendo apoyado por el proyecto RLA/06/901 *Asistencia para la implantación de un sistema regional ATM considerando el concepto operacional ATM y el soporte de tecnología en comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) correspondiente*, teniendo como instrumento principal la realización de reuniones del Grupo de Implantación de la Región Sudamericana (SAM/IG). Otras actividades son realizadas en el marco de Reuniones Informales, Reuniones de coordinación bilateral o multilateral, cursos, seminarios y talleres.

2.2 En materia de la navegación aérea la Reunión tomó nota en forma resumida sobre las actividades realizadas y por ejecutarse en el corto plazo que a continuación se detallan:

**2.2.1 Asuntos de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM)****2.2.1.1 Optimización de la red de rutas ATS**

- a) Hasta la fecha se implantaron 77 rutas RNAV, se modificaron la trayectoria de 58 rutas y se eliminaron 7. Para el 2009 están pendientes de implantación 3 nuevas rutas RNAV.
- b) Se realizó un Estudio de factibilidad para la optimización de la red de rutas ATS en la Región Sudamericana a fin de obtener una red de rutas ATS que responda a los nuevos requerimientos de la aviación y que contemple el nuevo concepto operacional de la navegación basada en la performance. Implantación planificada en Fases.

**2.2.1.2 Programa de implantación de la Navegación Basada en la Performance (PBN)**

- a) Plan de acción para la implantación RNAV en ruta (RNAV-5) Fecha tentativa Noviembre de 2010.
- b) Modelos de planes de acción para operaciones en área terminal (TMA) y aproximación aprobados.
- c) Curso de diseño de procedimientos de aproximación RNAV/RNP a dictarse en septiembre de 2009.
- d) Curso de diseño procedimientos RNP con autorización obligatoria (RNP AR APCH) a dictarse en octubre de 2009.
- e) Curso de diseño de procedimientos APV-Baro/VNAV planificado para primer semestre 2010.
- f) Modelo de Circulares de asesoramiento (CA) para la aprobación de aeronaves y explotadores para operaciones RNAV/5, RNP AR APCH y APV-Baro/VNAV aprobadas.

**2.2.1.3 Programa de implantación de Gestión de Afluencia del tránsito aéreo (ATFM)**

- a) Concepto Operacional ATFM (CONOPS ATFM) aprobado por GREPECAS
- b) Hoja de ruta ATFM SAM aprobada.
- c) Plan de acción para la implantación ATFM en ejecución.
- d) Borrador de manual de procedimientos ATFM aprobado inicialmente. En julio 2009 se continúa su desarrollo.
- e) Curso sobre la metodología para calcular la capacidad de aeropuertos y sectores ATC realizado en marzo 2009.
- f) Curso sobre ATFM planificado para primer trimestre 2010.

**2.2.1.4 Coordinaciones entre ACC adyacentes, actualización de las Cartas de Acuerdo Operacionales y planes de contingencia ATS**

- a) Cartas de acuerdo operacionales actualizadas en Reuniones entre Estados.
- b) Planes de Contingencia desarrollados y actualizados en las Reuniones entre Estados.

**2.2.1.5 Evaluación de requerimientos de Instrucción con los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) de la Región SAM**

- a) Reunión anual de los Centros de Instrucción de Aviación Civil de la Región para responder a los nuevos requerimientos de instrucción. CIAC/9 prevista para noviembre de 2009
- b) Acuerdo de utilizar Benchmarking en especial para diseños de cursos relacionados con los ANS.

**2.2.1.6 Programa estatal de seguridad operacional (SSP) - Sistema de Gestión de la seguridad operacional (SMS)**

- a) Entre 2007 a 2009 se dictaron 17 Cursos y se prepararon 513 técnicos en el campo de la seguridad operacional (SMS) - 12 instructores.
- b) Curso ECCAIRS planificado del 1 al 5 de junio de 2009.
- c) Curso sobre el Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP) planificado del 9 al 12 de junio de 2009.

**2.2.1.7 Mejoras ANS en el Atlántico Sur**

- a) Rutas unidireccionales en el Corredor EUR/SAM implantadas.
- b) Fase 2 del AORRA (Atlantic Ocean Random Routing Area) implantada.
- c) Implantación de ADS/CPDLC en el Corredor EUR/SAM previsto para Julio de 2010.
- d) Manual Operacional FANS (FOM) preparado y aprobado.
- e) Argentina y Brasil integrados a la red digital CAFSAT (Región AFI).

#### 2.2.1.8 **Análisis de los grandes desvíos de altura (LHD)**

- a) Evaluaciones de la seguridad operacional del espacio aéreo RVSM realizadas por CARSAMMA.
- b) Revisión periódica de LHD por Grupo de Escrutinio (GTE).
- c) Acciones recomendadas a los Estados a fin de reducir errores operacionales.

#### 2.2.2 **Asuntos de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS)**

##### 2.2.2.1 **Interconexión de redes digitales entre las Regiones CAR y SAM de la OACI**

- a) Interconexión de las redes REDDIG y MEVA en fases de implantación.
- b) Se ha elaborado un plan de interconexión para las dos redes, un Memorando de Entendimiento entre la Administración de la REDDIG y MEVA II, un contrato entre la OACI y el Proveedor de Servicio de la MEVA II y un convenio entre la Administración de la REDDIG y COCESNA.
- c) Inicio de las labores de interconexión para abril del 2009 estimándose su término para finales del 2009.

##### 2.2.2.2 **Gestión técnica administrativa de la REDDIG**

Coordinación con los Estados miembros las operaciones de soporte técnico, administrativo y operacional de la gestión de la REDDIG ejecutada.

##### 2.2.2.3 **Interconexión de sistemas AMHS en la Región SAM**

- a) Se ha definido un plan de direccionamiento IP para la implantación de la interconexión de sistemas AMHS en la Región.
- b) Se ha establecido un protocolo de pruebas.
- c) Se han efectuado pruebas AMHS entre los MTA de Ezeiza con el MTA de Manaus.
- d) Se elaborará material guía para la interconexión de sistemas AMHS en el último trimestre del 2009.

##### 2.2.2.4 **Interconexión de sistemas automatizados**

Se han elaborado los siguientes documentos para la implantación de la interconexión de sistemas automatizados:

- a) Documento de Control de Interfaz (SCID).
- b) Plan inicial de interconexión de sistemas automatizados.
- c) documento preliminar sobre Requisitos para el sistema de automatización SAM.
- d) Plan de acción para la implantación de la interconexión de sistemas automatizados.
- e) Memorando de entendimiento que describe aspectos técnicos, administrativos y operacionales para la interconexión de sistemas automatizados entre Estados que tengan ACC adyacentes.

**2.2.2.5 Ensayos ADS-B**

- a) Se han definido los objetivos de los ensayos ADS-B en la Región.
- b) Se ha planificado ensayos ADS-B en Lima, Perú para mediados del 2009 y la realización de un taller/seminario con los resultados del ensayo.

**2.2.3 Asuntos de Meteorología Aeronáutica (MET)****2.2.3.1 Sistema mundial de pronóstico de área (WAFS)**

- a) Se están tomando medidas para la migración de los Pronósticos del WAFS de la Clave GRIB 1 a la GRIB 2.
- b) Seminario para promover la utilización adecuada de los nuevos pronósticos.

**2.2.3.2 Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW)**

- a) Simulacros de erupciones volcánicas ficticias, dos veces al año.
- b) Se tiene previsto llevar a cabo un seminario sobre vigilancia de los volcanes.
- c) Se elaboró una guía regional actualizada con lineamientos y ejemplos prácticos, así como tablas con direcciones AFTN basadas en los requerimientos de la Parte VI – MET del FASID CAR/SAM.

**2.2.3.3 Información meteorológica operacional OPMET**

- a) Se está desarrollando una guía con lineamientos y ejemplos prácticos, así como tablas con direcciones AFTN basadas en los requerimientos de la Parte VI – MET del FASID CAR/SAM para mejorar la preparación de la información OPMET.
- b) Se llevan a cabo anualmente controles sobre el intercambio OPMET y el banco internacional de datos OPMET de Brasilia lleva a cabo cuatro controles al año.
- c) Se analizan y toman acciones con los controles que lleva a cabo la IATA con respecto al intercambio OPMET a nivel mundial.

**2.2.3.4 Garantía de calidad MET**

Se está desarrollando una Guía regional con los procedimientos e instructivos de trabajo MET y la evaluación de riesgos, así como la interrelación MET con las demás áreas de navegación aérea con base en la Norma ISO 9000: 2008 y el de Doc OACI/OMM 9873.

**2.2.4 Asuntos de Información Aeronáutica (AIS)****2.2.4.1 Sistema de Gestión de la Calidad en AIS-MAP**

Se realizará un Seminario/taller para el mes de Julio de 2009 en materia de Gestión de la Calidad AIS-MAP.

**2.2.4.2 Implantación WGS-84**

- a) Se ha logrado la continuidad de la implantación del WGS 84 para ruta, áreas terminales, en zonas de control y en aeródromos.
- b) Se continúa con la armonización de las coordenadas geográficas en los límites de las regiones de información de vuelo.

#### 2.2.4.3 **Transición del AIS al AIM – Implantación del e-TOD**

- a) Se alienta a los Estados la realización de un programa de adiestramiento en el Sistema de Información Geográfica (GIS), Base de datos y Datos electrónicos sobre el terreno y obstáculos (e-TOD).
- b) Se ha realizado un seminario e-TOD en el año 2007, estando previsto otro seminario en la región CAR para el segundo semestre del 2009 o primer semestre del 2010.

#### 2.2.4.4 **Transición del AIS al AIM – Implantación del AIXM-AICM**

Se ha realizado un seminario AIXM/CAR-SAM en el año 2007, estando previsto otro seminario AIXM en Tegucigalpa, Honduras en mayo de 2009.

#### 2.2.4.5 **Plan de contingencia NOTAM**

Las reuniones que realiza el AIM/SG del GREPECAS están facilitando la coordinación y las gestiones pertinentes para la armonización de los Planes de contingencia NOTAM entre los estados CAR y SAM.

#### 2.2.5 **Asuntos de Búsqueda y Salvamento (SAR)**

##### 2.2.5.1 **Cartas de acuerdo operacionales de búsqueda y salvamento**

- a) Se han obtenido resultados satisfactorios en la concreción de acuerdos SAR.
- b) Reunión SAR CAR-SAM mayo 2009.

##### 2.2.5.2 **Ejercicios de búsqueda y salvamento**

Se han realizado dos ejercicios SAR en la Región SAM.

2.3 La Reunión dio apoyo a las actividades realizadas y planificadas en la Región y resaltó la necesidad de continuar con los esfuerzos a fin de migrar a los nuevos productos MET. Por su lado, la administración de Chile informó sobre los acuerdos firmados en relación a la vigilancia de volcanes y ofreció ser anfitrión de los seminarios SIGMET y OPMET planificados por la Oficina Regional. La Reunión agradeció este ofrecimiento y se acordó que se harán oportunamente las coordinaciones correspondientes con la Oficina Regional.

2.4 Al examinar las conclusiones formuladas por las reuniones RAAC en el marco de la implantación PBN, se revisó la Conclusión RAAC 10/6 – *Implantación gradual de tecnología GNSS*. La Reunión fue de la opinión que esta Conclusión debería reformularse, aprobando la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 11/1****IMPLANTACIÓN GRADUAL DE TECNOLOGÍA GNSS**

Que los Estados SAM implanten gradualmente la tecnología GNSS en función de los programas de implantación PBN regional y sus respectivos planes nacionales.

**Iniciativas de Estados Unidos sobre PBN**

2.5 La Reunión tomó nota que la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos ha asignado una alta prioridad a la Navegación Basada en la Performance (PBN), siendo este un programa fundamental para el Sistema de Transporte Aéreo de Nueva Generación (NextGen) de Estados Unidos. La comunidad aeronáutica internacional ha reconocido ampliamente los beneficios que se pueden obtener de la PBN en términos de seguridad operacional, eficiencia, capacidad y otros beneficios adicionales.

2.6 Además, la Reunión fue informada de una serie de actividades mundiales de armonización y educación relacionadas con la PBN, realizadas básicamente en diversos foros de la OACI que han llevado a la FAA a unirse a una serie de socios en la Región Sudamericana y fuera de ella, para implantar la PBN. Estos esfuerzos han alcanzado logros tangibles en términos de seguridad operacional, acceso y eficiencia.

2.7 Fue reconocido que las Regiones del Caribe/Sudamérica (CAR/SAM) de la OACI han estado a la vanguardia de la planificación estratégica PBN de la OACI, así como de las actividades para que sus Estados miembros estén preparados para la implantación de la PBN.

2.8 Se notó que la FAA ha participado como observador en el Grupo de Implantación de la Región SAM de la OACI (SAM/IG), que lleva a cabo actividades específicas de implantación PBN. Los modelos de planes de Implantación PBN de la Región SAM de la OACI (en ruta, terminal y aproximación) han sido compartidos por la Sede de la OACI con otras Regiones de la OACI, como ejemplos a seguir. El SAM/IG ha iniciado un programa para elaborar modelos de Circulares de Asesoramiento a fin de brindar a los Estados SAM modelos de textos con las especificaciones de navegación del Manual PBN de la OACI para su inclusión en los reglamentos nacionales. La Sede de la OACI también está compartiendo como material de orientación para otras Regiones los modelos de circulares de asesoramiento elaborados en la Región SAM.

2.9 También se tomó nota que la FAA ayudó en la implantación de los procedimientos de aproximación RNP en Quito, Ecuador y dio asistencia a diferentes Estados de la Región suministrando cursos de diseño de procedimientos PANS/OPS, seminarios y otras actividades relacionadas con la PBN.

2.10 Si bien los beneficios potenciales son sustanciales, la Reunión fue de la opinión que aún persisten desafíos significativos para la continua implantación de la PBN. Un proceso de toma de decisiones en colaboración, así como la coordinación entre el regulador de la aviación, el explotador y los proveedores de servicios de navegación, son esenciales para la implantación exitosa de la PBN, como también lo es que los representantes de cada área técnica cuente con el conocimiento requerido. El personal del regulador del Estado debe también recibir la suficiente instrucción como para evaluar y, donde fuera apropiado, aprobar las diversas operaciones PBN. Asimismo, el personal encargado del diseño de procedimientos y de la convalidación en vuelo debería recibir una instrucción similar para asegurar que los procedimientos PBN han sido diseñados en forma segura y que han sido debidamente convalidados en vuelo antes de su publicación y uso operacional.

2.11 Por todo lo anterior, la Reunión consideró que la Oficina Regional Sudamericana de la OACI debería continuar fomentando actividades que promuevan el desarrollo de la navegación basada en la performance, incluyendo seminarios de instrucción relacionados con la aprobación operacional y la convalidación en vuelo.

### **Concepto Operacional ATM Nacional de Brasil**

2.12 La Reunión tomó nota que, visto la necesidad de desarrollar un documento de planificación estratégica para la introducción gradual y coordinada del Concepto Operacional ATM Mundial, Brasil desarrolló el Concepto Operacional ATM Nacional, en respuesta a la Conclusión GREPECAS 15/38 y tomando como base principalmente las iniciativas del Plan Global, así como los documentos de planificación regionales existentes, tales como el mapa de Ruta PBN y el Concepto Operacional ATFM. Inicialmente, el concepto haría uso de los procedimientos, procesos y capacidades disponibles, evolucionando en el mediano plazo hacia la inclusión de los procedimientos, procesos y capacidades emergentes. Se espera que la implantación se lleve a cabo en tres fases: la Fase 1 – corto plazo, hasta 2010; la Fase 2 – mediano plazo, de 2011 a 2015; y la Fase 3 – largo plazo, de 2016 a 2020.

2.13 También, la Reunión fue informada sobre los principales proyectos de implantación que están siendo ejecutados por Brasil en relación a la PBN, cambios en los sistemas automatizados, implantación de la Fase 2 de los sistemas de apoyo a la decisión del Centro de Gestión de la Navegación Aérea (CGNA), implantación del sistema AMHS y estaciones terrenas GBAS.

2.14 En virtud de lo anterior, la Reunión coincidió en la necesidad de actualizar la documentación de planificación regional en base al Concepto Operacional ATM Global y el Plan de Navegación Aérea Global, solicitando a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI a tomar las acciones pertinentes a fin de continuar desarrollando el Plan de Transición hacia el Concepto Operacional ATM en la Región Sudamericana que fuera inicialmente presentado en el Subgrupo ATM/CNS.

### **Estudios y ensayos para la implantación de sistemas GBAS en Chile**

2.15 La Reunión tomó nota que Chile, considerando los resultados finales del Proyecto RLA/00/09 y su impacto en la implantación de los sistemas de Aumentación GNSS en las Regiones CAR/SAM y que los ensayos realizados para proveer un modelo (matemático) que permita inferir el retardo provocado por las capas ionosférica y troposférica ha confirmado que en el hemisferio sur no es posible utilizar, al menos a un costo razonable, un sistema SBAS para lograr aproximaciones de precisión y que basados en el modelo de decisión para la Disponibilidad, sólo se pueden lograr aproximaciones de *no-precisión*. En ese sentido, Chile se integró al GBAS en la Séptima Reunión del Grupo de Tarea GBAS realizada en Río de Janeiro, Brasil y participó con la DECEA de Brasil, a fin de tomar conocimiento de los avances de Brasil en la implementación de su sistema.

2.16 Las especiales características de un sistema GBAS, permitiría desarrollar procedimientos para el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago, a fin de operar ambas pistas simultáneamente, con lo cual se aumentaría la capacidad del aeropuerto considerablemente. Asimismo permitirá aumentar la disponibilidad de las operaciones aéreas cuando la visibilidad por condiciones de niebla restringe el uso del aeropuerto.

2.17 Además de la situación del principal aeropuerto del País, se espera que en una segunda etapa, se podría implementar sistemas GBAS en otros 5 aeropuertos y 6 aeródromos que presentan condiciones favorables para este tipo de tecnología o que simplemente no aceptan procedimientos basados en radio ayudas tradicionales. La Reunión tomó nota de una serie de ventajas examinadas por la autoridad aeronáutica para el establecimiento de un Sistema de Aumentación Basado en Tierra (GBAS), así como también del plan de implantación nacional que se inició en febrero de 2009, previéndose su finalización en el Aeropuerto de Santiago en el 2012 y a nivel nacional, en el 2020.

### **Plan de navegación aérea de Colombia**

2.18 La Reunión notó la información proporcionada por Colombia respecto al plan de navegación aérea que abarca el período 2010 al 2019, documento elaborado por la UAEAC a fin de establecer el eje de la planificación estratégica. Este documento consta de tres volúmenes, el primero referido a los requerimientos operacionales en el espacio aéreo colombiano. El Volumen dos comprende las instalaciones y servicios CNS en donde se formulan las estrategias tecnológicas que soportan los requerimientos operacionales y el Volumen tres, se focaliza en la regulación presentando las estrategias para atender lo consignado en el plan de navegación aérea para orientar la migración progresiva de los usuarios del espacio aéreo colombiano hacia una gestión de tránsito aéreo integrada. Este documento puede ser consultado en [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).

### **b) Examen de la implantación del Proyecto RLA/06/901**

2.19 La Reunión recordó que durante la Novena Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/9) realizada en Santiago, Chile, del 18 al 20 de abril de 2005, se analizó los resultados de la Undécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11) y el concepto de operación mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM). En respuesta a estos resultados de la ANC Conf/11, la reunión RAAC/9 formuló la Conclusión 9/8 - *Proyecto Regional de Cooperación Técnica para Guiar la Implantación de un Sistema Regional ATM considerando el Concepto Operacional ATM y el Soporte CNS correspondiente*, solicitando a la OACI a preparar y circular un documento de proyecto de cooperación técnica para asistir en la implantación de los sistemas CNS/ATM y en la evolución hacia la ATM global.

2.20 El proyecto RLA/06/901 inicia sus actividades a principios del 2008 con la participación de los siguientes Estados: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. El presupuesto anual del proyecto se establece con un monto de USD 250,000.00; por lo tanto, con 9 Estados participantes, las contribuciones anuales para el proyecto por cada Estado son de USD 27,778.00. La duración del proyecto será por cinco años; por lo tanto, se estima que el proyecto estaría concluyendo sus actividades el 31 de diciembre de 2012.

2.21 El proyecto RLA/06/901, cuyo objetivo es apoyar la implantación del concepto operacional ATM en la Región SAM, se ha propuesto la implantación de los siguientes programas de implantación: la implantación de navegación basada en la performance (PBN), la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), la implantación de mejoras de las capacidades CNS para operaciones en ruta y área terminal, la implantación operacional e integración de sistemas automatizados de gestión de tránsito aéreo en la Región SAM, las actividades sobre el programa de seguridad operacional (SSP), el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), actividades sobre aspectos institucionales, actividades sobre aspectos aeroportuarios, meteorológicos y de información aeronáutica.

2.22 Para la planificación y seguimiento de los programas de implantación mencionados, el proyecto RLA/06/901 tiene como principal instrumento la ejecución de reuniones del Grupo de Implantación de la Región Sudamericana (SAM/IG).

2.23 Con la asistencia del proyecto RLA/06/901, los Estados de la Región habrán logrado la planificación e implantación de varias iniciativas del plan mundial de navegación aérea en forma coordinada y homogénea, así como el intercambio de experiencias durante el proceso y de información y conocimientos a través de reuniones, seminarios y otros eventos de capacitación, con miras a la implantación de un sistema de ATM regional seguro, integrado, inter-operable y costo-eficiente, en un marco global de seguridad operacional e inter-funcionalidad que satisfaga las necesidades de la aviación civil internacional.

2.24 Panamá informó sobre sus experiencias en la implantación de Entradas y Salidas Estandarizadas (STARS y SID) en sus aeropuertos, programa que está siendo apoyado por Boeing. Reiteró su ofrecimiento en colaborar con otros Estados de la Región en esta materia. Por su lado, Brasil también ofreció su cooperación a aquellos Estados que lo estimen conveniente y asimismo ofreció realizar un Curso sobre ATFM durante el primer trimestre de 2010 dirigido a los planificadores y responsables por la implantación ATFM en los Estados de la Región. La Reunión agradeció estos ofrecimientos demostrándose una vez más el altísimo nivel de cooperación en asuntos relacionados con la navegación aérea.

**c) Reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en la provisión de los servicios de navegación aérea**

2.25 La Reunión examinó el proceso del tratamiento de las deficiencias en la esfera de la navegación aérea, lo cual se efectúa en correspondencia a la metodología uniforme aprobada por el Consejo de la OACI, para la identificación, evaluación y notificación de estas deficiencias. Se indicó que las actuales deficiencias se encuentran registradas en la base de datos GANDD, como una herramienta en línea para su tratamiento.

2.26 Se tomó nota que, como producto de las reuniones de la ASB, cuyos resultados se examinaron durante las reuniones GREPECAS/14 y GREPECAS/15, se hicieron adelantos beneficiosos en relación a una mejor forma de presentar reportes a la ASB y GREPECAS, mejorar los procedimientos para acceso al GANDD, nominación de coordinadores nacionales en cada Estado para coordinar con las Oficinas Regionales la actualización de las deficiencias, como la formulación de planes de acción para su resolución y se elaboró el material de instrucción para los Estados, disponible en línea, para el manejo de la aplicación Web del GANDD.

2.27 Asimismo, se tomó nota que el GREPECAS/15 había aprobado el uso del modelo de análisis de riesgo que se emplea en los cursos SMS de la OACI para la determinación de las prioridades “U” y “A” y, consecuentemente, la “B” de las deficiencias. Con este propósito, se indicó que la Secretaría preparó un material de orientación complementario a la mencionada metodología uniforme.

2.28 Se informó a la Reunión sobre la postergación de la celebración de la reunión extraordinaria de la ASB (ASB/10) que la reunión GREPECAS/15 consideró necesario que se llevase a cabo en abril del 2009 (Conclusión 15/47 de GREPECAS), para examinar las deficiencias “U” considerando el análisis de riesgo a presentar por IATA e IFALPA sobre las mencionadas deficiencias. En relación a este asunto, se informó que IATA/IFALPA presentaron un análisis de riesgo usando el modelo de análisis de riesgo SMS, para las 43 deficiencias “U” de la Región SAM, pero que la OACI todavía no tiene el análisis de riesgo de todos los Estados SAM. La Reunión estuvo de acuerdo que se debería avanzar en la reclasificación de las deficiencias para preparar el material para la próxima reunión de ASB. En este sentido, se adoptó la siguiente Conclusión, que reemplaza a la Conclusión 10/7 formulada por la reunión RAAC/10:

**CONCLUSIÓN 11/2 RECLASIFICACIÓN DE LA PRIORIDAD DE LAS DEFICIENCIAS “U”**

Que la OACI, en coordinación con los Estados, lleve a cabo las acciones necesarias para finalizar la reclasificación de las deficiencias “U” a fin de presentar dicha información a la próxima reunión de la ASB.

2.29 Finalmente, la Reunión examinó una información, disponible en el GANDD, sobre el estado actual de las deficiencias para todas las áreas y también otra información relacionada a la cantidad de deficiencias que habían sido corregidas. Se tomó nota que actualmente se tienen en la Región 43 deficiencias “U”, 206 “A” y 172 “B”, dando un total de 421. En el **Apéndice A** a esta parte del Informe se presenta una información tabular de las deficiencias actuales por Estado y en cada área.

**d) Progreso sobre el medio ambiente**

2.30 La Reunión reconoció que, a pesar que la aviación civil tiene una contribución relativamente pequeña en el impacto ambiental, el crecimiento previsto de la aviación del 5% anual para los próximos 25 años sigue ejerciendo presiones en favor de la mitigación de las emisiones de los motores de las aeronaves.

2.31 La Reunión recordó que en las dos últimas reuniones de Directores de Aviación Civil se ha tomado conocimiento de la preocupación de la OACI y las medidas que está tomando para mitigar el impacto de la aviación en el medio ambiente, lo cual se apoyó en forma unánime y también se acordó que los Estados consideren un enfoque basado en las fortalezas tradicionales de la aviación en cuanto a innovación tecnológica a fin de manejar el aumento de las emisiones de la aviación a largo plazo. Asimismo, la Reunión también recordó que la 36<sup>a</sup> Asamblea General de la OACI solicitó al Consejo que aliente a los Estados Contratantes a mejorar la eficiencia del tránsito aéreo, a notificar los avances en este campo, y a que los Estados aceleren el desarrollo e implantación de encaminamientos y procedimientos que permitan un eficiente consumo de combustible a fin de reducir las emisiones de la aviación.

2.32 En cumplimiento a la Conclusiones de la cuarta reunión del Grupo Asesor ALLPIRG (ALLPIRG/4) relacionadas con los beneficios ambientales, los Estados y el GREPECAS apoyaron los esfuerzos de la OACI/CAEP para ampliar la metodología para la cuantificación de los beneficios ambientales de los sistemas CNS/ATM en cada región, mediante la recolección de datos. Asimismo, el GREPECAS decidió monitorear la implantación de las instalaciones y servicios de navegación aérea, tomando en consideración las cuestiones ambientales.

2.33 En este sentido, los Estados de la Región Sudamericana de la OACI desde el año 2001 implantaron nuevas rutas RNAV, contribuyendo de esta manera a la reducción del consumo de combustible y la consiguiente reducción de la emisión de CO<sub>2</sub> a la atmósfera.

2.34 La Región además consideró que sería conveniente evaluar una mejora más profunda de la red de rutas SAM mediante un estudio de factibilidad para obtener una red de rutas ATS que responda a los actuales requerimientos operacionales y al mismo tiempo reducir el uso de combustible y las emisiones de gases asociadas. Se reconoció que la implantación de la RNAV-5 y procedimientos RNAV y RNP en las TMA y aeropuertos en la Región SAM, conjuntamente con la optimización de la red de rutas ATS y la implantación de la gestión de afluencia de tránsito aéreo, atenderá el Objetivo Estratégico C de la OACI relacionado con la Protección del Medio Ambiente, habiendo sido incorporado en el Proyecto RLA/06/901 este objetivo estratégico como base para el desarrollo e implantación del Concepto Operacional ATM regional.

2.35 En todo este proceso de mejora de la red de rutas en la Región desde el inicio del programa de implantación se logró reducir aproximadamente 134,460 toneladas la emisión de CO<sub>2</sub> por año, siendo esta una aproximación absolutamente conservadora. En el **Apéndice B** se muestra en forma gráfica la reducción de emisiones en los flujos correspondientes a la Región Sudamérica.

2.36 En el año 2007 asimismo, se realizó una reestructuración del sistema de rutas del espacio aéreo del Atlántico Sur (Corredor Europa/Sudamérica -EUR/SAM) estableciéndose el sentido unidireccional de las rutas ATS UN 741 y UN866. Esta reestructuración permitió una mejor distribución del tráfico y la asignación de niveles de vuelo a las aeronaves operando en el corredor.

2.37 Luego de nueve meses de implantado el sistema unidireccional indican que los resultados de esta implantación han sido claramente positivos mostrando que anualmente se reducirá en promedio la emisión de CO<sub>2</sub> en 5,399 toneladas con un crecimiento del tráfico de 7 % y en el caso optimista de un crecimiento de 10% esta cifra alcanzará en promedio la reducción de emisión en 9,826 toneladas. En el **Apéndice C** se muestra un gráfico preparado por la Agencia de Monitoreo del Atlántico Sur (SATMA) con las cifras estimadas hasta el 2015.

2.38 Cabe agregar que estos objetivos de reducción de los efectos perjudiciales en el medio ambiente provocados por la aviación se han alcanzado sin tomar en cuenta la implantación de la RVSM que se llevó a cabo en forma conjunta en las Regiones NAM, CAR y SAM en enero de 2005.

2.39 En este contexto, la Reunión estuvo de acuerdo que los Estados SAM tienen un real compromiso con el medio ambiente. Sin embargo, también se acordó en la necesidad que los Estados de la Región SAM profundicen este compromiso en la implantación de mejoras ambientales mediante el incremento en la eficiencia de las operaciones aéreas a través de nuevas rutas, procedimientos en las áreas terminales y los movimientos en tierra, a fin de limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves; y establezcan políticas ambientales que promuevan la sustentabilidad ambiental en el desarrollo del sistema aeronáutico. La Reunión fue de la opinión que esto se logrará, entre otras acciones, manteniendo el total apoyo al nuevo programa de optimización de la red de rutas ATS en la Región y a los programas de mejoras en el sistema ATM en el cual la Región se ha embarcado.

### **Acuerdo de Santiago**

2.40 Chile informó a la Reunión sobre la Declaración de Santiago: El Medio Ambiente y la Aviación. Esta es una declaración de la industria que incluye a la CLAC, IATA y OACI en la cual se reconoce que estas organizaciones son parte de la solución en relación al impacto de la aviación en el medio ambiente y se expresa la necesidad de crecer para llegar a ser una industria tan medioambientalmente eficiente como sea posible. Por todo lo anterior, se invitó a los Estados que aún no lo hayan hecho se adhieran y promuevan esta declaración.

### **El Plan NextGen y el medio ambiente**

2.41 Con el fin de hacerle frente en forma efectiva a los desafíos del crecimiento de la aviación y al impacto ambiental, la FAA ha establecido un enfoque bien estructurado y de largo plazo a través del Plan NextGen. La Reunión notó que este Plan tiene como objetivo lograr una protección ambiental que permita el crecimiento sostenido de la aviación. El desafío está en encontrar un equilibrio entre el impacto ambiental y otros objetivos sociales, tanto a nivel nacional como internacional. Con este fin, ha puesto en marcha un enfoque sistemático e integral. La Reunión notó que la FAA está mejorando la comprensión científica y sus capacidades de modelaje con respecto a las emisiones. También ha acelerado la implantación de mejoras operativas en la gestión del tránsito aéreo para reducir la quema de combustible. Asimismo, la FAA está dando pasos para acelerar el desarrollo de mejoras ambientales prometedoras en la tecnología de aeronaves y está desarrollando combustibles alternativos para la aviación que mejoren la performance de las emisiones tanto a nivel local como mundial. Finalmente, la Reunión notó que los enfoques de política apropiados, incluyendo medidas basadas en el mercado, podrían ayudar a enfrentar el problema del crecimiento de las emisiones de la aviación.

2.42 La Reunión coincidió que sólo a través de la cooperación internacional se puede abordar el impacto ambiental ocasionado por la aviación de una manera más sólida. La OACI es responsable de las normas mundiales. Ofrece el mejor foro para abordar los asuntos ambientales de la aviación. Si bien debe guiar a 190 países hacia decisiones de consenso, ha alcanzado un gran número de mejoras a favor del medio ambiente. En los últimos diez años, ha fomentado la adopción, por parte de la comunidad aeronáutica internacional, de metas ambientales relacionadas con el ruido, la calidad del aire y el cambio climático; una nueva norma de ruido; dos casos de incremento en las exigencias relacionadas con los NOx de los motores; orientación sobre medidas operacionales para reducir la quema de combustible; y orientación para los Estados que deseen adoptar el intercambio de emisiones.

### **La Directiva Europea No. 2008/101 sobre la inclusión de la aviación en el régimen comunitario del comercio de derechos de emisión de gases efecto invernadero**

2.43 La Reunión recordó que la Directiva Europea No. 2003/87 del 13 de octubre de 2003 estableció un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero dentro del territorio de la comunidad, con el fin de fomentar reducciones de dichas emisiones en forma económica y eficiente. Inicialmente esta directiva no incluía al transporte aéreo.

2.44 En su comunicación de fecha 27 de septiembre de 2005 al Parlamento Europeo y el Consejo de Europa, la Comisión Europea delineó una estrategia común para reducir el impacto de la aviación en el medio ambiente. Esta estrategia contemplaba la inclusión del sector del transporte aéreo dentro del régimen general comunitario del comercio de derechos de emisión de gases efecto invernadero. En diciembre de 2005, el Consejo expresó su posición a favor de la inclusión del transporte aéreo en el régimen comunitario y solicitó a la Comisión que preparase una propuesta legislativa. Posteriormente, el 13 de noviembre de 2007, el Parlamento Europeo también manifestó su posición a favor de dicha inclusión. El 18 de abril de 2008 el Consejo y el Parlamento arribaron a una posición común.

2.45 Recientemente, y después de mucho debate y oposición, la Unión Europea ha publicado la Directiva 2008/101 del Parlamento Europeo y del Consejo de fecha 19 de noviembre de 2008, *Por la que se Modifica la Directiva 2003/87/CE con el Fin de Incluir las Actividades de Aviación en el Régimen Comunitario de Comercio de Derechos de Emisión de Gases de Efecto Invernadero* (Directiva).

2.46 El objetivo de la Directiva es el de reducir el impacto del cambio climático que pudiera ser atribuible a la aviación. Así, a partir del 1 de Enero de 2012 todos los vuelos que lleguen o salgan de algún aeropuerto situado en el territorio de algún miembro de la Unión Europea serán incluidos dentro del régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. A fin de evitar distorsiones, esta medida incluirá a vuelos domésticos, internacionales, regionales y de largo recorrido, habiendo algunas excepciones a esta directiva.

2.47 La Reunión notó que IATA se encuentra plenamente comprometida en mitigar el impacto medioambiental del transporte aéreo y continua alentando por un solo régimen universal – no regional - de los derechos de comercio de emisión de los gases de efecto invernadero y solicitó a los Estados de la Región a adoptar una posición común que permita aminorar los efectos operacionales y económicos de una medida como la antes expuesta.

2.48 La Reunión tomó nota de la información proporcionada por el Presidente del Consejo de la OACI respecto a la conformación del Grupo Internacional sobre la Aviación y el Cambio Climático (GIACC) de la OACI que tiene como finalidad desarrollar y recomendar al Consejo un programa de acción y una estrategia común que sea consistente con el Apéndice K de la Resolución A36-22. También la Reunión fue informada sobre la Conferencia de alto Nivel que se realizará del 7 al 9 de octubre de 2009 en Montreal la cual examinará el Informe producido por el GIACC.

2.49 La Reunión también tomó nota sobre la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático prevista para diciembre de 2009 donde se analizará un nuevo protocolo que suplantará al Protocolo de Kioto que finalizará en el 2012. En ese sentido, la Reunión fue invitada que las autoridades de aviación civil establezcan los mecanismos pertinentes a nivel nacional con las entidades a cargo de los asuntos de Medio Ambiente para tener una postura común sobre el rol de liderazgo de la OACI para la reducción de las emisiones de motores y su impacto en el medio ambiente.

2.50 La Reunión apoyó esta iniciativa y consideró que las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, en coordinación con la CLAC, deberían adoptar una posición común sobre este asunto.

# DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**ARG Argentina**

AGA	20 SAM Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Argentina, BUENOS AIRES/Ezeiza Aeródromo	Falta de iluminación en la calle de rodaje H e insuficientes señales de información	NOV/ 2000	IATA/Carta enviada al Presidente de ORSNA en Noviembre de 2000 Carta 286/02 de 30 OCT 2002 de Argentina	A	Proporcionar iluminación en el borde de la calle de rodaje H y mejorar las señales de información. ACCIÓN TOMADA: La Administración se encuentra conformando un Plan de Acción Correctivo./ Se formuló el requerimiento a través del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) para que el Concesionario presente Plan de Acción correctivo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Incluida en la obra de repavimentación y adecuación de calles de rodaje de todo el aeropuerto (Reunión AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04)	Argentina	MAR/ 2005	
AGA	142 SAM Características físicas (Doc 8733, Vol. II, FASID)	Argentina/BUENOS AYRES/Aeródromo Ezeiza	La pista 11/29 tiene 3300 m de largo. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda 3700 m	DIC/ 2002	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Informar a la Oficina Regional Sudamericana cuando los 400 m restantes serán construidos "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" COMENTARIOS: Información de Argentina indica que el El Plan Maestro revisado contempla 3300 m de pista, lo que satisface las necesidades de operación de las aeronaves en servicio (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04, recomendó solicitar a la Oficina SAM para preparar enmienda al ANP)	Argentina		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 144 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap 5)	Argentina/BUENOS AIRES/Aeródromo San Fernando	No hay PAPIs en las pistas 05 y 23, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer las PAPIs para las pistas 05 y 23 como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea y/o informar a la Oficina SAM cuando esto será cumplido "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Incorporado en el Plan de Obras del Aeropuerto para JUN 2006 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04)	Argentina	JUN/ 2006	
AGA 145 SAM	Salvamento y extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap 9.2 y Doc 8733, Vol. II, FASID)	Argentina/CATARATAS DEL IGUAZU/Aeródromo Carlos Eduardo Krause	Los servicios de salvamento y extinción de incendios recomendados por el Plan Regional de Navegación Aérea son de Categoría 9. Actualmente la Categoría es 6	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	A	Elevar la Categoría del servicio de salvamento y extinción de incendios a la Categoría 9, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea y/o informar a la Oficina SAM cuando esto será cumplido "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Incorporado en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04)	Argentina	DIC/ 2005	
AGA 146 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/CATARATAS DEL IGUAZU/Aeródromo My. Carlos Eduardo Krause	No hay PAPIs en las pistas 13 y 31, como recomendado por el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar los PAPIs en las pistas 13 y 31 y/o informar a la Oficina Regional SAM cuando esto será cumplido "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Incluido en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2005(AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04)	Argentina	DIC/ 2005	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 148 SAM	Servicio de salvamento y extinción de incendios (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/COMODORO RIVADAVIA/Aeródromo General Moscón	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son de categoría 6. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 7	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer Categoría 7 para los servicios de salvamento y extinción de incendio y/o informar a la Oficina SAM cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto implementar en DIC 2006 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04)	Argentina	DIC/ 2005	
AGA 150 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733), Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/COMODORO RIVADAVIA/Aeródromo General Moscón	No hay el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I en la pista 25, como indica el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I en la pista 25 y/o informar a la Oficina Regional SAM cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2007 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04)	Argentina	DIC/ 2007	
AGA 153 SAM	Características físicas (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.8)	Argentina/CORDOBA/Aeródromo Ing. Aer. Taravella	No hay calle de rodaje paralela a la pista 18, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Construir una calle de rodaje paralela a la pista 18 y/o informar a la Oficina Regional SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el plan de obras del aeropuerto para DIC 2006 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04)	Argentina	DIC/ 2006	
AGA 154 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/CORDOBA/Aeródromo Ing. Aer. Taravella	No hay PAPI en la pista 18 como está recomendado por el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar PAPI en la pista 18 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04)	Argentina	DIC/ 2005	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 160 SAM	Servicios de salvamento y extinción de incendios (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2)	Argentina/JUJUY/Aeródromo Gobernador Guzmán	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son de Categoría 4. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 7.	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer Categoría 7 para los servicios de salvamento y extinción de incendio y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Actual, CAT 6. Previsto CAT 7 en DIC 2006 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04)	Argentina	DIC/ 2006	
AGA 162 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/JUJUY/Aeródromo Gobernador Guzmán	No hay PAPI en la pista 15, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar el PAPI en la pista 15 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2006 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2006	
AGA 164 SAM	Servicios de salvamento y extinción de incendios (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2)	Argentina/MAR DEL PLATA/Aeródromo Gral. B. Colina	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son de Categoría 6. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 7	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer Categoría 7 para los servicios de salvamento y extinción de incendios y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2005/2006 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2006	
AGA 165 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/MAR DEL PLATA/Aeródromo Gral. B. Colina	No hay sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I en la pista 13, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I para la pista 13 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 167 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/MENDOZA/Aeródromo El Plumerillo	No hay sistema sencillo de luces de aproximación en la pista 18, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer el sistema sencillo de luces de aproximación para la pista 18 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2006 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2006	
AGA 168 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/MENDOZA/Aeródromo El Plumerillo	No hay el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I en la pista 36, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I para la pista 36 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	
AGA 170 SAM	Servicios de salvamento y extinción de incendios (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2)	Argentina/NEUQUEN/Aeródromo Presidente Perón	Los servicios de salvamento y extinción de incendio son de Categoría 4. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 7	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer categoría 7 a los servicios de salvamento y extinción de incendios y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Actual CAT 6. Previsto CAT 7 en el Plan de Equipos del Aeropuerto para DIC 2006 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2006	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 171 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. I, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/NEUQUEN/Presidente Perón	No hay sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I en la pista 08, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I para la pista 08 y notificar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2006 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2006	
AGA 179 SAM	Servicios de salvamento y extinción de incendios (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2)	Argentina/RESISTENCIA /Aeródromo Resistencia	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son de Categoría 5. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 9	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer la Categoría 9 para los servicios de salvamento y extinción de incendios y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Actual CAT 7. Previsto CAT 9 en el Plan de Equipos del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	
AGA 180 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/RESISTENCIA /Aeródromo Resistencia	No hay PAPIs en las pistas 03 and 21, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar los PAPIs en las pistas 03 y 21 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Pista 21 previsto en el Plan de Equipos del Aeropuerto para DIC 2005. Para la Pista 03, Argentina solicitará su eliminación del ANP (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 181 SAM	Características físicas (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.8)	Argentina/RESISTENCIA /Aeródromo Resistencia	No hay calle de rodaje paralela a la pista 21, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Construir calle de rodaje paralela a la pista 21 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" COMENTARIOS: Argentina solicitará la eliminación de este requerimiento del ANP (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 04)	Argentina		
AGA 182 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/RESISTENCIA /Aeródromo Resistencia	No hay sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I en la pista 21, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I para la pista 21 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	
AGA 184 SAM	Servicio de salvamento y extinción de incendios (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2)	Argentina/RÍO GALLEGOS/Aeródromo Piloto Civil N. Fernández	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son de Categoría 7. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 9	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer Categoría 9 para los servicios de salvamento y extinción de incendios y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Equipos del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 187 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/RÍO GALLEGOS/Aeródromo Civil N. Fernández	No hay el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: En proceso de verificación. Planeado para DIC 2004 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2004	
AGA 196 SAM	Servicios de salvamento y extinción de incendios (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2)	Argentina/ROSARIO/Aeródromo Rosario	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son Categoría 6. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 9	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer Categoría 9 para los servicios de salvamento y extinción de incendios y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Equipos del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	
AGA 199 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/ROSARIO/Aeródromo Rosario	No hay sistema de iluminación para aproximaciones de precisión Categoría I en la pista 19, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I para la pista 19 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 201 SAM	Servicios de salvamento y extinción de incendios (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2)	Argentina/SALTA/Aeródromo Salta	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son de Categoría 4. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 7	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer Categoría 7 para los servicios de salvamento y extinción de incendios y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Actual CAT 6. Previsto CAT 7 en el Plan de Equipos del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	
AGA 202 SAM	Características físicas (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.8)	Argentina/SALTA/Aeródromo Salta	No hay calle de rodaje paralela a la pista 01, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Construir calle de rodaje paralela a la pista 01 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2007 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2007	
AGA 208 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/SAN CARLOS DE BARILOCHE/Aeródromo San Carlos de Bariloche	No hay PAPI en la pista 11, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar PAPI en la pista 11 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 209 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/SAN CARLOS DE BARILOCHE/Aeródromo San Carlos de Bariloche	No hay sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar el sistema de iluminación para aproximaciones de precisión de Categoría I para la pista 11 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto para la Pista 29 en el Plan de Obras del Aeropuerto para DIC 2005 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2005	
AGA 216 SAM	Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Argentina/USHUAIA/Aeródromo Malvinas Argentinas	No hay sistemas de iluminación para aproximaciones de Categoría I, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar el sistema de iluminación para aproximaciones de Categoría I en la pista 25 y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Argentina		
AGA 221 SAM	Servicios de salvamento y extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2)	Argentina/BUENOS AIRES/Aerop. Int'l Min. Pistarini	La estación de bomberos no está bien ubicada con relación a las dos pistas. El tiempo de respuesta obtenido en el último ejercicio fue de 2'45''	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Reubicar la estación de bomberos para que el tiempo de respuesta sea reducido por abajo de 2 min, para atender a la Recomendación 9.2.22 del Anexo 14, Vol. I de la OACI "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Prevista la construcción de una Estación Satélite del SEI para DIC 2006 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004)	Argentina	DIC/ 2006	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**ARG Argentina**

AIS	15 SAM Anexo 4 de OACI; Anexo 15 de OACI, Para. 3.6.4.1; 3.6.4.2 Sistema Geodésico WGS-84	Argentina	Falta completar la implantación del Sistema WGS-84, principalmente con respecto a la publicación de las ondulaciones geoidales según lo requeridos.	Registros Oficina SAM	A	# El plan de acción (2006) indica que se esta tomando medidas. 70% Implementation	Estado indicado	Fecha de terminación: TBD	
AIS	35 SAM Anexo 15; 3.6.1 Idioma inglés	Argentina	Requerimiento de utilizar el idioma inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	Registros Oficina SAM.	U	1. # El plan de acción (2006) indica que se esta tomando medidas. NOTAM impl. 100%; AIP 30%.	Estado indicado	DIC/ 2009	2008: Se efectuó el requerimiento de personal traductor especializado en inglés para poder cumplir con los plazos.
AIS	60 SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Argentina	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.	Registros Oficina SAM.	B	# Se indica en plan de acción (2006) que la implantación de este requisito esta en progreso. 20% avance.	Estado indicado	DIC/ 2013	2008: Como fue expresado en el último plan de acción, la implantación de este requisito está en progreso. Se realizó un análisis de distribución de hojas, lo cual dio como resultado que para cubrir cartográficamente a escala 1:500.000 la Argentina se necesitan cuarenta hojas. Se produjeron dos y la tercera se encuentra en avanzado grado de concreción. Porcentaje realizado 6%.
AIS	65 SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de aproximación por instrumentos.	Argentina	Necesidad de completar la inclusión de la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en todas las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.	Registros Oficina SAM.	A	1. # Se indica en plan de acción (2006) que se ha cumplido con este requisito. 2. Relieve en negro. 80% de cumplimiento.	Estado indicado		
AIS	95 SAM ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Argentina	Necesidad de satisfacer eficazmente el requisito para incluir de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Registros Oficina SAM.	A	# En el plan de acción (2006) 90% implantado. Dato de ondulación geoidal publicado en la AIP para todos los aeropuertos.	Estado indicado	NOV/ 2008	En la AMDT AIRAC 03/08 se consignará este dato en los planos de aeródromo/ helipuerto OACI.

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 162 SAM	Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Argentina	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	El Plan de acción (2006) indica que se esta trabajando sobre este requisito. Se realizan auditorías internas en los AIS	Estado		
AIS 178 SAM	Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Argentina	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	1. # Se indica en plan de acción (2006) que se tomaran acciones. 2. El sistema de calidad requerido está en desarrollo.	Estado indicado	DIC/ 2010	2008: En la actual organización del Departamento AIS implantado en febrero de 2008, se creó la División Gestión de la Calidad AIS, cuyos primeros objetivos fueron: 1) implantar el Manual de Procedimientos AIS (cumplimentado); 2) desarrollar el manual de calidad AIS (en proceso, desarrollado al 10%), y 3) implantar el sistema de gestión de la calidad AIS (en etapa de planeamiento inicial y conceptual).
AIS 219 SAM	CAR-SAM ANP Part VIII (AIS); Para. 65, 66, 67, 68 y 69. Sistema AIS automatizado Regional.	Argentina	Requisito de implantar sistemas automatizados en los Servicios AIS, conforme a lo indicado en el plan de Navegación Aérea CAR/SAM.		Registros Oficina SAM	A	1. # El plan de acción (2006) indica que se el sistema propuesto esta en desarrollo.	Estado indicado	DIC/ 2012	2008: Se ha implantado a la fecha la automatización de la planilla de movimiento de aeronaves, cuya base de datos permite fiscalizar información de pilotos, aeronaves y aeródromos como parte de la automatización requerida.

# DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**ARG Argentina**

ATM	1 SAM Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo, CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Argentina	El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos (Anexo 1). El nivel especificado en los requisitos relativos a la competencia lingüística en inglés será exigible a partir del 05 de marzo de 2011.	OCT/ 1995	GREPECAS/5. Notificación de cumplimiento mediante Adjunto C a la comunicación AN/12.44.6-07/68.	U	0. El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos (Anexo 1). Para 2009-2010 se espera conseguir el nivel 4 de Anexo. 1. Durante la misión de 2006 se tomó nota del programa de competencia en el uso del idioma inglés en los ATS (PRONACEII) implantado. La DHA habilita al personal y establece el sistema de evaluación inicial y recurrente. Las Regiones Aéreas evalúan localmente y supervisan al personal. La DTA coordina la evaluación periódica.	CRA Argentina	MAR/ 2011	2008: El 17 de mayo de 2007, se firmó un convenio entre el Ministerio de Defensa y la Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, con la finalidad de implantar, desarrollar, monitorear y evaluar la capacitación en idioma inglés. (ROGER). Este convenio complementa la disposición No. 19/05 (PRONACEII).  2007: Se estableció un plan de acción con medidas para mitigar el riesgo conforme se establece en la Resolución A36-11 de la Asamblea de la OACI.
-----	---	-----------	--	-----------	---	---	---	---------------	-----------	---

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### ARG Argentina

CNS	11 SAM	Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de cobertura de comunicaciones HF en la FIR Ezeiza, sector oceánico	Argentina	Se han identificado deficiencias en comunicaciones HF en la parte oceánica de la FIR Ezeiza.	SEP/ 1994	GREPECAS/4. Informe IATA.	U	Renovación total Equipamiento HF en Ezeiza Octubre de 1999. Reparación de campos de antena transmisoras y receptoras HF Octubre de 1999. Circuito FA Atlantico, enlaces verificados 86,84%. 1) Incorporación nuevo puesto para FA Atlantico . 2) Aplicación operacional ACC Ezeiza y TA Baires . 3) Incorporación de medios de comunicaciones entre estación aeronáutica y equipo remoto, (tres consolas del sistema de tratamiento de audio automatizado en la estación principal de comunicaciones ) logrando la supresión de ruido en la estación aeronáutica ACC. 4 Realización de coordinaciones administrativas necesarias para la habilitación de un equipo receptor HF adicional, aumentando la cobertura de comunicaciones en distintas frecuencias de HF del Sector Oceanico de la FIR EZE previendo su implantacion para marzo 2009. 5) Arreglos administrativos que permitan la implementación del servicio ADS/CPDLC en el ACC de EZE a partir de septiembre de 2009.	CAA de Argentina	Instalación a nivel de consola del ACC de Ezeiza de un modulo que permita la selección de mas de una frecuencia de recepcion en HF
-----	--------	--	-----------	--	-----------	---------------------------	---	---	------------------	--

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>ARG Argentina</b>										
MET 53 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Rec. 4.6.3.2)	Argentina / estaciones meteorológicas aeronáuticas	No han sido implantados los RVR de SAEZ, SACO, SAZM, SARE y SAME.	AGO/ 2006	Planificar la adquisición o la reparación de los RVR.	A	Instalación de Sistemas Integrados de RVR, Nefobasímetro y Estación Meteorológica Automática con presentaciones visuales en MET y TWR.	FAA - CRA en coordinación con el SMN.	2007	
MET 76 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 [Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Rec. 4.6.3.2]	Argentina / estaciones meteorológicas aeronáuticas	No han sido implantados los RVR de SAZS, SARI y SAWH.	AGO/ 2006	Planificar la adquisición o la reparación de los RVR.	A	Adquisición e instalación de Sistemas Integrados de RVR, Nefobasímetro y Estación Meteorológica Automática con presentaciones visuales en MET y TWR.	FAA - CRA en coordinación con el SMN.	2008	A espera de la designación de los recursos financieros correspondientes.
MET 77 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 [Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Rec. 4.6.3.2]	Argentina / estaciones meteorológicas aeronáuticas	No han sido implantados los RVR de SASA, SAZN SARP.	AGO/ 2006	Planificar la adquisición o la reparación de los RVR.	A	Adquisición e instalación de Sistemas Integrados de RVR, Nefobasímetro y Estación Meteorológica Automática con presentaciones visuales en MET y TWR.	FAA - CRA en coordinación con el SMN.	2009	A espera de la designación de los recursos financieros correspondientes.
MET 78 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 [Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Rec. 4.6.3.2]	Argentina / estaciones meteorológicas aeronáuticas	No han sido implantados los RVR de SASJ, SAWG, SANT.	AGO/ 2006	Planificar la adquisición o la reparación de los RVR.	A	Adquisición e instalación de Sistemas Integrados de RVR, Nefobasímetro y Estación Meteorológica Automática con presentaciones visuales en MET y TWR.	FAA - CRA en coordinación con el SMN.	2010	A espera de la designación de los recursos financieros correspondientes.
MET 79 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 [Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Rec. 4.6.3.2]	Argentina / estaciones meteorológicas aeronáuticas	No han sido implantados los RVR de SAWE, SAVC, SARF.	AGO/ 2006	Planificar la adquisición o la reparación de los RVR.	A	Adquisición e instalación de Sistemas Integrados de RVR, Nefobasímetro y Estación Meteorológica Automática con presentaciones visuales en MET y TWR.	FAA - CRA en coordinación con el SMN.	2011	A espera de la designación de los recursos financieros correspondientes.

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**BOL Bolivia**

AGA	36 SAM Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Bolivia, LA PAZ/El Alto	El tiempo de respuesta del RFF es de tres minutos	SEP/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI Planeado para junio 2003, fax NAV/AER/702/02 de Bolivia	B	Mejorar el tiempo de respuesta del RFF a 2 minutos. PLAN DE ACCIÓN: Se ha requerido a Rural Metro bajar el tiempo de respuesta a 2 min, en los siguientes simulacros (Doc DGAC-0-1-1050, NA 328/AGA 095/04, 14 JUN 2004)	Bolivia/SABS	JUL/ 2004	A
AGA	37 SAM Obstáculos (Anexo 14, Vol. I Cap. 4 y Cap.6)	Bolivia, LA PAZ/El Alto	Las torres de iglesias y edificios están sin sistema de iluminación para obstáculos	SEP/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI Planeado para marzo 2003, fax NAV/AER/702/02 de Bolivia	A	Instalar sistema de iluminación en las torres de las iglesias y edificios. ACCIÓN TOMADA: Esta observación ha sido representada por la DGAC ante la Alcaldía de El Alto para la instalación de balizas. La misma emitirá una Ordenanza Municipal de prohibición	Bolivia/SABS	MAR/ 2003	A
AGA	278 SAM ANP Regional (Doc 8733, FASID CAR/SAM-AOP)	BOLIVIA/SLCB - COCHABAMBA/Jorge Wilserman	No hay sistema de iluminación de aproximación de precisión para la Pista 32	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (12/13 AGO 2003 - Acción Recomendada AGA/04 del respectivo Informe)	A	Instalar sistema de iluminación de aproximación de precisión para la Pista 32 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: SABS instalará equipo en DIC 2004 (Doc DGAC-0-1-1145/NA370/AGA101/04-30JUN2004). SABS contrató la Coop. Tec. de la OACI. Se adjudicó a THALES. Será implementado en JULIO 2005 (DGAC-0-1-2013, NA 594/AGA 165/04, 06 OCT 2004)	DGAC/SABS	JUL/ 2005	A

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**BOL Bolivia**

AIS	7 SAM Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1 Sistema Geodésico WGS-84.	Bolivia	Necesidad de cumplir con la total y efectiva implantación del Sistema Geodésico WGS-84.		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción (2006) 90% de implantación Febrero de 2009 Bolivia informa siguiente plan de acción: a) procedimientos APP La Paz, Cochabamba y Viru Viru junio de 2009. b) resto aeropuertos nacionales diciembre de 2009. Con estas acciones, se tiene previsto cumplir con el 100% de la implantación WGS-84 en Bolivia.	Estado indicado	DIC/ 2008	
AIS	36 SAM Anexo 15; 3.6.1 Idioma inglés	Bolivia	Requerimiento de utilizar el idioma inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.		Registros Oficina SAM.	A	plan de acción (2006) Se esta capacitando al personal AIS. 20% implantado	Estado indicado		
AIS	46 SAM Anexo 4, Cap. 2.18; Capítulos 16; Apéndice 5 Carta Aeronáutica Mundial	Bolivia	No se cumple con la producción de la carta aeronáutica mundial (WAC; Escala 1:1,000,000), conforme a la distribución de hojas establecido por OACI para esta serie de cartas. No se produce esta serie de cartas con las especificaciones de OACI, ni bajo el WGS-84.		Registros Oficina SAM.	B	El plan de acción (2006)	Estado indicado		
AIS	52 SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Bolivia	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción (2006)	Estado indicado		
AIS	66 SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de aproximación por instrumentos.	Bolivia	Necesidad de completar la inclusión de la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en todas las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.		Registros Oficina SAM.	A	El plan de acción (2006) 20% de implantación	Estado indicado		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 76 SAM	Anexo 4, Capítulo 3. Plano de Obstáculos de Aeródromo - OACI; Tipo A.	Bolivia	Necesidad de una producción de los Plano de Obstáculos de Aeródromo - OACI; Tipo A, para los aeropuertos que se indican: La Paz/El Alto, Tarija, Puerto Suarez, Viru Viru y Yacuiba.		Registros Oficina SAM	A	El plan de acción (2006) 30% de implantación	Estado indicado		
AIS 96 SAM	ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Bolivia	Necesidad de satisfacer eficazmente el requisito para incluir de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.		Registros Oficina SAM.	A	En el plan de acción (2006) 40% de implantación	Estado indicado		
AIS 108 SAM	Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 26. Boletín de Información Previo al Vuelo (PIB).	Bolivia	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo (PIB) en todos los aeródromos designados según la Tabla FASID AIS 1; principalmente, mediante la integración automática de productos PIB, MET y FPL para uso directo por los usuarios.		Registros Oficina SAM	A	El plan de acción (2006) 90% de implantación	Estado indicado		
AIS 163 SAM	Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Bolivia	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	El plan de acción (2006) indica que se esta trabajando sobre este tema..	Estado		
AIS 179 SAM	Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Bolivia	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción (2006).	Estado indicado		
AIS 196 SAM	Anexo 15, Capítulo 8.3.1; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 28 Servicio de Información Posterior al Vuelo.	Bolivia	Necesidad de una efectiva coordinación de los AIS, ATS y los operadores para el efectivo cumplimiento de este requerimiento.		Registros Oficina SAM	A	El plan de acción (2006) 80% de implantación	Estado indicado		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 220 SAM	CAR-SAM ANP Part VIII (AIS); Para. 65, 66, 67, 68 y 69. Sistema AIS automatizado Regional	Bolivia	Requisito de implantar sistemas automatizados en los Servicios AIS, conforme a lo indicado en el plan de Navegación Aérea CAR/SAM.		Registros Oficina SAM	A	El plan de acción (2006) 10% implantación	Estado indicado		
<b>BOL Bolivia</b>										
MET 30 SAM	Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Capítulo 2, Norma 2.1.5)	Bolivia / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de La Paz	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM. Personal MET Técnico está cumpliendo funciones de Meteorólogo Profesional.	OCT/ 2006	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U	Han enviado personal MET a entrenarse en Argentina. Estos esfuerzos continuarán.	AASANA		a) Se aplicará el otorgamiento de licencias al personal de meteorología aeronáutica. b) Se están programando la realización de cursos para pronosticadores meteorológicos.
MET 41 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 [Anexo 3, Capítulo 4, para. 4.7.4 a)]	Bolivia / Estaciones meteorológicas aeronáuticas	No han sido implementados o no se encuentran operativos los RVR de SLCB, SLVR y SLTR.	OCT/ 2006	Planificar la adquisición o la reparación de los RVR.	A		AASANA	2010	
MET 87 SAM	Observaciones e informes ordinarios (Anexo 3, Cap. 8, Norma 4.3.2 a.)	Bolivia / todos los aeródromos	No preparan el MET REPORT.	OCT/ 2006	Implantar la Norma.	A		AASANA		
MET 88 SAM	Observaciones e informes especiales (Anexo 3, Cap. 4, Norma 4.4.2 a.)	Bolivia / todos los aeródromos	No preparan el SPECIAL.	OCT/ 2006	Implantar la Norma.	A		AASANA		
MET 89 SAM	Información Climatológica aeronáutica (Anexo 3, Cap. 8, Norma 8.1.1)	Bolivia / todos los aeródromos.	No preparan tablas climatológicas de aeródromos.	OCT/ 2008	Implantar la norma.	B		AASANA		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### BRA Brasil

AGA	137 SAM Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 9, Doc 9737 Parte 8, Doc 9476, Doc 9157)	Brasil, SAO PAULO/Guarulhos	Plataforma congestionada para el tipo de aeronaves propuestas	MAY/ 2002	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	B	Adecuar/gerenciar la plataforma para acomodar el número de aeronaves "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: La expansión de los terminales está en proceso. Las posiciones serán liberadas gradualmente hasta NOV 2005 Inicio de la expansión de la plataforma/RWYs/TWYs en DIC 2004, con duración prevista de 30 meses (Carta 767/ CERNAI-ANA, de 31 AGO 2004, Of. No. 121/SIE/11975/ DAC, de 24 AGO 2004 Y OF No. 9616/DO-DOGP/2004/ INFRAERO, de 04 AGO 2004	INFRAERO/B rasil	JUN/ 2007	
AGA	470 SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Campo Grande Int'l	El ANP requiere CAT 8 para SEI. Hay CAT 7	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/01 del respectivo Informe)	A	Elevar la SEI a CAT 8	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA	471 SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Corumbá Int'l	No hay PAPI para la pista 09	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/02 del respectivo Informe)	B	Instalar PAPI para Pista 09	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA	472 SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Afonso Pena Int'l	El ANP requiere tipo PA3 para la pista 15. Hay PA2	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/03 del respectivo Informe)	B	Elevar la Pista 15 a PA3	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA	473 SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Afonso Pena Int'l	No hay sistema sencillo de iluminación de aproximación para pista 33	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/04 del respectivo Informe)	B	Instalar sistema sencillo de iluminación de aproximación (SA) para pista 33	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA	474 SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Pinto Martins Int'l	No hay sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 13	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/05 del respectivo Informe)	B	Instalar sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 13	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA	475 SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Augusto Severo Int'l	No hay sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 16L	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/06 del respectivo Informe)	B	Instalar sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 16L	BRASIL/ANAC/INFRAERO		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 476 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Pontapora Int'1	El ANP requiere SEI CAT 6. Hay CAT 2	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/07 del respectivo Informe)	U	Elevar la SEI a CAT 6	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 477 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Guararapes Int'1	No hay sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 18	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/08 del respectivo Informe)	B	Instalar sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 18	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 478 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Rio de Janeiro Int'1	No hay iluminación de eje para la pista 15 como requiere el ANP	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/09 del respectivo Informe)	B	Instalar iluminación de eje para la pista 15 o solicitar enmienda al ANP	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 479 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Rio de Janeiro Int'1	No hay iluminación de la zona de toma de contacto en la pista 15 como requerido por el ANP	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/10 del respectivo Informe)	B	Instalar iluminación en la zona de toma de contacto en la pista 15 o solicitar enmienda al ANP	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 480 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Rio de Janeiro Int'1	No hay iluminación de eje de calle de rodaje para la pista 15 como requiere el ANP	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/11 del respectivo Informe)	B	Instalar iluminación de eje de calle de rodaje para la pista 15 o solicitar enmienda al ANP	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 481 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Rio de Janeiro Int'1	No hay barras de parada para la pista 15 como requiere el ANP	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/12 del respectivo Informe)	B	Instalar barras de parada para la pista 15 o solicitar enmienda al ANP	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 482 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Deputado Luis Eduardo Magalhaes Int'1	No hay sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 10	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/13 del respectivo Informe)	B	Instalar sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 10	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 483 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Santarém Int'1	No hay calle de rodaje para la pista 10 como requiere el ANP	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/14 del respectivo Informe)	B	Construir calle de rodaje para la pista 10	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 484 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Santarém Int'1	No hay sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 10	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/15 del respectivo Informe)	B	Instalar sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 10	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 485 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Santarém Int'1	No hay iluminación de borde de calle de rodaje para la pista 10	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/16 del respectivo Informe)	B	Instalar iluminación de borde de calle de rodaje para la pista 10	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 486 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Santarém Int'1	No hay señal de eje de calle de rodaje para la pista 10	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/17 del respectivo Informe)	B	Pintar señal de eje de calle de rodaje para la pista 10	BRASIL/ANAC/INFRAERO		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 487 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Santarém Int'1	No hay señal de punto de espera en calle de rodaje para la pista 10	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/18 del respectivo Informe)	B	Pintar señal de punto de espera en calle de rodaje para la pista 10	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 488 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Santarém Int'1	No hay PAPI para la pista 28	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/19 del respectivo Informe)	B	Instalar PAPI para la pista 28	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 489 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Marechal Cunha Machado Int'1	EI ANP requiere SEI CAT 8. Hay CAT 7	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/20 del respectivo Informe)	B	Elevar SEI a CAT 8	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 490 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Marechal Cunha Machado Int'1	No hay sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 06	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/21 del respectivo Informe)	B	Instalar sistema de iluminación de aproximación de precisión para la pista 06	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 491 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Marechal Cunha Machado Int'1	No hay PAPI para la pista 24	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/22 del respectivo Informe)	B	Instalar PAPI para la pista 24	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 492 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Rubem Berta Int'1	EI ANP requiere SEI CAT 3. Hay CAT1	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/23 del respectivo Informe)	U	Elevar la SEI a CAT 3	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 493 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap. 9; Doc 9137-AN/898, Partes 3 & 8	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Rio de Janeiro Int'1	Vegetación alta en las franjas de pistas y de calles de rodaje	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/24 del respectivo Informe)	U	Cortar y Mantener a vegetación con altura adecuada	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 494 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap. 9	BRASIL/ANAC/INFRAE RO/Rio de Janeiro Int'1	La reserva de agente extintor complementario estaba por debajo de 200 %	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/25 del respectivo Informe)	U	Mantener la reserva mínima de 200 % del agente extintor complementario	BRASIL/ANAC/INFRAERO		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### BRA Brasil

AIS	2 SAM Anexo 15 de OACI, Capítulo 4; [Apéndice 1, ENR 6 y AD 2.24]. AIP Restructurado	Brasil	Necesidad de publicar AIP bajo el nuevo formato restructurado. Se requiere que se incluya en la Sección AIP/ENR, las cartas de navegación en ruta; y en la Sección AIP/AD todas las cartas aeronauticas pertinentes a cada aeropuerto internacional.	Registros Oficina SAM	U	Plan de acción (2004) no indica que acciones se estan tomando.	Estado indicado
AIS	61 SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Brasil	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.	Registros Oficina SAM.	B	# Se indica en plan de acción (2005), Implantación en progreso.	Estado indicado
AIS	67 SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de aproximación por instrumentos.	Brasil	Necesidad de completar la inclusión de la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en todas las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.	Registros Oficina SAM.	A	# Se indica en plan de acción (2004) que se tomaran acciones pertinentes.	Estado indicado
AIS	97 SAM ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Heliporto - OACI.	Brasil	Necesidad de satisfacer eficazmente el requisito para incluir de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Heliporto - OACI.	Registros Oficina SAM.	A	# En el plan de acción (2004) se indica que se tomaran medidas.	Estado indicado
AIS	100 SAM Anexo 4, Capítulo 7; Par. 7.6.2. Cartas de Navegación en Ruta - OACI.	Brasil	Necesidad de incluir las Altitudes Mínimas (AMA) de Area en las Cartas en Ruta - OACI.	Registros Oficina SAM.	A	Necesidad de incluir las Altitudes Mínimas de Area (AMA) en las Cartas en Ruta de la OACI. # Se requiere plan de acción.	Estado indicado
AIS	149 SAM Anexo 15, Para. 5.2.13.3. Sumario de NOTAM	Brasil	Necesidad de cumplir efectivamente con la distribución internacional de las listas impresas de NOTAM Válidos en texto claro.	Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2004)	Estado indicado

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 158 SAM	Anexo 4 de OACI; Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1; 3.6.4.2 Sistema WGS-84	Brasil	Falta completar la implantación del Sistema WGS-84, principalmente con respecto a los levantamiento de los obstáculos, coordinación de las coordenadas geográficas en los límites comunes de FIRs; así como la publicación de las ondulaciones geoidales.		Registros Oficina SAM	A	1. Plan de acción (2004) 2. Finalizado Levantamiento de obstáculos. Coordenadas WGS-4 de FIRs publicada en acuerdo con Estados adyacentes. Falta la publicación de los datos sobre las ondulaciones del geoides.	Estado indicado		
AIS 164 SAM	Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Brasil	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2004. Actividad en progreso.	Estado		
AIS 180 SAM	Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Brasil	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción 2004. Acción en progreso.	Estado indicado		
<b>BRA Brasil</b>										
CNS 19 SAM	Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3.	Brasil, Corumbá	Este VOR/DME no está implantado	MAY/ 1989	Este VOR daría apoyo a la navegación aérea en las rutas UA300 y UA304. Actualmente, hay un NDB operando en el punto significativo	A	El VOR /DME no será instalado se solicitó su retiro del FASID Tabla CNS 3	Brasil		No se implementará
CNS 23 SAM	Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. VOR/DME	Brasil, Ilheus	Este VOR/DME no está implantado	MAY/ 1989	Esta instalación, recomendada para la navegación en ruta, daría apoyo a la ruta aérea UA314. Actualmente, hay un NDB operando en el punto significativo	B	El VOR /DME no será instalado se solicitó. Brasil solicitó su retiro del FASID Tabla CNS 3	Brasil		No se implementará
<b>BRA Brasil</b>										
MET 74 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Capítulo 4, Rec. 4.6.3.2)	Alcance visual en la pista	No han sido implantados los RVR de SBBR y SBCG.	NOV/ 2005	Planificar la adquisición de los RVR	A	El RVR de SBBR ya fue implantado en 2005. Se adquirió el RVR de SBCG y el proceso de instalación está previsto para el 2007.	DECEA	2007	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**CHL Chile**

AGA	229 SAM	Características de frenado de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 2, 3 y 9 y Doc 9137-AN/898, Partes 2, 8 y 9)	Chile/SANTIAGO/Aerop. Int'l Arturo Merino Benítez	Exceso de caucho en la superficie de la pista y pavimento en proceso avanzado de deterioro	DIC/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Remover el exceso de caucho de la superficie de la pista. La presión de aplicación del chorro de agua debe ser ajustado a las condiciones de deterioro del pavimento para no intensificarlo "PLAN DE ACCIÓN": Los trabajos de remoción de caucho está programados para julio 2003 (Carta de la DGAC, 17 JUN 2003). Remoción e caucho en SET 2003. La pista recibirá un recapeo en 2005, después de la construcción de la nueva pista (Doc No. 04/3/605/2863, 15 JUN 2004).	Chile	JUL/ 2005
-----	---------	--	---	--	-----------	---	---	---	-------	-----------

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### CHL Chile

AIS	1 SAM Anexo 15 de OACI, Capítulo 4; [Apéndice 1, ENR 6 y AD 2.24]. AIP Restructurado AIP en versión en inglés	Chile	Necesidad de publicar AIP bajo el nuevo formato restructurado. Se requiere que se incluya en la Sección AIP/ENR, las cartas de navegación en ruta; y en la Sección AIP/AD todas las cartas aeronauticas pertinentes a cada aeropuerto internacional.		Registros Oficina SAM	A	El plan de acción (2006) AIP en versión en inglés 25%	Estado indicado		
AIS	17 SAM Anexo 4 de OACI; Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1; 3.6.4.2 Sistema Geodésico WGS-84	Chile	Falta completar implantación del Sistema WGS-84, principalmente la publicación de las ondulaciones geoidales según lo requeridos.		Registros Oficina SAM	A	El plan de acción (2006) No se publica la ondulación del geoide	Estado indicado		
AIS	47 SAM Anexo 4, Cap. 2.18; Capítulos 16; Apéndice 5 Carta Aeronáutica Mundial	Chile	No se cumple con la producción de la carta aeronáutica mundial (WAC; Escala 1:1,000,000), conforme a la distribución de hojas establecido por OACI para esta serie de cartas. No se produce esta serie de cartas con las especificaciones de OACI, ni bajo el WGS-84.		Registros Oficina SAM.	B	El plan de acción (2006).	Estado indicado		
AIS	62 SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Chile	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción (2006) Sistema WGS-84, aplicado en 30%	Estado indicado		
AIS	68 SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de aproximación por instrumentos.	Chile	Necesidad de completar la inclusión de la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en todas las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.		Registros Oficina SAM.	A	Se Indica en plan de acción (2006) que no se muestra a información topográfica, y que se indica la diferencia.	Estado indicado		
AIS	101 SAM Anexo 4, Capítulo 7; Par. 7.6.2. Cartas de Navegación en Ruta - OACI.	Chile	Necesidad de incluir las Altitudes Mínimas (AMA) de Area en las Cartas en Ruta - OACI.		Registros Oficina SAM.	A	Necesidad de incluir las Altitudes Mínimas de Area (AMA) en las Cartas en Ruta de la OACI. # Se indica en el plan de acción (2006) que no se muestran las AMA y que diferencia será publicada.	Estado indicado		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 131 SAM	ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Chile	Requisito de satisfacer eficazmente las especificaciones de inclusión de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.		Registros Oficina SAM	A	El plan de acción (2006) indica que se ha notificado la diferencia con respect al Anexo 4 de la OACI.	Estado indicado		
AIS 152 SAM	Anexo 15, Para. 5.2.2.1. Uso del inglés en los NOTAM.	Chile	Necesidad de utilizar idioma inglés en las partes del NOTAM que requieren texto en lenguaje claro (Apéndice 6, 8. Casilla E).		Registros Oficina SAM	A	El plan de acción (2006) 25% de implantación	Estado indicado		
AIS 154 SAM	Anexo 15, Para. 5.2.13.3. Sumario de NOTAM	Chile	Necesidad de cumplir efectivamente con la distribución internacional de las listas impresas de NOTAM Válidos en texto claro.		Registros Oficina SAM	A	El plan de acción (2006) No se aplica	Estado indicado		
AIS 165 SAM	Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Chile	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2006 50% implantado	Estado		
AIS 181 SAM	Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Chile	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción 2006.	Estado indicado		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**COL Colombia**

AGA 39	SAM Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Córdoba	Hay área disponible para franja de pista en la cabecera 18, pero no nivelada	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Nivelar (construir) franja de pista en la cabecera 18 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Colombia		
AGA 40	SAM Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Córdoba	90 m de ancho en la franja de pista en la dirección a la zona de toma de contacto de la cabecera 36	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Alargar la franja de la pista a la zona de toma de contacto de la cabecera 36 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Colombia		
AGA 41	SAM Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Córdoba	Presencia de una elevación trapezoidal (con base de 15 m x 3 m y 0.6 m de alto) del terreno natural en la franja de pista en dirección a la zona de toma de contacto de la cabecera 36	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Remover la elevación natural del terreno "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Colombia		
AGA 42	SAM Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Córdoba	Hay área disponible para RESA en la cabecera 18, pero no nivelada	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Nivelar RESA en la cabecera 18 o reducir las distancias declaradas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Colombia		
AGA 43	SAM Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Córdoba	No existe área disponible para la zona de parada, franja y RESA en la cabecera 36	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	A	Reducir las distancias declaradas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Colombia		
AGA 44	SAM Alcance visual en la pista (Doc 8733, Vol. II, FASID)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Córdoba	Los RVRs en ambas cabeceras de pistas están fuera de servicio	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	A	Arreglar los RVRs en ambas cabeceras de pista "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: En proceso de adquisición a través de OACI (Doc 1003-003H4, 26 ENE 2004, UAEAC, Colombia) Contrato en ejecución (Doc 1010-P-291-05, 22 ABR 2004, UEAC, Colombia) a ser terminado en Junio de 2005	Colombia	JUN/ 2005	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 45 SAM	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Córdoba	El RVR en la zona de toma de contacto de la cabecera 18 no es frangible. Existe una base rígida de concreto (0.6 m de altura)	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar una estructura frangible para el RVR en la zona de toma de contacto en la cabecera 18 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: En proceso de adquisición a través de la OACI (Doc 1003-003H4, 26 ENE 004, UAEAC, Colombia) Contrato en ejecución (Doc 1010-P-291-05, 22 ABR 2004, UEAC, Colombia) a ser terminado en Junio de 2005	Colombia	JUN/ 2005	
AGA 47 SAM	Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SANTAFÉ DE BOGOTÁ/Aeropuerto Eldorado	Franjas no niveladas cerca de la zona de toma de contacto de la cabecera 13R (pista Sur)	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Nivelar la franja de pista cerca de la zona de toma de contacto de la cabecera 13R "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto para marzo 2005 (AEROCIVIL 2002-1272, 23 NOV 2004)	Colombia	MAR/ 2005	
AGA 48 SAM	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Hay área disponible para RESA, pero no está nivelada (pista sur)	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Nivelar el área de seguridad de extremo de pista (RESA) "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Colombia		
AGA 49 SAM	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	No existe RESA en la cabecera 13L (pista norte). El terreno natural presenta varias irregularidades.	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Construir RESA en la cabecera 13L (pista norte). Nivelar el terreno natural "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Colombia		
AGA 50 SAM	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	El RVR en zona de toma de contacto de la cabecera 13R no es frangible (pista sur). Existe una base rígida de concreto (0.6 m de altura)	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar una estructura frangible para el RVR en la zona de toma de contacto en la cabecera 13R "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se cambiará la estructura del RVR en la pista 13R (Doc 1003-003H4, 26 ENE 2004, UAEAC, Colombia)	Colombia	NOV/ 2004	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 53 SAM	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTÁ/Aeropuerto Eldorado	El RVR en la zona de toma de contacto en la cabecera 13L no es frangible (pista norte). Existe una base rígida de concreto (0.3 m de altura)	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar una estructura frangible para el RVR en la toma de contacto en la cabecera 13L "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se cambiará la estructura de RVR en la pista 13L (Doc 1003-003H4, 26 ENE 2004, UAEAC, Colombia)	Colombia	NOV/ 2004	
AGA 58 SAM	Zona de parada (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SANTAFÉ DE BOGOTÁ/Aeropuerto Eldorado	No hay zona de parada pavimentada en la cabecera 31R (pista norte)	JUL/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Construir la zona de parada "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Colombia		
AGA 109 SAM	Condiciones de la superficie de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/José María Córdova	Zona de toma de contacto ondulada de la pista 36	MAY/ 2002	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	A	Eliminar el exceso de ondulación en la zona de toma de contacto de la pista 36 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Colombia		
AGA 112 SAM	Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, LETICIA/Alfredo Vasquez Cobo	La franja de pista está bastante desnivelada con basura y maleza bien crecida	MAY/ 2002	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	B	Limpiar y nivelar la franja de la pista. Remover la maleza "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Colombia		
AGA 123 SAM	Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	No disponen de bote de salvamento	MAY/ 2002	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	A	Proporcionar bote de salvamento "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se cuenta con 2 lanchas de bajo calado. Se efectuó mantenimiento preventivo y correctivo y se propone re-motorizar la lancha operado por la Armada Colombiana (Doc 1003-003H4, 26 ENE 2004, UAEAC, Colombia)	Colombia	AGO/ 2005	
AGA 124 SAM	Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	La estación de bomberos en el aeropuerto no está bien ubicada	MAY/ 2002	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	B	Reubicar la estación de bomberos "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se construirá una nueva estación de bomberos cerca de la TWR. Ya se cuenta con diseños y presupuesto (Doc 1003-003H4, 26 ENE 2004, UAEAC, Colombia)	Colombia	DIC/ 2004	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 287 SAM	ANP (Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	COLOMBIA/CARTAGE NA/Rafael Nuñez	No hay calle de rodaje para la Cabecera 36	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (15/16 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/03 del respectivo Informe)	B	Construir calle de rodaje para la Cabecera 36 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	COLOMBIA/AEROCIVIL		
AGA 289 SAM	ANP (Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	COLOMBIA/LETICIA/A Ifredo Vásquez Cobo	La pista 02/20 tiene solamente 1880 m	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (15/16 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/05 del respectivo Informe)	B	Ampliar la pista a 2400 m como recomienda el ANP "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	COLOMBIA/AEROCIVIL		
AGA 294 SAM	Servicios Aeroportuarios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9 & Doc 9137-AN/898, Partes 8 y 9)	COLOMBIA/AEROCIVIL	Las inspecciones en los aeropuertos internacionales son llevados a cabo una vez al día	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (15/16 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/10 del respectivo Informe)	B	Cumplir con las recomendaciones mínimas para las inspecciones diarias en los aeropuertos internacionales "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	COLOMBIA/AEROCIVIL		
AGA 295 SAM	Servicios Aeroportuarios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	COLOMBIA/SANTAFÉ DE BOGOTÁ/Eldorado	Agua acumulada en el sistema de drenaje (atracción de pájaros) debido a la acumulación de suelo y césped	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (15/16 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/13 del respectivo Informe)	B	Continuo mantenimiento y limpieza del sistema de drenaje "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	COLOMBIA/AEROCIVIL		
AGA 296 SAM	Servicios Aeroportuarios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	COLOMBIA/SANTAFÉ DE BOGOTÁ/Eldorado	Gran depresión en el pavimento aproximadamente 120 m del umbral de la Pista 13R	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (15/16 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/14 del respectivo informe)	A	Estudios para evaluar extensión y amplitud de la depresión. Identificar las causas y soluciones posibles. Corregir el problema "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Será corregido del 01-27 MAR 2005 (AEROCIVIL 2002-1272, 23 NOV 2004)	COLOMBIA/AEROCIVIL	MAR/ 2005	
AGA 297 SAM	Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	COLOMBIA/SANTAFÉ DE BOGOTÁ/Eldorado	Gran depresión en la franja de pista cerca de la Cabecera 13L y otras depresiones pequeñas	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (15/16 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/15 del respectivo Informe)	B	Nivelar todas las áreas de la franja de pista "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	COLOMBIA/AEROCIVIL		
AGA 298 SAM	Franja de Pista/Equipo e Instalaciones (Anexo 14, Vol. I, Caps. 3 y 8)	COLOMBIA/SANTAFÉ DE BOGOTÁ/Eldorado	Cajas de concreto para cables y bases rígidas del PAPI por encima del nivel del terreno aproximadamente 20 cm	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (15/16 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/16 del respectivo Informe)	A	Rebajar las cajas de concreto para cables y bases rígidas del PAPI al nivel del terreno "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	COLOMBIA/AEROCIVIL		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 299 SAM	Planes de Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Cap 9 & Doc 9137-AN/898, Parte 7)	COLOMBIA/SANTAFÉ DE BOGOTÁ/Eldorado	El Centro de Operaciones de Emergencia (COE) no está bien ubicado y no permite tener una visión clara del área de movimiento y las posiciones remotas de parqueo de las aeronaves. Más de una persona, en una misma sala, puede dar inicio a las llamadas en caso de emergencia	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (15/16 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/18 del respectivo Informe)	B	Claramente definir la persona responsable para iniciar las llamadas telefónicas en caso de emergencia. Se debe preparar una sala para el COE y solamente la persona responsable, y de servicio, deberá estar en ella. Los números de teléfono deberán ser grandes y estar expuestos en frente al operador. Mejor ubicación del COE para que pueda cumplir con lo estipulado en los documentos de la OACI "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	COLOMBIA/AEROCIVIL		
AGA 300 SAM	Obstaculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	COLOMBIA/SANTAFÉ DE BOGOTÁ/Eldorado	Hay árboles aproximadamente a 30 m del borde de la franja de pista	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (15/16 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/19 del respectivo Informe)	B	Solicitar monitoreo y control de la altura de estos árboles para evitar interferencia con la superficie de transición interna (Si necesario, cortar los árboles y mantener la altura necesaria) "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	COLOMBIA/AEROCIVIL		
AGA 448 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap. 9	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	Centro de operaciones de emergencia y plan de emergencia no están bien estructurados	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/01 del respectivo Informe)	U	Implementar un buen centro de operaciones de emergencia y mejorar el plan de emergencia. "PLAN DE ACCION PENDIENTE"	AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport		Reclasificada en 01FEB08 como deficiencia "A", de acuerdo a los nuevos procedimientos de la GANDD ("fast track" del GREPECAS)
AGA 449 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap. 5	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	Señalización horizontal de las plataformas necesita ser repintada	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/02 del respectivo Informe)	A	Repintar la señalización horizontal de las plataformas	AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	2006	
AGA 450 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap. 5	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	Vertical signs of aprons/taxiwys/ runways are faded	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/03 del respectivo Informe)	A	Actualizar/Complementar/ Instalar señalización vertical (plataformas/ pistas/calle de rodaje)	AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	JUL/ 2006	
AGA 451 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, Párrafo 3.2.4	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	Desnivelación entre pistas/calles de rodaje y los márgenes	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/04 del respectivo Informe)	A	Eliminar desnivelación entre pistas/calles de rodaje y márgenes	AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	2006	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 452	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, Pár. 3.4.3	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	Gras en las franjas de pistas es cortado hasta 75 m de los ejes de las pistas	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/05 del respectivo Informe)	B	Cortar gras en todas las franjas de pistas (150 m a cada lado de los ejes de pistas)	AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	2006	
AGA 453	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 9	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	Caminos de emergencia necesitan mantenimiento/ construcción/ reconstrucción	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/06 del respectivo Informe)	A	Mantener y construir/ reconstruir los caminos de emergencia	AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	2006	
AGA 454	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 3	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	Depresión entre umbral y luces de umbral en ambas cabeceras (pista 13L/31R)	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/07 del respectivo Informe)	U	Eliminar depresión entre umbrales y luces de umbrales. "PLAN DE ACCION PENDIENTE"	AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport		Reclasificada en 01FEB08 como deficiencia "A", de acuerdo a los nuevos procedimientos de la GANDD ("fast track" del GREPECAS)
AGA 457	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 4	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	Árboles perforando las superficies de ascenso en el despegue y aproximación	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/10 del respectivo Informe)	A	Cortar árboles	AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	MAR/ 2006	
AGA 458	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 3	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport	Acumulo de caucho en la zona de toma de contacto de la cabecera 13R (Pista 13R/31L)	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/11 del respectivo Informe)	A	Medir coeficiente de fricción y remover exceso de caucho PLAN DE ACCIÓN: Sometido al concesionario (Doc 1010-P-1113.05, 19 Dic 05)	AEROCIVIL/BOGOTA/El Dorado Int'l Airport		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>COL Colombia</b>										
AIS	8 SAM Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1; 3.6.4.2 Sistema Geodésico WGS-84.	Colombia	Falta completar la total implantación del Sistema WGS-84; así como la publicación de las ondulaciones geoidales según lo requeridos.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) indica que se esta tomando medidas. 90% implantado	Estado indicado		
AIS	18 SAM Anexo 4 de OACI. Sistema Geodésico WGS-84	Colombia	Necesidad de producir todas las cartas aeronáuticas requeridas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84, principalmente los planos de aeródromo/helipuerto con las ondulaciones geoidales.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) indica que se esta tomando medidas 70% implantado	Estado indicado		
AIS	28 SAM Anexo 15 de OACI, Capítulo 6, ANP (Doc 8733) Par. 46 - 49.. Sistema AIRAC.	Colombia	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.		Registros Oficina SAM.	A	# El plan de acción (2004) indica que se esta tomando medidas.	Estado indicado		
AIS	37 SAM Anexo 15; 3.6.1 Idioma inglés	Colombia	Requerimiento de utilizar el idioma inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.		Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2006) indica que se esta tomando medidas. 40% implantado	Estado indicado		
AIS	48 SAM Anexo 4, Cap. 2.18; Capítulos 16; Apéndice 5 Carta Aeronáutica Mundial	Colombia	No se cumple con la producción de la carta aeronáutica mundial (WAC; Escala 1:1,000,000), conforme a la distribución de hojas establecido por OACI para esta serie de cartas. No se produce esta serie de cartas con las especificaciones de OACI, ni bajo el WGS-84.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción (2006) que se esta tramitara adquisición de cartografía digital y de un sistema GIS.	Estado indicado		
AIS	53 SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Colombia	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción (2006) que se esta tramitara adquisición de cartografía digital y de un sistema GIS.	Estado indicado		
AIS	69 SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de aproximación por instrumentos.	Colombia	Necesidad de completar la inclusión de la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en todas las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.		Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2006) que se esta tramitara adquisición de cartografía digital y de un sistema GIS.	Estado indicado		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 99	SAM Anexo 4, Capítulo 7; Par. 7.6.2. Carta de Navegación en Ruta - OACI.	Colombia	Necesidad de incluir las Altitudes Mínimas (AMA) de Area en las Cartas en Ruta - OACI.		Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2006).		Estado indicado	
AIS 110	SAM Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 26. Boletín de Información Previo al Vuelo (PIB).	Colombia	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo (PIB) en todos los aeródromos designados según la Tabla FASID AIS 1; principalmente, mediante la integración automática de productos PIB, MET y FPL para uso directo por los usuarios.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) indica que se esta tomando medidas.		Estado indicado	
AIS 126	SAM Anexo 15, Capítulo 8.3.1; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 28 Servicio de Información Posterior al Vuelo.	Colombia	Necesidad de una efectiva coordinación de los AIS, ATS y los operadores para el efectivo cumplimiento de este requerimiento.		Registros Oficina SAM	A	El plan de acción (2006) indica que se esta tomando medidas. 20% implantación		Estado indicado	
AIS 132	SAM ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Colombia	Requisito de satisfacer eficazmente las especificaciones de inclusión de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 20% implantado.		Estado indicado	
AIS 147	SAM Anexo 15, Para. 5.2.2.1. Uso del inglés en los NOTAM.	Colombia	Necesidad de utilizar idioma inglés en las partes del NOTAM que requieren texto en lenguaje claro (Apéndice 6, 8. Casilla E).		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) indica que se esta tomando medidas. 40% implantado		Estado indicado	
AIS 166	SAM Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Colombia	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2006 30 % implantado.		Estado	
AIS 182	SAM Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Colombia	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) que se tomaran acciones.		Estado indicado	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### COL Colombia

ATM	1 SAM	Condiciones de la supervicie de la pista (Anexo 14, Vol. I. Cap. 3)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	Hay contaminación por caucho en los primeros 1000 m de la pista 06. La superficie de pista irregular retiene numerosos charcos después de la lluvia. El pavimento está en malas condiciones		IFALPA (ref. EC 2/28)	A	Adoptar e implementar un programa de mantenimiento para el aeropuerto "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"		Colombia
ATM	286 SAM	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	COLOMBIA/BARRANQUILLA/Ernesto Cortissoz	No hay señal de faja lateral de pista	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (15/16 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/02 del respectivo Informe)	B	Pintar la faja lateral de pista "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"		COLOMBIA/AEROCIVIL

### COL Colombia

MET	32 SAM	Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Capítulo 2, Norma 2.1.5)	Colombia / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de Bogotá	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM, personal MET Clase IV está desempeñando funciones de personal MET Clase II.	JUN/ 1996	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U	Se encuentra en proceso de consultoría, a través de la TDA, mediante la cual se esperan alternativas para la solución de este problema.		UAEAC
MET	42 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 [Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2]	Colombia / Estaciones meteorológicas aeronáuticas	No se han implementado o no se encuentran operativos los RVR de SKBQ, SKCG y SKLT.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición o la reparación del RVR SKLT.	A	RVR de SKBQ en proceso de reparación; RVR de SKCG se adquirirá; RVR de SKRG en proceso de reparación. CORREGIDA		UAEAC 2007

# DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**ECU Ecuador**

AGA	126 SAM	Condiciones de la superficie de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Ecuador, QUITO/Mariscal Sucre	Pobre eficacia de frenado en pista	MAY/ 2002	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	A	Evaluar las causas de lo pobre de la eficacia de frenado en pista/Eliminar la causa "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Ecuador	
AGA	305 SAM	Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, Enmienda 5)	ECUADOR/DAC	No hay Comité Nacional de Peligro Aviario	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/04 del respectivo Informe)	A	Crear e implementar el Comité Nacional de Prevención del Peligro Aviario y los Comités Coordinadores de Peligro Aviario en los Aeropuertos "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: El aeropuerto de Quito tiene Comité Coordinador. El Comité Nacional será implementado en 2006 (Doc DGAC-k3-O-05-1237, 05 DIC 2005).	ECUADOR/DAC	2006
AGA	307 SAM	ANP (Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	ECUADOR/GUAYAQUIL/Simón Bolívar	No hay sistema de iluminación para aproximación de precisión de Categoría I en la Pista 21	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/06 del respectivo Informe)	B	Instalar el sistema de iluminación para aproximación de precisión de Categoría I en la Pista 21 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se encuentra en transición la operación del Aeropuerto de la Fundación Guayaquil para la Empresa TAGSA, luego del cual la DGAC exigirá al operador la instalación del sistema para posterior certificación del aeródromo (Doc DGAC-j-025-04, 25 JUN 2004). Iniciados estudios para construcción de un tunel en la Av. Benjamin Rosales (que cruza al borde de la Cab 21) para ampliar la pista y implementación de ayudas visuales prevista para 2007-2008 (Doc DGAC-k3-O-05-1237, 05 DIC 2005).	ECUADOR/DAC	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 310 SAM	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 & Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	ECUADOR/LATACUNGA/Cotopaxi	No hay PAPI en la Pista 36, como indica el ANP	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/09 del respectivo Informe)	B	Instalar el PAPI para la Pista 36 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: La DGAC procederá a realizar el respectivo estudio y proyecto para implementar el sistema PAPI en el presente año (Doc DGAC-j-025-04, 25 JUN 2004).	ECUADOR/DAC	2004	
AGA 312 SAM	Plan Maestro (Doc 9184-AN/902, Parte 1)	ECUADOR/DAC/Manta	El Plan Maestro del Aeropuerto de Manta no está actualizado	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/12 del respectivo Informe)	B	Desarrollar/actualizar el Plan Maestro para el Aeropuerto de Manta "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	ECUADOR/DAC		
AGA 317 SAM	Margen/franja de calle de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 & Doc 9157-AN/901, Parte 2)	ECUADOR/DAC/CORP AQ/QUIPORT/Quito/Mariscal Sucre	Ancho de margen de calle de rodaje y franja con 3.5 m y 30 m, respectivamente. La clave de referencia del aeródromo es 4E	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/17 del respectivo Informe)	B	Ampliar el margen de la calle de rodaje para 10.5 m y publicar las limitaciones del ancho de la franja en el AIP-Ecuador "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: DGAC solicitó a QUIPORT para ampliar el margen de pista donde las condiciones físicas lo permiten. Asimismo, está en estudio la introducción de un sistema de semáforos para suspensión de tráfico vehicular durante operaciones de grandes aviones (B-767) (Doc DGAC-j-025-04, 25 JUN 2004). Quiport (operador) está trabajando últimos detalles para corregir esta deficiencia hasta enero 2006 (Doc DGAC-k3-O-05-1237, 05 DIC 2005).	ECUADOR/DAC/CORP AQ/QUIPORT	ENE/ 2006	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 318 SAM	Características Físicas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	ECUADOR/DAC/CORP AQ/QUIPORT/Quito/Mariscal Sucre	La distancia entre el eje de la calle de rodaje y el eje de la pista es de 104 m. El mínimo requerido es de 182.5 m	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/18 del respectivo Informe)	A	La DAC debería publicar estas limitaciones en el AIP-Ecuador "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: La DGAC publicará esta información en el AIP-Ecuador, una vez que QUIPORT realice el estudio de las características físicas (Doc DGAC-j-025-04, 25 JUN 2004).	ECUADOR/D AC		
AGA 320 SAM	Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	ECUADOR/DAC/CORP AQ/QUIPORT/Quito/Mariscal Sucre	En algunas áreas cerca de la Cabecera 17, la franja de pista es menor de 75 m de ancho	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/20 del respectivo Informe)	B	La DAC debería publicar esta limitación en el AIP-Ecuador "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: DGAC publicará esta información en el AIP-Ecuador, una vez que el operador (QUIPORT) termine los estudios de características físicas (Doc DGAC-j-025-04, 25 JUN 2004).	ECUADOR/D AC	ENE/ 2006	
AGA 322 SAM	RESA (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	ECUADOR/DAC/CORP AQ/QUIPORT/Quito/Mariscal Sucre	Ninguno de los extremos de la pista tiene zona de parada ni RESA. Después del umbral de la Cabecera 35 hay una extensión de 167 m disponible de terreno antes del cerco	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/22 del respectivo Informe)	A	La DAC debería proveer la construcción de la RESA en ambos extremos de la pista. La construcción de las zonas de parada también son sugeridas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Los trabajos de relleno y nivelación ya fueron iniciados en la cabecera 17 (Doc DGAC-j-025-04, 25 JUN 2004). Quiport está trabajando para finalizar en febrero 2006 (Doc DGAC-k3-O-05-1237, 05 DIC 2005).	ECUADOR/D AC/CORPAQ/ QUIPORT	AGO/ 2004	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 326 SAM	Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9/Enmienda 5 & Doc 9137-AN/898, Parte 3)	ECUADOR/DAC/GUAY AQUIL/Simón Bolívar	No hay Comité Nacional de Prevención del Peligro Aviario	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/26 del respectivo Informe)	A	La DAC debería establecer un Comité Nacional de Prevención del Peligro Aviario "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: El Comité será implementado en enero 2006 (Doc DGAC-k3-O-05-1237, 05 DIC 2005).	ECUADOR/D AC	ENE/ 2006	
AGA 329 SAM	Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, Doc 9137-AN/898, Parte3 & Doc 9184-AN/902, Parte 1)	ECUADOR/GUAYAQUI L/Simón Bolívar	Algunos residuos sólidos son dechados a través de la red pública de aguas servidas del municipio	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (13-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/29 del respectivo Informe)	B	Implementar proceso para recolección adecuada de los residuos sólidos del aeropuerto "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: En construcción nuevo terminal con estas facilidades. Entrará en servicio en 27 JUL 06 (Doc DGAC-k3-O-05-1237, 05 DIC 2005).	ECUADOR/D AC	JUL/ 2006	
AGA 330 SAM	Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	ECUADOR/DAC/GUAY AQUIL/Simón Bolívar	No hay plan de traslado de aeronaves inutilizadas	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/31 del respectivo Informe)	B	La DAC debería desarrollar/implementar un plan para traslado de aeronaves inutilizadas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Convenio en proceso con empresa local (Doc DGAC-k3-O-05-1237, 05 DIC 2005).	ECUADOR/D AC	JUL/ 2006	
AGA 331 SAM	Franja de calle de rodaje & Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 y 9 & )	ECUADOR/DAC/GUAY AQUIL/Simón Bolívar	Hay dos canales de drenaje abiertos, paralelos a la calle de rodaje paralela a la Cabecera 21, ubicados, respectivamente, a 14 m y 27 m del borde del margen de la calle de rodaje. La clave de referencia del aeródromo es 4E. Hay agua acumulada en estos canales y en las tuberías de drenaje, que cruzan por debajo de las calles de rodaje, porque hay suelo acumulado en el fondo de ellos. Los pájaros son atraídos y muchos de ellos vuelan sobre la pista	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acciones Recomendadas AGA/32 y AGA/33)	B	Limpiar, cerrar o reubicar el sistema de drenaje y ponerlo fuera de la franja de la calle de rodaje. Desarrollar/adoptar procedimientos para mantener los pájaros fuera del aeropuerto "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	ECUADOR/D AC		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 336 SAM	Camino de emergencia//Mantenimiento (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 8 y 9 & Doc 9137-AN/898, Parte 8)	ECUADOR/DAC/GUAY AQUIL/Simón Bolívar	Malas condiciones del camino de acceso de emergencia. Ubicación a 20 m del borde de la pista (lado derecho de la pista, dirección Cabecera 03 hacia la Cabecera 21)	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/38 del respectivo Informe)	B	Reubicar y mejorar el camino de acceso de emergencia "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: El operador está ejecutando obras (Doc DGAC-k3-O-05-1237, 05 DIC 2005).	ECUADOR/D AC	MAY/ 2006	
AGA 339 SAM	Márgenes de Calle de Rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	ECUADOR/DAC/GUAY AQUIL/Simón Bolívar	La calle de rodaje tiene margen de 7 m de ancho. La clave de referencia del aeródromo es 4E	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (12-14 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/41 del respectivo Informe)	B	Extender el margen de la calle de rodaje a 10.5 m de ancho "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	ECUADOR/D AC		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### ECU Ecuador

AIS	49 SAM Anexo 4, Cap. 2.18; Capítulos 16; Apéndice 5 Carta Aeronáutica Mundial	Ecuador	No se cumple con la producción de la carta aeronáutica mundial (WAC; Escala 1:1,000,000), conforme a la distribución de hojas establecido por OACI para esta serie de cartas. No se produce esta serie de cartas con las especificaciones de OACI, ni bajo el WGS-84.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción 2006. Sólo se produce la Carta Aeroáutica VFR (Escala 1:500,000), para dar cobertura a los límites territoriales y aguas jurisdiccionales del Estado. WAC, 50% implantada	Estado indicado		
AIS	133 SAM ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Ecuador	Requisito de satisfacer eficazmente las especificaciones de inclusión de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2006 80% implantada	Estado indicado		
AIS	135 SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de Aproximación por Instrumentos - OACI.	Ecuador	Necesidad de incluir la información del perfil del terreno (11.10.6.5) en las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2006 90% implantada	Estado indicado		
AIS	156 SAM Anexo 15, Para. 5.2.2.1. Uso del inglés en los NOTAM.	Ecuador	Necesidad de utilizar idioma inglés en las partes del NOTAM que requieren texto en lenguaje claro (Apéndice 6, 8. Casilla E).		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2006. 50% implantado.	Estado indicado		
AIS	167 SAM Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Ecuador	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2006 30% implantada	Estado		
AIS	183 SAM Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Ecuador	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción 2006.	Estado indicado		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 198 SAM	Anexo 15, Capitulo 8.3.1; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 28 Servicio de Información Posterior al Vuelo.	Ecuador	Necesidad de una efectiva coordinación de los AIS, ATS y los operadores para el efectivo cumplimiento de este requerimiento.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2006. 30% implantada		Estado indicado	
AIS 232 SAM	Anexo 15; 3.6.1 Idioma inglés	Ecuador	Requerimiento de utilizar el idioma inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.		Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción 2006. 50% implantada.		Estado indicado	

### ECU Ecuador

ATM 5 SAM	Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo, CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Ecuador	El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos. (Anexo 1).	OCT/ 1995	GREPECAS/5	U	1. Incorporar personal con buen nivel de idioma inglés coloquial. 2) Establecer un plan de capacitación y recurrentes del idioma inglés. (Misión 2003: se insta a que se continúe con plan de capacitación).	DGAC Ecuador	DIC/ 2009	2008: Doc DGAC NB-08-08-114 del 15/07/08 Gestión de Tránsito Aéreo manifiesta que el Plan de Capacitación continúa durante años 2008 y 2009.  2007: Ecuador informó que sus controladores no han logrado alcanzar el nivel 4 del dominio del idioma inglés previendo finalizar el proceso en 2007.
-----------	---	---------	--	-----------	------------	---	--	--------------	-----------	---

### ECU Ecuador

CNS 29 SAM	Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de comunicaciones HF SMA en la FIR Guayaquil	Ecuador	Systema de HF SMA fuera de servicio	SEP/ 2004	Motivado a trabajos en el Aeropuerto Internacional de Guayaquil la estación de HF del servicio móvil aeronáutico se encuentra fuera de servicio.	A	No se recibió información sobre planes de acción para re instalar los equipos HF		Estado	
------------	---	---------	-------------------------------------	-----------	--	---	--	--	--------	--

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### ECU Ecuador

MET	33 SAM	Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Parte I, Capítulo 2, norma 2.1.5)	Ecuador / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de Guayaquil	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM.	JUN/ 1996	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U	Se están llevando a cabo programas de capacitación a escala nacional e internacional para contar con el personal especializado en meteorología aeronáutica que se requiere.	DGAC	2007
MET	84 SAM	Observaciones e informes ordinarios (Anexo 3, Parte I, Cap. 4, Norma 4.3.2 a)	Ecuador, Oficinas meteorológicas de aeródromo.	No han implantado la norma.	MAY/ 2007	Actualizar al personal e implantar la norma.	A		DGAC	
MET	85 SAM	Observaciones e informes ordinarios (Anexo 3, Parte I, Cap. 4, Norma 4.4.2 a)	Ecuador, Oficinas meteorológicas de aeródromo.	No han implantado la norma.	MAY/ 2007	Actualizar al personal e implantar la norma.	A		DGAC	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**GUY Guyana**

AGA	244 SAM Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.5 y Doc 9137-AN/898)	Guyana/Todos los aeródromos internacionales	No hay Comité Nacional de Peligro Aviario	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Establecer un Comité Nacional de Prevención de Peligro Aviario "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" (Doc GCAA-ICAO/5/132, DE 20 FEB 2004) PLAN DE ACCIÓN: Comité Nacional de Peligro Aviario será formado hasta 15 SEP 2004 (Doc ICAO/5/3/1, 22 JUN 2004)	Guyana	SEP/ 2004	
AGA	247 SAM Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID)	Guyana/TIMEHRI/Aerop. Int'l Cheddi Jagan	No hay sistema de iluminación para aproximaciones de Categoría I, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar el sistema de iluminación para aproximaciones de Categoría I y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" INFORMACIÓN: La Autoridad de Aviación Civil afirma: "Es extremadamente difícil, se no fuera imposible, instalar el sistema de iluminación para aproximaciones CAT I, debido a quebrada y pantano en el área de aproximación" (Doc ICAO/5/3/1, 22 JUN 2004)	Guyana	AGO/ 2005	La Autoridad de Aviación Civil informa: "Extremadamente difícil, si no fuera imposible, instalar el sistema de iluminación para aproximaciones CAT I para la Pista 06 debido a quebrada y pantano en el área de aproximación (Doc ICAO/5/3/1, 22 JUN 2004)
AGA	248 SAM Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID)	Guyana/TIMEHRI/Aerop. Int'l Cheddi Jagan	No hay luces de borde en la calle de rodaje, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar luces de borde en la calle de rodaje y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto en el presupuesto de 2005 la procura para luces de borde para el TWY C. Para los TWYs A y B solamente señales reflectivos fueron instalados (Doc ICAO/5/3/1, 22 JUN 2004)	Guyana	AGO/ 2005	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 252 SAM	Servicios de emergencia/Otros servicios (Anexo 14, Vol. I, Ch. 9)	Guyana/TIMEHRI/Aerop. Int'l Cheddi Jagan	No hay ambulancia disponible en el aeropuerto	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer ambulancia para el aeropuerto "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Gestiones serán llevadas a cabo con los Ministerios de Habitación y de Salud para tener los servicios de ambulancia en CJIA (Doc GCAA-ICAO/5/312, 20 FEB 2004). Vehículo ordenado (Doc ICAO/5/3/1, 22 JUN 2004)	Guyana	NOV/ 2004	
AGA 255 SAM	Servicios de emergencia/Otros servicios (Anexo 14, Vol. I, Ch. 9.3)	Guyana/TIMEHRI/Aerop. Int'l Cheddi Jagan	No hay plan para traslado de aeronaves inutilizadas	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	A	Desarrollar un plan para traslado de aeronaves inutilizadas y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" ACCIÓN TOMADA: Un plan de remoción de aeronaves inutilizadas será preparado sometido a la GCAA (Doc GCAA-ICAO/5/312, 20 FEB 2004). Solicitado a CJIA para desarrollar el plan para traslado de aeronaves inutilizadas (Doc ICAO/5/3/1, 22 JUN 2004)	Guyana	OCT/ 2004	
AGA 256 SAM	Desarrollo aeroportuario (Doc 9184-AN/902, Part 1)	Guyana/TIMEHRI/Aerop. Int'l Cheddi Jagan	El aeropuerto no tiene plan maestro actualizado. El plan maestro preliminar fue desarrollado en 1993	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Actualizar el plan maestro y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: CJIA comenzará el proceso de contratar los servicios adecuados de consultor para preparar un Plan Maestro actualizado (Doc GCAA-ICAO/5/312, 20 FEB 2004). Necesidad para el Plan Maestro está bajo revisión por el Gobierno (Doc ICAO/5/3/1, 22 JUN 2004)	Guyana	DIC/ 2004	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 447 SAM Anexo 14, Vol. I, Cap 9		GUYANA/CAA/SYCJ – TIMEHRI/Cheddi Jagan Int'l	El aeropuerto no cuenta con médicos. Un médico necesita más de 25 minutos para llegar al aeropuerto	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (02/03/JUN/2005, Acción Recomendada AGA/08 del respectivo Informe)	A	Provee médicos/facilidades para el aeropuerto INFORMACIÓN PROVEÍDA: No es practical en el momento. Cumplimiento TBD (Doc GCAA/ICAO/5/3/2, 28 SEP 05)	CAA/Operador del aeropuerto		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>GUY Guyana</b>										
AIS 20	SAM Anexo 4 de OACI. Sistema Geodésico WGS-84	Guyana	Necesidad de producir todas las cartas aeronáuticas requeridas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84.		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción (2004. 80% implantado. Durante la misión de Diciembre de 2008, la administración informó plan de acción que tiene previsto cumplimiento para diciembre de 2009.	Estado indicado	DIC/ 2009	
AIS 54	SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Guyana	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción (2004. Se tomaran acciones correspondientes.	Estado indicado		
AIS 70	SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de aproximación por instrumentos.	Guyana	Necesidad de completar la inclusión de la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en todas las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.		Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2004. 50% implantada.	Estado indicado		
AIS 105	SAM Anexo 4, Capítulo 7; Par. 7.6.2. Cartas de Navegación en Ruta - OACI.	Guyana	Necesidad de producir e incluir en la AIP la Carta de Navegación en Ruta - OACI, incluyendo además las Altitudes Mínimas de Area(AMA).		Registros Oficina SAM.	A	plan de acción 2004. 50% implantada.	Estado indicado		
AIS 127	SAM Anexo 15, Capítulo 8.3.1; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 28 Servicio de Información Posterior al Vuelo.	Guyana	Necesidad de una efectiva coordinación de los AIS, ATS y los operadores para el efectivo cumplimiento de este requerimiento.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2004 90% implantado	Estado indicado		
AIS 134	SAM ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Guyana	Requisito de satisfacer eficazmente las especificaciones de inclusión de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2004 50% implantada.	Estado indicado		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 169 SAM	Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Guyana	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2006 Se tomaran acciones según lo requerido..	Estado		
AIS 185 SAM	Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Guyana	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción 2006 Se tomaran acciones según lo requerido..	Estado indicado		
AIS 212 SAM	ANP Para. 11, 16, 17, 18 y 19 Capacitación del personal AIS	Guyana	Necesidad de capaciar al personal AIS conforme a los requerimientos técnicos indicados por el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, Parte VIII (AIS/MAP), conforme a un programa regular para el aseguramiento de la calidad; y del otorgamiento a éste de un certificado de competencia que sea equivalente a una licencia AIS..		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2004 70% implantada	Estado indicado		
AIS 225 SAM	CAR-SAM ANP Part VIII (AIS); Para. 65, 66, 67, 68 y 69. Sistema AIS automatizado Regional	Guyana	Requisito de implantar sistemas automatizados en los Servicios AIS, conforme a lo indicado en el plan de Navegación Aérea CAR/SAM..		Registros Oficina SAM	A	plan de acción 2004 20% implanatada.	Estado indicado		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**GUY Guyana**

CNS	30 SAM Tabla CNS 3 FASID	Timehri /Cheddi Jagan Intl Airport	Sistema ILS fuera de servicio. Este sistema fue instalado en el año de 1978. Se presentan dificultades para su mantenimiento	OCT/ 2004	Desde finales del año 2003 el sistema ILS se encuentra completamente fuera de servicio. Falta de repuestos para la reparación de los equipos. Esto se verificó durante la misión CNS realizada en Guyana en Octubre de 2004.	A	No se tienen planes a corto plazo para su implantación	Estado	Falta de recursos
CNS	31 SAM Tabla CNS 3 FASID	Timehri /Cheddi Jagan Intl Airport	Sistema DME fuera de servicio. Este sistema fue instalado en el año de 1978. Se presentan dificultades para su mantenimiento. Ambas unidades de potencia finales fuera de servicio.	OCT/ 2003	Desde finales del año 2003 el sistema DME se encuentra completamente fuera de servicio. Falta de repuestos para la reparación de los equipos. Esto se verificó durante la misión CNS realizada en Guyana en Octubre de 2004.	A	No se tienen planes a corto plazo para su implantación	Estado	Falta de recurso

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>GUY Guyana</b>										
MET 17	SAM Intercambio de información meteorológica operacional (FASID CAR/SAM, párrafos 35 al 39)	Guyana / Estaciones meteorológica aeronáutica y oficinas de vigilancia meteorológica (MWO) de Georgetown	La información OPMET no se está difundiendo de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2A y MET 2B del FASID CAR/SAM.	NOV/ 2006	Seguimiento a las Tablas MET 2A y MET 2B del FASID CAR/SAM.	A		Servicio Hidromet		
MET 28	SAM Información SIGMET (Anexo 3, Capítulo 7, Norma 7.1.1)	Guyana / oficinas de vigilancia meteorológica (MWO) de Georgetown	No todos los mensajes SIGMET se preparan con base en los procedimientos establecidos por la OACI.	NOV/ 2006	a) Preparar la información SIGMET con base en la Plantilla de la Tabla A6-1 para mensajes SIGMET y AIRMET y aeronotificaciones especiales (enlace ascendente); y b) hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM.	U		Servicio Hidromet		
MET 34	SAM Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5)	Guyana / Oficina meteorológica de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de Georgetown	La autoridad MET no cuenta con el personal mínimo para prestar el servicio MET.	NOV/ 2006	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U		Servicio Hidromet		
MET 44	SAM Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 [Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.7.4 a)]	Guyana / estación meteorológica aeronáutica de Georgetown	El RVR de SYCJ no se encuentra operativo.	NOV/ 2006	Planificar la reparación del RVR.	A		Servicio Hidromet		
MET 56	SAM Viento en superficie, Anexo 3, Norma 4.1.2.1	Dependencia COM Guyana	La presentación visual del viento en superficie en las dependencias ATS corresponde a sensores del viento instalados sobre la torre de control	NOV/ 2006	Las presentaciones visuales de los vientos en superficie de las estaciones meteorológicas deberían instalarse en las dependencias ATS	U	Una propuesta de proyecto para nuevo equipo incluye un Sistema Meteorológico Automatizado. Cuando esté disponible, se cumplirá la tarea. Se prevé que cuando se apruebe el proyecto la deficiencia ya no existirá.	Servicio Hidromet		
MET 61	SAM Requisitos para comunicaciones, Anexo 3, Cap. 11, Norma 11.1.1	Guyana dependencia COM		NOV/ 2006	Deberían contar con Instalaciones de comunicaciones apropiadas para permitir a las oficinas MET suministrar la información MET requerida a las dependencias ATS.	A	Una propuesta de proyecto para nuevo equipo incluye un Sistema Meteorológico Automatizado. Cuando esté disponible, se cumplirá la tarea. Se prevé que cuando se apruebe el proyecto la deficiencia ya no existirá.	Servicio Hidromet		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
MET 93 SAM	Observaciones e informes ordinarios (Anexo 3, Cap. 8, Norma 4.3.2 a.)	Guyana/Oficina Meteorológica de Timehri	No prepara el MET Report.	DIC/ 2008	Implantar la norma.	A		Servicio Hidromet	JUL/ 2009	
MET 94 SAM	Observaciones e informes especiales (Anexo 3, Parte I, Cap. 4, Norma 4.4.2 a.)	Guyana/Oficina Meteorológica de Timehri	No preparan en SPECIAL Report.	DIC/ 2008	Implantar la norma.	A		Servicio Hidromet	JUL/ 2009	
MET 95 SAM	Información Climatológica aeronáutica (Anexo 3, Cap. 8, Norma 8.1.1)	Guyana/Oficina Meteorológica de Timehri	No preparan las tablas climatológicas de aeródromo.	DIC/ 2008	Implantar la norma.	B		Servicio Hidromet	JUL/ 2009	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>PAN Panama</b>										
AGA 16	SAM Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Panamá, PANAMÁ/Aeródromo Tocumen	Acción de frenado deficiente en la pista 03L/31L		Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997 Carta DAC-1039-NA de Panamá	A	Investigar las causas y eliminarlas. ACCIÓN TOMADA: Están gestionando un proyecto para eliminación de las grietas y mejora de la superficie de la pista 13R/21L (costo de US\$ 300.000,00) y otro para recapeo de la pista 03L/21R (costo de US\$ 300.000.000,00)	Panamá	2004	
AGA 340	SAM Planes de Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9 y Doc 9137-AN/898, Parte 7)	PANAMÁ/DGAC	Con excepción de Tocumén, los demás aeropuertos internacionales no tienen planes de emergencia actualizados	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/01 del respectivo Informe)	A	Actualizar los planes de emergencia de los aeropuertos internacionales "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Tocumen ha elaborado nueva versión del Plan de Emergencia (02 FEB 2004). La entrega será en 30 JUN 2004. Ejercicio parcial planeado para 02 ABR 04 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC		
AGA 341	SAM SEI (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9 & Doc 9733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/BOCAS DEL TORO	El aeropuerto no cuenta con servicios de salvamento y extinción de incendios (RFF). El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 5	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/02 del respectivo Informe)	A	Proveer los servicios de salvamento y extinción de incendios para el aeropuerto "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	PANAMÁ/DGAC		
AGA 342	SAM Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 & Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/BOCAS DEL TORO	No hay PAPI para ambas Pistas (08/26) como recomienda el ANP	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/04 del respectivo Informe)	B	Instalar los PAPIs como recomienda el ANP "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	PANAMÁ/DGAC		
AGA 343	SAM SEI (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9 & Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/CHAN GUINOLA/Cap. Manuel Niño	No hay servicios de salvamento y extinción de incendios (RFF). El ANP recomienda RFF Categoría 5	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/05 del respectivo Informe)	A	Proveer los servicios de salvamento y extinción de incendios Categoría 5, como indica el ANP "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	PANAMÁ/DGAC		
AGA 344	SAM Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 & Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/CHAN GUINOLA/Cap. Manuel Niño	No hay PAPI en la Pista 03 como recomienda el ANP	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/07 del respectivo Informe)	B	Instalar el PAPI en la Pista 03, como recomienda el ANP "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	PANAMÁ/DGAC		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 345 SAM	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 & Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/CHAN GUINOLA/Cap. Manuel Niño	Las señales de pista necesitan ser repintadas	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/08 del respectivo Informe)	A	Repintar las señales de pista "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	PANAMÁ/DG AC	DIC/ 2003	
AGA 346 SAM	SEI (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9 & Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/DAVID/Enrique Malek	El Aeropuerto no cuenta con servicios de salvamento y extinción de incendios (RFF). El ANP recomienda RFF Categoría 5	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/09 del respectivo Informe)	A	Proveer los servicios de salvamento y extinción de incendios Categoría 5 como recomienda el ANP "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	PANAMÁ/DG AC		
AGA 348 SAM	ANP (Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	De acuerdo al ANP, la Pista 21L debería ser del tipo NPA y debería tener sistema sencillo de iluminación de aproximación. Actualmente, la pista es del tipo NINST y no tiene sistema sencillo de iluminación de aproximación	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/13 del respectivo Informe)	B	Proveer el tipo NPA de pista y sistema sencillo de iluminación de aproximación para la Pista 21L de acuerdo al ANP "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Alargamiento de pista 03D en 400 m prevista para JUN 2005. Instalación de Sistema Sencillo de Aproximación en ENERO 2006, Pista 21 (Doc 134/PAN/03/902)	PANAMÁ/DG AC	ENE/ 2006	
AGA 349 SAM	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 & Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	No hay PAPI en la Pista 21L, como recomienda el ANP	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/14 del respectivo Informe)	B	Instalar el PAPI en la Pista 21L, como recomienda el ANP "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto para entrada en operación en JUN 2004 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DG AC	JUN/ 2004	
AGA 350 SAM	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 & Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	No hay PAPI en la Pista 21R, como recomienda el ANP	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/16 del respectivo Informe)	B	Instalar el PAPI en la Pista 21R, como recomienda el ANP "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se instalará en el año 2006 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DG AC	2006	
AGA 351 SAM	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 & Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	No hay señal de faja lateral de pista, como recomienda el ANP	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/17 del respectivo Informe)	B	Pintar la faja lateral de pista, de acuerdo a las recomendaciones del ANP "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se va a instalar carpeta asfáltica completa en 2004 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DG AC	2004	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 352 SAM	Planes Maestros (Doc 9184-AN/902, Parte 1)	PANAMÁ/DGAC	Los planes maestros de los aeropuertos de Colón y Tocumén, respectivamente, están actualizado y no-actualizado. Los demás aeropuertos no tienen planes maestros	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/18 del respectivo Informe)	B	Actualizar el Plan Maestro de Tocumén. Desarrollar planes maestros para los demás aeropuertos "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Tocumen S.A. Solicitó a OACI la contratación de IATA para confeccionar el plan maestro de Tocumen. Esta en proceso de contratación. Entrega prevista para MAR 2005 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	MAR/ 2005	
AGA 353 SAM	Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	PANAMÁ/DGAC	Los aeródromos no cuentan con planes para el traslado de aeronaves inutilizadas, con excepción de Tocumén que está bajo la responsabilidad de las aerolíneas	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/19 del respectivo Informe)	B	Proveer el desarrollo de planes para el traslado de aeronaves inutilizadas para todos los aeropuertos internacionales "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Tocumen S.A. inició el estudio de las alternativas de solución al tema de traslado de aeronaves. Tocumen tendrá un plan de traslado de aeronaves en JUL 2004 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	JUL/ 2004	
AGA 354 SAM	FOD/Mantenimiento (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9 & Doc 9137-AN/898, Partes 8 & 9)	PANAMÁ/DGAC	No hay barredoras mecánicas en los aeropuertos internacionales, con excepción de Tocumén y no se pone la debida atención a los problemas de FOD	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/21 del respectivo Informe)	A	Cumplir con las recomendaciones de la OACI con relación a las inspecciones diarias de los aeropuertos, limpieza de superficies, etc "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	PANAMÁ/DGAC		
AGA 355 SAM	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	Las señales horizontales de la pista 03L/21R necesitan ser repintadas	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/22 del respectivo Informe)	A	Proveer la pintura de las señales horizontales de la pista "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se completaron los trabajos de pintura en la zona de toma de contacto. Pintura general en el plan de recapeo. Inicio en JUN 2004 y finalización en MAY 2005 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	MAY/ 2005	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 356 SAM	Obstaculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 y 8)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	Hay un canal de drenaje a cielo abierto, aproximadamente, a 150 m del umbral de la Cabecera 03L. Este canal es peligroso en caso de un aterrizaje o salida de un avión de la pista durante el despegue	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/23 del respectivo Informe)	B	Proveer la cobertura del canal o su reubicación para fuera del área operacional de la pista "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: La cobertura será iniciada en JUN 2004 y finalizada en FEB 2005 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	FEB/ 2005	
AGA 357 SAM	Franja de Pista/Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 & 9, Enmienda 5 al Anexo 14)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	Hay una depresión muy cerca de la Cabecera 03R. Otras partes de la franja de pista también se encuentran desniveladas. El césped está alto (hasta 1.5 m) en algunas áreas, lo que se transforma en buen ambiente para las aves	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/24 del respectivo Informe)	A	Nivelar la franja de pista. El césped debería ser mantenida a una altura adecuada "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: La nivelación de la franja de pista está incluida en un proyecto que será iniciado en JUN 2004 y finalizado en FEB 2005. El césped fue cortado. Nuevo equipo con mejor rendimiento será comprado para corte de césped hasta DIC 2004 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	FEB/ 2005	
AGA 358 SAM	Drenaje (Anexo 14, Vol. I Cap. 9 & Doc 9137-AN/898, Parte 9)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	Hay un canal de drenaje en la franja de pista (Pista 03R/21L) y el sistema de drenaje necesita mejor mantenimiento	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/25 del respectivo Informe)	B	Limpiar y mantener el sistema de drenaje en condiciones adecuadas, eliminando la acumulación de agua "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: La limpieza y el mantenimiento será llevado a cabo de JUN 2004 a FEB 2005 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	FEB/ 2005	
AGA 359 SAM	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 & 8)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	Presencia de pequeña construcción frangible en la franja de pista (Pista 03R/21L), pero sobre base rígida de 30 cm de alto. El mismo problema ocurre con el localizador del ILS que es frangible, pero su base, de 30 cm de alto, es rígida. Las torres de las antenas también no son frangibles	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/26 del respectivo Informe)	B	Corregir estos problemas, rebajando las bases rígidas y transformando las estructuras rígidas en estructuras frangibles "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Incluido en el PROYECTO 3. Inicio en JUN 2004, finalización en FEB 2005 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	FEB/ 2005	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 360 SAM	RESA (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	La Pista 21L no tiene RESA pero tiene un área de 260 m de largo, no nivelada, más allá de la zona de parada	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/27 del respectivo Informe)	B	Nivelar el área más allá de la zona de parada para funcionar como RESA "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Incluido en el Proyecto 3. Empeza en JUN 2004 y finaliza en FEB 2005 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	FEB/ 2005	
AGA 361 SAM	Caminos de Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 8 & 9)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	No hay caminos de emergencia. Este aspecto es muy important porque no hay manera de llegar a las áreas de aproximación de ambas cabeceras	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/28 del respectivo Informe)	A	Construir caminos de emergencia "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Incluido en el Proyecto 3. Empeza en JUN 2004, finaliza en FEB 2005 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	FEB/ 2005	
AGA 362 SAM	Márgenes de Calle de Rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 & Doc 9157-AN/901, Parte 2)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	Los márgenes de las calles de rodaje tienen 5 m de ancho. La clave de referencia del aeródromo es 4E	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/29 del respectivo Informe)	B	Ampliar los márgenes de las calles de rodaje a 10.5 m de ancho "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Incluido en el Project 3. Inicia JUN 2004, finaliza FEB 2005 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	FEB/ 2005	
AGA 363 SAM	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	Algunas señales de la pista son de color amarilla y no están de acuerdo a los SARPs de la OACI	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/30 del respectivo Informe)	A	Pintar las señales de la pista de acuerdo al Capítulo 5 del Anexo 14, Volumen 1 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Cambio de color amarillo a blanco para la Pista 03R/21L en FEB 2004. Solicitado el cambio para la pista 03L/21R (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	AGO/ 2005	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 364 SAM	Emergencia/COE (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	El COE del aeropuerto no está bien ubicado. No hay visión clara del área de movimiento y de posiciones aisladas de parqueo de las aeronaves. Varias personas, en una misma sala, dedicadas a otras actividades pueden accionar el COE en caso de emergencia	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/31 del respectivo Informe)	A	Definir, claramente, quién sería responsable de las llamadas telefónicas para accionar el COE. Una sala debería ser preparada exclusivamente para el COE y solamente una persona debería ser responsable por el accionamiento del mismo. Los números de teléfonos deberían ser grandes y estar en lugar visible para el operador, por orden de prioridad de llamada. Mejor ubicación de esta sala "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Personal de Tocumen visitó Santiago y Quito para conocer sus instalaciones. Proyecto de construcción de nuevas instalaciones para el COE. Inicio en JUN 2004, finalización en DIC 2005 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	DIC/ 2005	
AGA 369 SAM	FOD/Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, Enmienda 5 al Anexo 14 & Doc 9137-AN/898, Partes 8 & 9)	PANAMÁ/DGAC/Tocumén	Se encontró presencia de FOD en la superficie de la plataforma, tales como: papeles, plásticos, metales, agregados finos y gruesos, etc. Asimismo, los pájaros se estaban alimentando de restos de comida de avión hechada en los depósitos de FOD	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY 2003, Acción Recomendada AGA/36 del respectivo Informe)	A	Mantener las superficies de los pavimentos libres de FOD, llevando a cabo las inspecciones diarias recomendadas por la OACI. Restos de alimentos no deberían quedarse en los depósitos de FOD y/o los mismos deberían estar siempre con tapa. "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" ACCIÓN PLAN: Presupuesto aprobado para adquisición de una barredora mecánica y recipientes con tapas para restos de alimentos. Programado para AGO 2004 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	AGO/ 2004	
AGA 462 SAM	Anexo 14, Vol. I	PANAMA/DGAC/TOCUMEN S.A.	Debil coordinación entre el área AGA de la DGAC y Tocumen S.A.	ABR/ 2006	Misión Regular de la OACI (26-28/ABR/06, Nueva Acción Recomendada AGA/01 del respectivo Informe)	U	Mejorar la coordinación entre el área AGA de la DGAC y Tocumen S.A.	PANAMA/DGAC/TOCUMEN S.A.		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 463	SAM Anexo 14, Vol. I, Chap. 9	PANAMA/DGAC	El Comité Nacional de Prevención del Peligro Aviario/Fauna no está activo	ABR/ 2006	Misión Regular de la OACI (26-28/ABR/06, Nueva Acción Recomendada AGA/02 del respectivo Informe)	A	Reactivar el Comité Nacional de Prevención del Peligro Aviario/Fauna	PANAMA/DGAC		
AGA 464	SAM Doc 8733, Vol. II, FASID	PANAMA/DGAC/BOCAS DEL TORO	ANP requiere ATR72 como aeronave crítica; carga máxima de 21 ton. Solamente aeronaves pequeñas son permitidas operar con carga máxima de 26,499 lb	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY/03, Acción Recomendada AGA/03 del respectivo Informe)	B	Solicitar oficialmente a la Oficina SAM para actualizar estas informaciones en el ANP	PANAMA/DGAC		
AGA 465	SAM Doc 8733, Vol. II, FASID	PANAMA/DGAC/CHAN GUINOLA	El ANP requiere ATR72 como aeronave crítica; carga máxima de 21 ton. Solamente aeronaves pequeñas son permitidas operar con carga máxima de 47,740 lb	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY/03, Acción Recomendada AGA/06 del respectivo Informe)	B	Solicitar oficialmente a la Oficina SAM para actualizar estas informaciones en el ANP	PANAMA/DGAC/CHANGUINOLA		
AGA 466	SAM Doc 8733, Vol. II, FASID	PANAMA/DGAC/DAVID/Enrique Malek	El ANP requiere código de referencia 3C; pista con 2050 m; carga máxima 21 ton; aeronave crítica ATR72. La pista tiene 2100 m y la carga máxima admisible es de 209,625 lb	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY/03, Acción Recomendada AGA/10 del respectivo Informe)	B	Solicitar oficialmente a la Oficina SAM para actualizar estas informaciones en el ANP	PANAMA/DGAC/DAVID/Enrique Malek		
AGA 467	SAM Doc 8733, Vol. II, FASID	PANAMA/DGAC/Marcos A. Gelabert	El ANP requiere pista con 1790 m; sin calle de rodaje paralela a la cabecera 18 y luces de borde de las calles de rodaje. La pista tiene 1800 m, hay calle de rodaje paralela a la cabecera 18 y hay luces de bordes en las intersecciones de las calles de rodaje	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY/03, Acción Recomendada AGA/11 del respectivo Informe)	B	Solicitar oficialmente a la Oficina SAM para actualizar estas informaciones en el ANP	PANAMA/DGAC/Marcos A. Gelabert		
AGA 468	SAM Doc 8733, Vol. II, FASID	PANAMA/DGAC/TOCUMEN S.A.	El ANP requiere 2600 m para la pista 03L/21R. La pista tiene 2682 m de largo.	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY/03, Acción Recomendada AGA/15 del respectivo Informe)	B	Solicitar oficialmente a la Oficina SAM para actualizar estas informaciones en el ANP	PANAMA/DGAC/TOCUMEN S.A.		
AGA 469	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 8	PANAMA/DGAC	Los aeropuertos internacionales tienen cerco perimétrico pero expuestos a vandalismo	MAY/ 2003	Misión Regular de la OACI (19-20 MAY/03, Acción Recomendada AGA/20 del respectivo Informe)	A	Proveer cercos perimétricos con respectiva protección contra vandalismo para los aeropuertos internacionales	PANAMA/DGAC		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>PAN Panama</b>										
AIS 41	SAM ANEXO 15 , Cap. 8; Doc 8733 ANP, Par. 20; FASID, Tabla AIS-1 Requisito de implantación de las unidades de AIS de aeródromo requeridas	Panamá	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS (David, Bocas del Toro y Changuinola), según lo requerido (FASID, Tabla AIS-1).		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006).	Estado indicado		
AIS 50	SAM Anexo 4, Cap. 2.18; Capítulos 16; Apéndice 5 Carta Aeronáutica Mundial	Panamá	No se cumple con la producción de la carta aeronáutica mundial (WAC; Escala 1:1,000,000), conforme a la distribución de hojas establecido por OACI para esta serie de cartas. No se produce esta serie de cartas con las especificaciones de OACI, ni bajo el WGS-84.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción 2006 Se produce la Carta Aeroáutica VFR (Escala 1:500,000), para dar cobertura a los límites territoriales y aguas jurisdiccionales del Estado.	Estado indicado		
AIS 71	SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de aproximación por instrumentos.	Panamá	Necesidad de completar la inclusión de la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en todas las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.		Registros Oficina SAM.	A	# El plan de acción (2002) indica que se esta tomando medidas..	Estado indicado		
AIS 77	SAM Anexo 4, Capítulo 3. Plano de Obstáculos de Aeródromo - OACI; Tipo A.	Panamá	Necesidad de una producción de los Plano de Obstáculos de Aeródromo - OACI; Tipo A, para los aeropuertos que se indican: Marcos Gelabert, Enrique Malek y Bocas del Toro.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) Será completado durante el año 2007	Estado indicado		
AIS 137	SAM Anexo 4, Capítulo 7; Par. 7.6.2. Cartas de Navegación en Ruta - OACI.	Panamá	Necesidad de producir e incluir en la AIP la Carta de Navegación en Ruta - OACI, incluyendo además las Altitudes Mínimas de Area(AMA).		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) Se esta tomando acción.	Estado iindicado		
AIS 170	SAM Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Panamá	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2006 Se esta tomando acción.	Estado		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 186 SAM	Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Panama	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) Se esta tomando acción..	Estado indicado		
AIS 199 SAM	Anexo 15, Capitulo 8.3.1; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 28 Servicio de Información Posterior al Vuelo.	Panama	Necesidad de una efectiva coordinación de los AIS, ATS y los operadores para el efectivo cumplimiento de este requerimiento.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) Durnate el 2007.	Estado indicado		
AIS 213 SAM	ANP Para. 11, 16, 17, 18 y 19 Capacitación del personal AIS	Panama	Necesidad de capaciar al personal AIS conforme a los requerimientos técnicos indicados por el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, Parte VIII (AIS/MAP), conforme a un programa regular para el aseguramiento de la calidad; y del otorgamiento a éste de un certificado de competencia que sea equivalente a una licencia AIS..		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2006 Durante 2006 - 2007	Estado indicado		
AIS 226 SAM	CAR-SAM ANP Part VIII (AIS); Para. 65, 66, 67, 68 y 69. Sistema AIS automatizado Regional	Panama	Requisito de implantar sistemas automatizados en los Servicios AIS, conforme a lo indicado en el plan de Navegación Aérea CAR/SAM..		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) En progreso.	Estado indicado		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**PAN Panama**

MET	35 SAM	Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Capítulo 2, Norma 2.1.5)	Panamá / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de Tocumen	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM.	NOV/ 2000	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U	Hacen esfuerzos para utilizar recursos de algunos proyectos por implantar. Planes de formación y actualización para empezar en el 2007 y finalizar en 2010. Se está coordinando con las universidades para subsanar esta deficiencia.	NCAA en coordinación con Hydromet Nat. Service	
MET	81 SAM	Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas (Anexo 3, Parte I, Cap. 4, norma 4.1.1)	Panamá, aeródromos de Changuinola, Bocas del Toro y David.	No hay estaciones MET en los aeródromos de MPBO, MPCH y MPDA.		Adquirir e instalar las estaciones.	U	La Autoridad Aeronáutica Civil ya tiene proyectada la instalación de sensores y equipos meteorológicos en los aeródromos de Bocas del Toro, Changuinola y David, y de esta manera corregir esta deficiencia lo más rápido posible.	AAC	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**PER Peru**

AGA 379	SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	PERÚ/DGAC/LAP/Jorge Chávez	No hay sistema sencillo de iluminación de aproximación para la Pista 33	MAY/ 2004	Misión Regular de la OACI (17-18 MAY 2004, Acción Recomendada AGA/10 del respectivo Informe)	B	Instalar sistema sencillo de iluminación de aproximación para la Pista 33 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	LAP		
AGA 380	SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	PERÚ/DGAC/CORPAC/ Pisco	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son CAT 7	MAY/ 2004	Misión Regular de la OACI (17-18 MAY 2004, Acción Recomendada AGA/11 del respectivo Informe)	A	Elevar los servicios de salvamento y extinción de incendios a CAT 9 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	DGAC/CORP AC		
AGA 381	SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	PERÚ/DGAC/CORPAC/ Pisco	No hay PAPI para la Pista 04	MAY/ 2004	Misión Regular de la OACI (17-18 MAY 2004, Acción Recomendada AGA/13 del respectivo Informe)	B	Instalar PAPI para la Pista 04 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	DGAC/CORP AC		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**PER Peru**

AIS	12 SAM Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1; 3.6.4.2 Sistema Geodésico WGS-84	Perú	Falta completar la total implantación del Sistema WGS-84, principalmente con respecto a los levantamiento de los obstáculos, coordinación de las coordenadas geográficas en los límites comunes de FIRs; así como la publicación de las ondulaciones geoidales según lo requeridos. a) Levantamiento de obstáculos: en el 2008 se reiniciará la actualización del levantamiento de obstáculos y de coordenadas. Fecha término 2009. b) Las coordenadas geográficas de los puntos de transferencia en los límites de la FIR Lima y FIRs adyacentes han sido coordinadas y completadas en el año 2006. c) Ondulación geoidal: no hay planes en el corto plazo.	ENE/ 2008	Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 90% implantada	Estado indicado	2009	
AIS	39 SAM Anexo 15; 3.6.1 Idioma inglés	Perú	Requerimiento de utilizar el idioma inglés en AIP en Perú.	JUL/ 2008	Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2006) 15% implantada.	Estado indicado	DIC/ 2009	
AIS	42 SAM ANEXO 15, Cap. 8; Doc 8733 ANP, Par. 20; FASID,Tabla AIS-1 Requisito de implantación de las unidades de AIS de aeródromo requeridas.	Perú	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS (Pisco) según lo requerido (FASID,Tabla AIS-1). Se ha implantado una unidad AIS en el aeródromo de Pisco con personal con licencia AIS.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 80% implantada.	Estado indicado	DIC/ 2008	
AIS	56 SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Peru	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción (2006)	Estado indicado	DIC/ 2012	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 73	SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.6.5. Cartas de aproximación por instrumentos.	Perú	Necesidad de completar la inclusión de la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en todas las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.		Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2006) 40% implantada.	Estado indicado	DIC/ 2010	
AIS 78	SAM Anexo 4, Capítulo 3. Plano de Obstáculos de Aeródromo - OACI; Tipo A.	Perú	Necesidad de una producción de los Plano de Obstáculos de Aeródromo - OACI; Tipo A, para los aeropuertos que se indican: Arequipa, Chiclayo, Iquitos, Cusco, y Talara.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 30% implantada.	Estado indicado	DIC/ 2010	
AIS 114	SAM Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 26. Boletín de Información Previo al Vuelo (PIB).	Perú	Integración automática de productos PIB, MET y FPL para uso directo por los usuarios.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 80% implantada.	Estado indicado	DIC/ 2010	
AIS 128	SAM Anexo 15, Capítulo 8.3.1; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 28 Servicio de Información Posterior al Vuelo.	Perú	Necesidad de una efectiva coordinación de los AIS, ATS y los operadores para el efectivo cumplimiento de este requerimiento.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 80% implantada.	Estado indicado	DIC/ 2009	
AIS 172	SAM Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Peru	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2006 30% implantada	Estado	DIC/ 2012	
AIS 176	SAM Anexo 4, Cap. 2.18; Capítulos 16; Apéndice 5 Carta Aeronáutica Mundial	Peru	No se cumple con la producción de la carta aeronáutica mundial (WAC; Escala 1:1,000,000), conforme a la distribución de hojas establecido por OACI para esta serie de cartas. No se produce esta serie de cartas con las especificaciones de OACI, ni bajo el WGS-84.		Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2006)	Estado indicado	2012	
AIS 188	SAM Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Peru	Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) En progreso.	Estado indicado	DIC/ 2012	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**PER Peru**

CNS	25 SAM	Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. ILS CAT II	Perú LIMA-CALLAO/Jorge Chavez	El actual sistema ILS cumple con la performance de CAT I	MAY/ 1989	De acuerdo con el Plan, el ILS requiere una calidad de señal de Categoría II	B	Peru ha indicado que el aeropuerto ya reúne las condiciones operacionales para la Categoría. Solo falta la inspección en vuelo del ILS	Perú	
-----	--------	---	-------------------------------	--	-----------	--	---	--	------	--

**PER Peru**

MET	46 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Capitulo 4, Rec 4.6.3.2)	Perú / Estaciones meteorológicas aeronáuticas	No se han implantado los RVR de SPIM MID, SPHI, SPSO y SPTN.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición o la reparación de los RVR.	A	Chiclayo 2009, Pisco 2010 y Tacna 2011. El RVR MID de Lima, 2009.	CORPAC	2011
MET	63 SAM	Alcance visual en la pista (Anexo 3, Cap. 4, Norma 4.6.3.4) Tabla AOP 1 del FASID (CAR/SAM III-AOP 1-35)	Estación meteorológica de aeródromo de Lima-Callao	No se hacen evaluaciones del alcance visual en la pista en el punto medio.	NOV/ 2004		U	Se va a trasladar el RVR del extremo de la pista al punto medio.	CORPAC	2009

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### PRY Paraguay

AGA	24 SAM	Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aeródromo de Asunción/Silvio Pettrossi	El pavimento de la pista principa está en proceso de deterioro	Detectado durante la misión realizada por la Secretaría de la OACI Fax de 22 NOV 2002 de Paraguay	U	ACCIÓN TOMADA: Fue realizada la reparación en ambas cabeceras: 1000m. De RWY02 Yy 600 m. De RWY 20, y a la fecha se encuentra en proceso el recapado del 100% de la pista. Se estiman sesenta (60) días de trabajos para la finalización de la segunda etapa de 1.700m de RWY aproximadamente PLAN DE ACCIÓN: Está planeado un recapeo para los 15 m centrales de pista para 2006 (Doc DINAC 832/2005, 22 JUL 05)	Paraguay	2006	
AGA	60 SAM	Condiciones de la superficie de la pista (Annex 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettrossi	Pista bastante comprometida funcional y estructuralmente, con muchas fallas	JUL/ 2001 Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI Planeado para 2003, fax de 22 NOV 2002 de Paraguay	A	Conducir evaluación funcional y estructural. Corregir las fallas y rehabilitar el pavimento, tal como lo indica la evaluación estructural "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Paraguay	2003	
AGA	61 SAM	Características de frenado de superficie de pista (Anexo 14, Vol. I, Caps. 2, 3, 9)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettrossi	No existen características de frenado medidas y reportadas a los pilotos	SEP/ 2001 Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI Planeado para 2003, fax de 22 NOV 2002 de Paraguay	B	Periódicamente hay que medir el coeficiente de fricción de la pista y reportar las características de frenado a los pilotos. ACCIÓN TOMADA: Desarrollo de programa para entrenar los técnicos, contacto con Brazil para cooperación técnica y contacto con dos universidades en Asunción	Paraguay	2003	
AGA	62 SAM	Margen de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettrossi	El ancho del margen de la pista es 4m	SEP/ 2001 Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI Planeado para 2003, fax de 22 NOV 2002 de Paraguay	B	Alargar el ancho del margen de la pista a 7.5 m. ACCIÓN TOMADA: Está en desarrollo un proyecto para ampliación del margen	Paraguay	2003	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 63 SAM	Franjas de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	Franjas de pista desniveladas y angostas	SEP/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI Planeado para 2003, fax de 22 NOV 2002 de Paraguay	B	Nivelar y alargar las franjas de pista a 150 m de ancho a cada lado del eje de pista. ACCIÓN TOMADA: Se proyecta alargar las franjas en función de la disponibilidad de recursos	Paraguay	2003	Falta de recursos financieros
AGA 65 SAM	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	El acceso que está cerca de la estación de bomberos para la pista no es adecuado (no es recto)	SEP/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI Planeado para 2003, fax de 22 NOV 2002 de Paraguay	B	Construir un acceso directo a la pista cerca de la estación de bomberos. ACCIÓN TOMADA: Se está finalizando el proyecto de salida rápida a la pista y el traslado del Cuartel del SEI al sector norte de la plataforma, conforme al Plan Maestro del aeropuerto	Paraguay	2003	
AGA 66 SAM	Torre de control (Doc 9184, Parte 1)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	Existen 4 columnas de concreto dentro de la torre de control, la que impide la visibilidad de los controladores	SEP/ 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI Planeado para 2003, fax de 22 NOV 2002 de Paraguay	B	Construir una oficina de control un piso más arriba del edificio, si es que la construcción lo resiste. ACCIÓN TOMADA: Se están realizando los estudios de opciones, conforme a la resistencia estructural de la construcción para construir una oficina sobre la existente	Paraguay	2003	
AGA 269 SAM	Peligro Aviario (Enmienda 5, Anexo 14, Vol. I)	Paraguay/DINAC	No hay Comité Nacional de Peligro Aviario y Comités Coordinadores Aeroportuarios	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (07/08 AGO 2003 - Acción Recomendada AGA/01 del respectivo Informe)	A	Crear el Comité Nacional de Peligro Aviario y los Comités Aeroportuarios de Coordinación "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" *(Doc P/DINAC No. 695/2004, 24 JUN 2004)	DINAC	DIC/ 2004	
AGA 270 SAM	Planes de Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9 & Doc 9137-AN/898)	Paraguay/DINAC	Los Planes de Emergencia no está actualizados	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (07/08 AGO 2003 - Acción Recomendada AGA/02 del respectivo Informe)	A	Actualizar Planes de Emergencia "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" *(Doc P/DINAC No. 695/2004, 24 JUN 2004)	DINAC	DIC/ 2004	
AGA 271 SAM	Certificación de Aeródromos (Anexo 14, Vol. I, Sec. 1.3, Doc 9774)	Paraguay/DINAC	No hay documentación básica para la certificación de aeródromos	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (07/08 AGO 2003 - Acción Recomendada AGA/03 del respectivo Informe)	A	Preparar la documentación básica e iniciar el proceso de certificación "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" *(Doc P/DINAC No. 695/2004, 24 JUN 2004)	DINAC	DIC/ 2004	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 272 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP	Paraguay / SGAS - ASUNCIÓN / Aeropuerto Int'l Silvio Pettirossi	La información sobre la clave de referencia de aeródromo, aeronave crítica y masa total de despegue no es consistente	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (07/08 AGO 2003, Acción Recomendada AGA/04 del respectivo Informe)	B	Enviar la información correcta y solicitar a la Oficina SAM para que haga los trámites correspondientes "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" *(Doc P/DINAC No. 695/2004, 24 JUN 2004)	DINAC	DIC/ 2004	
AGA 273 SAM	Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Sec. 9.3 & Doc 9173, Parte 5)	Paraguay/DINAC	No hay planes de remoción de aeronaves inutilizadas	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (07/08 AGO 2003, Acción Recomendada del respectivo Informe)	A	Desarrollar planes de remoción de aeronaves inutilizadas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" *(Doc P/DINAC No. 695/2004, 24 JUN 2004)	DINAC	DIC/ 2004	
AGA 274 SAM	Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Sec. 9.1)	Paraguay / SGAS - ASUNCIÓN / Aeropuerto Int'l Silvio Pettirossi	El COE no está bien estructurado. No hay responsable para accionarlo en caso de emergencia	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (07/08 AGO 2003, Acción Recomendada AGA/10 del respectivo Informe)	A	Re-estructurar el COE. Mantener responsable para accionarlo en caso de emergencia "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" *(Doc P/DINAC No. 695/2004, 24 JUN 2004)	DINAC	DIC/ 2004	
AGA 275 SAM	Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Sec. 3.3 and 8.7 & Cap. 8 de su Adjunto)	Paraguay / SGAS - ASUNCIÓN / Aeropuerto Int'l Silvio Pettirossi	Bases rígidas para antenas del localizador de ILS	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (07/08 AGO 2003, Acción Recomendada AGA/11 del respectivo Informe)	A	Eliminar bases rígidas y proveer todo el conjunto frangible "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" *(Doc P/DINAC No. 695/2004, 24 JUN 2004)	DINAC	DIC/ 2004	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**PRY Paraguay**

AIS	11 SAM Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1; 3.6.4.2 Sistema Geodésico WGS-84	Paraguay	Falta completar la total implantación del Sistema WGS-84, principalmente con respecto a los levantamiento de los obstáculos; así como la publicación de las ondulaciones geoidales según lo requeridos.	Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 90% implantada.	Estado indicado	febrero 2008: 1) Los trabajos relacionados con el levantamiento de obstáculos en el sistema WGS84 fueron concluidos. 2) Las publicaciones han sido incluidas en la AIP. 3) La ondulación geoidal se completará en 2008. 4) Se tiene previsto realizar un nuevo levantamiento de obstáculos en el aeropuerto de Asunción y de Guarani durante el 2008.
AIS	22 SAM Anexo 4 de OACI. Sistema Geodésico WGS-84	Paraguay	Necesidad de producir todas las cartas aeronáuticas requeridas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84, principalmente los planos de aeródromo/helipuerto con las ondulaciones geoidales.	Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2006 90% implantada.	Estado indicado	Febrero 2008: 1) Todas las cartas aeronáuticas son producidas conforme a los requisitos del sistema WGS84, incluidos los planos de aeródromos/helipuertos. 2) La publicación de las ondulaciones geoidales se realizarán en el 2008.
AIS	38 SAM Anexo 15; 3.6.1 Idioma inglés	Paraguay	Requerimiento de utilizar el idioma inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2006) 15% implantada.	Estado indicado	Se mantendrá como una diferencia respecto a los SARPS de referencia. La misma se publica conforme a los requisitos establecidos.
AIS	51 SAM Anexo 4, Cap. 2.18; Capítulos 16; Apéndice 5 Carta Aeronáutica Mundial	Paraguay	No se cumple con la producción de la carta aeronáutica mundial (WAC; Escala 1:1,000,000), conforme a la distribución de hojas establecido por OACI para esta serie de cartas. No se produce esta serie de cartas con las especificaciones de OACI, ni bajo el WGS-84.	Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción (2006).	Estado indicado	Febrero 2008: 1) El Instituto Cartográfico o mediano plazo no tiene previsto la producción de este tipo de cartas. 2) Se mantendrá como una diferencia respecto a los SARPS.

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 55	SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Paraguay	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción (2006)	Estado indicado		Febrero 2008: 1) El Instituto Cartográfico o mediano plazo no tiene previsto la producción de este tipo de cartas. 2) Se mantendrá como una diferencia respecto a los SARPs.
AIS 72	SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de aproximación por instrumentos.	Paraguay	Necesidad de completar la inclusión de la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en todas las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.		Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2006) 60% implantada	Estado indicado		Febrero 2008: En todos los aerodromos que disponen de cartas de aproximación por instrumentos, el Cap. 11.7.2 del Anexo 4 "no es aplicable" debido a que la topografía del terreno en ningún caso sobrepasa las especificaciones indicadas.
AIS 113	SAM Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 26. Boletín de Información Previo al Vuelo (PIB).	Paraguay	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo (PIB) en todos los aeródromos designados según la Tabla FASID AIS 1; principalmente, mediante la integración automática de productos PIB, MET y FPL para uso directo por los usuarios.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 30% implantada.	Estado indicado		Febrero 2008: 1) El requisito del PIB automatizado será implantado en junio 2008 a través del AMHS.
AIS 150	SAM Anexo 15, Para. 5.2.2.1. Uso del inglés en los NOTAM.	Paraguay	Necesidad de utilizar idioma inglés en las partes del NOTAM que requieren texto en lenguaje claro (Apéndice 6, 8. Casilla E).		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2006. 40% implantada	Estado indicado		Febrero 2008: Este requisito se ha cumplido en el año 2007. Con la implantación del Sistema automatizado NOTAM, los procedimientos aplicables serán actualizados para junio 2008.

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 171 SAM	Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Paraguay	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2006 100% implantada	Estado		Febrero 2008: La implantación del sistema de calidad se encuentra en la fase previa a la certificación ISO 9001:2000. Fecha de implantación estimada: 2008.  Marzo 2008: El sistema de gestión de calidad en la AIS se ha implantado. Se inicio el proceso de certificación ISO 9001:2000.
AIS 187 SAM	Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Paraguay	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción En progreso	Estado indicado		Febrero 2008: El requisito será satisfecho con la implantación del sistema de calidad certificada en Normas ISO 9001-2000.
AIS 200 SAM	Anexo 15, Capítulo 8.3.1; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 28 Servicio de Información Posterior al Vuelo.	Paraguay	Necesidad de una efectiva coordinación de los AIS, ATS y los operadores para el efectivo cumplimiento de este requerimiento.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) Falta de procedimientos requeridos.	Estado indicado		
AIS 201 SAM	ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Paraguay	Necesidad de incluir de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Helipuerto de la OACI.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 80% implantada.	Estado indicado		Febrero 2008: La publicación de las ondulaciones geoidales se cumplirá en junio 2008.
AIS 227 SAM	CAR-SAM ANP Part VIII (AIS); Para. 65, 66, 67, 68 y 69. Sistema AIS automatizado Regional	Paraguay	Requisito de implantar sistemas automatizados en los Servicios AIS, conforme a lo indicado en el plan de Navegación Aérea CAR/SAM..		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2002) 25% implantada.	Estado indicado		Febrero 2008: Con la implantación del Sistema AMHS, este proceso será completado en 2009.

# DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**PRY Paraguay**

ATM	10 SAM	Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo, CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Paraguay	El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos. (Anexo 1)	OCT/ 1995	GREPECAS/5	U	Con Nota GNA-001/02 de fecha 22 de noviembre del 2002, la administración ha iniciado el proceso de capacitación para el dominio del idioma inglés, cuya culminación está programada para el año 2005. (Misión 2004: se insta al Estado a mantener el programa de capacitación de esta área).	DINAC Paraguay	DIC/ 2007	Paraguay informó que prevé su solución en 2007.
-----	--------	---	----------	---	-----------	------------	---	--	----------------	-----------	---

**PRY Paraguay**

CNS	15 SAM	Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. DME	Paraguay ASUNCION/S. Pettrossi	Este DME no está implantado	MAY/ 1989	Este DME está asociado con el ILS para operaciones de aproximación y aterrizaje. Se utiliza NDBs como balizas	A	Paraguay informó que no procederá a la instalación del DME asociado con el ILS dado que el ILS posee radiobaliza intermedia y exterior.	Paraguay		No se implementará
CNS	21 SAM	Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. VOR	Paraguay, Mariscal Estigarribia	Este VOR no está implantado	MAY/ 1989	Esta instalación, recomendada para la navegación en ruta, daría apoyo a las rutas aéreas UA320 y UA321	A	El Proyecto de Modernización de los servicios de ayuda a la navegación aérea de Paraguay contempla la adquisición del VOR /DME. Fecha para su implantación no fue suministrada.	Paraguay		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>PRY Paraguay</b>										
MET 36	SAM Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Capítulo 2, Norma 2.1.5)	Paraguay / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficinas de vigilancia meteorológica	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM. El personal actual no satisface las necesidades mínimas para prestar el servicio MET.	OCT/ 2006	Planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U	Corto Plazo: Contratar el personal disponible egresado de la FP-UNA, y a 5 observadores Meteorológicos, egresados del Curso de Clase IV realizado por la INAC. Mediano Plazo: Realizar Curso de Formación en Meteorología Aeronáutica, acorde a los requisitos del documento N° 258 de la OMM. Largo Plazo: Elaborar proyectos de formación de personal Clase I y Clase II con la ayuda de Co-operación Técnica Voluntaria, y entidades de enseñanza superior del país.	DINAC	DIC/ 2007	Existen restricciones legales ya que, actualmente no es posible aumentar el número de funcionarios públicos contratados.
MET 45	SAM Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Paraguay / Estaciones meteorológicas aeronáuticas	Los RVR de SGAS se encuentra funcionando pero no está operativo. El RVR de SGES no funciona.	OCT/ 2006	En SGAS, el equipo esta instalado pero con problema de comunicación. En SGES, el equipo esta fuera de funcionamiento y está planificada la compra de una estación semiautomática meteorológica, que incluye un equipo de RVR.	A	En SGAS. Se está revisando el contrato con la OACI para la adquisición del RADIO-MODEM, equipo con el que se realizará la conexión del RVR y las dependencias ATS/MET(CAP). Se está ejecutando un proyecto que se encuentra en etapa de licitación, a través del cual, se prevé adquirir una estación meteorológica semiautomática con RVR incluido, para SGES.	DINAC	ENE/ 2009	
MET 90	SAM Observaciones e informes ordinarios (Anexo 3, Cap. 8, Norma 4.3.2 a.)	Paraguay/Aeródromo de Ciudad del Este	No preparan el MET REPORT.	OCT/ 2006	Implantar la norma.	A		DINAC	JUL/ 2009	
MET 91	SAM Observaciones e informes especiales (Anexo 3, Cap. 4, Norma 4.4.2 a.)	Paraguay/Aeródromo de Ciudad del Este	No preparan el SPECIAL.	OCT/ 2006	Implantar la norma	A		DINAC	JUL/ 2009	
MET 92	SAM Información Climatológica aeronáutica (Anexo 3, Cap. 8, Norma 8.1.1)	Paraguay/Aeródromos de Asunción y Ciudad del Este	No preparan tablas climatológicas de aeródromos.	OCT/ 2008	Implantar la norma.	B		DINAC	JUL/ 2009	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>SUR Suriname</b>										
AGA 230	SAM Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.5, y su Enmienda No. 5, Doc 9137-AN/898, Part 3 and Doc 9332)	Suriname/Todos los aeródromos	No hay Comité de Peligro Aviario	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	A	Establecer Comité de Peligro Aviario "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Suriname		
AGA 231	SAM Servicios de salvamento y extinción de incendios (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2)	Suriname/NEW NICKERIE/Aeródromo Maj. Fernandes	El aeródromo no cuenta con servicios de salvamento y extinción de incendios. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 3	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	U	Proveer Categoría 3 para los servicios de salvamento y extinción de incendios y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Suriname		
AGA 232	SAM Ayudas Visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID)	Suriname/NICKERIE/Aeródromo Maj. Fernandes	No hay PAPIs en las dos pistas, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar los PAPIs en ambas pistas y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Suriname		
AGA 233	SAM Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID)	Suriname/NICKERIE/Aeródromo Maj. Fernandes	No hay señal de faja lateral de pista, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Proveer la señal de faja lateral de pista y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Suriname		
AGA 234	SAM Ayudas visuales (Doc 8733, Vol. II, FASID)	Suriname/PARAMARIBO/Aeródromo Zorg en Hoop	No hay PAPIs en ambas las pistas, como recomienda el Plan Regional de Navegación Aérea	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Instalar los PAPIs en ambas pistas y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Suriname		
AGA 241	SAM Características físicas/Objetos en franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3 y su Adjunto A, Par. 8.2)	Suriname/Aeródromo Johan Adolf Pengel	Presencia de caja de concreto de 130 cm de largo por 120 cm de ancho por 30 cm de altura a cada lado del umbral de la pista 11	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Atender al párrafo 3.3 del Anexo 14, Vol. I y párrafo 8.2 de su Adjunto A y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Suriname		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 242 SAM	Características físicas/Objeto en franja de pista (Anexo 14, Vol I, Cap. 3.3 y su Adjunto A, párrafo 8.2)	Suriname/ZANDERY/Aeródromo Johan Adolf Pengel	Presencia de caja de concreto de 200 cm de largo, 60 cm de ancho y 20 cm de altura localizada a 15 m, en la dirección de la pista 11. Esta caja es una base rígida para una señal vertical frangible	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Atender los párrafos 3.3 y 8.7 del Anexo 14, Vol. I y párrafo 8.2 del Adjunto A y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Suriname		
AGA 243 SAM	Servicios de Emergencia/Otros servicios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.3)	Suriname/ZANDERY/Aeródromo Johan Adolf Pengel	No hay plan para traslado de aeronaves inutilizadas	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	B	Desarrollar un Plan para Traslado de Aeronaves Inutilizadas y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Suriname		
AGA 429 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap 9 & Doc 9137-AN/898, Part 7	SURINAM/CAA	No hay planes de emergencia en los aeropuertos	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/01 del respectivo Informe)	U	Implementar planes de emergencia en los aeropuertos	CAA		
AGA 430 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap 1 & Doc 9774	SURINAM/CAA	No hay documentación básica para certificación de aeródromos publicada	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/02 del respectivo Informe)	B	Preparar y publicar documentación básica para certificación de aeródromos	CAA		
AGA 431 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap 9 & Doc 9773, Parte 5	SURINAM/CAA	No hay planes de traslado de aeronaves inutilizadas en los aeropuertos internacionales	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/03 del respectivo Informe)	B	Proveer planes de traslado de aeronaves inutilizadas para los aeropuertos internacionales	CAA		
AGA 432 SAM	Doc 8733 FASID CAR/SAM - AOP	SURINAM/SMNI – NEW/NICKERIE/Maj. Fernandes	Clave de referencia de aeródromo 1A en el ANP en vez de 1B	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/04 del respectivo Informe)	B	Solicitar enmienda para corregir ANP	CAA		
AGA 433 SAM	Doc 8733 FASID CAR/SAM - AOP	SURINAM/SMNI – NEW/NICKERIE/Maj. Fernandes	El ANP requiere señal de eje de calle de rodaje y señal de punto de espera	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/05 del respectivo Informe)	B	Solicitar enmienda para corregir ANP	CAA		
AGA 434 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	SURINAME/SMZO – PARAMARIBO/Zorg en Hoop	Codigo de referencia de aeródromo 1A en el ANP en vez de 1B	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/06 del respectivo Informe)	B	Solicitar enmienda para corregir ANP	CAA		
AGA 435 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	SURINAME/SMZO – PARAMARIBO/Zorg en Hoop	No hay señal designadora de pista en la pista 29 (requerimiento del ANP)	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/07 del respectivo Informe)	A	Proveer señal designadora de pista para la pista 29, de acuerdo al ANP	CAA		

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 436	SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	SURINAME/SMUP – ZANDERLY/Johan Adolf Pengel Int'l	No hay sistema sencillo de iluminación de aproximación para la pista 11 (Requerimiento del ANP)	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/08 del respectivo Informe)	B	Instalar sistema sencillo de iluminación de aproximación para la pista 11, de acuerdo al ANP	CAA/Operador del aeropuerto		
AGA 437	SAM Anexo 14, Vol. I, Caps. 3 & 4	SURINAME/SMUP – ZANDERLY/Johan Adolf Pengel Int'l	Insuficiente ancho de franja de pista al lado norte (canal, elevación de terreno y cerca en la franja)	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/09 del respectivo Informe)	B	Eliminar los obstáculos y proveer franja de pista con 150 m de ancho	CAA/Operador del aeropuerto		
AGA 438	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap 4	SURINAME/SMUP – ZANDERLY/Johan Adolf Pengel Int'l	Árboles penetrando la superficie de transición al lado Norte de la pista	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/10 del respectivo Informe)	A	Cortar los árboles para dejar la superficie de transición libre de obstáculos al lado Norte de la pista	CAA/Operador del aeropuerto		
AGA 439	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap 1 & Doc 9774	SURINAME/SMUP – ZANDERLY/Johan Adolf Pengel Int'l	El aeródromo todavía no está certificado de acuerdo al Doc 9774	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/11 del respectivo Informe)	B	El aeródromo necesita ser certificado de acuerdo al Doc 9774	CAA/Operador del aeropuerto		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>SUR Suriname</b>										
AIS 13	SAM Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1 Sistema Geodésico WGS-84	Suriname	Necesidad de cumplir con la total y efectiva implantación del Sistema Geodésico WGS-84.		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción 2005. En progreso		Estado indicado	
AIS 24	SAM Anexo 4 de OACI. Sistema Geodésico WGS-84	Suriname	Necesidad de producir todas las cartas aeronáuticas requeridas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2005) En progreso.		Estado indicado	
AIS 31	SAM Anexo 15 de OACI, Capítulo 6, ANP (Doc 8733) Par. 46 - 49.. Sistema AIRAC.	Suriname	Necesidad de aplicar los requisitos del sistema AIRAC de manera efectiva.		Registros Oficina SAM.	U	Plan de acción (2005). 80% implantada		Estado indicado	
AIS 43	SAM ANEXO 15, Cap. 8; Doc 8733 ANP, Par. 20; FASID, Tabla AIS-1 Requisito de implantación de las unidades de AIS de aeródromo requeridas.	Suriname	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS (New Nickerie, Zandery y Zorg en Hoop) según lo requerido (FASID, Tabla AIS-1).		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2005) 80% implantada.		Estado indicado	
AIS 57	SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Suriname	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción 2005.		Estado indicado	
AIS 115	SAM Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 26. Boletín de Información Previo al Vuelo (PIB).	Suriname	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo (PIB) en todos los aeródromos designados según la Tabla FASID AIS 1; principalmente, mediante la integración automática de productos PIB, MET y FPL para uso directo por los usuarios.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2005 80% implantada		Estado indicado	
AIS 129	SAM Anexo 15, Capítulo 8.3.1; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 28 Servicio de Información Posterior al Vuelo.	Suriname	Necesidad de una efectiva coordinación de los AIS, ATS y los operadores para el efectivo cumplimiento de este requerimiento.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2005 70% implantada		Estado indicado	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 136	SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de Aproximación por Instrumentos - OACI.	Suriname	Necesidad de incluir la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2005 70% implantada	Estado indicado		
AIS 161	SAM Anexo 4, Capítulo 7; Par. 7.6.2. Cartas de Navegación en Ruta - OACI.	Suriname	Necesidad de producir e incluir en la AIP la Carta de Navegación en Ruta - OACI, incluyendo además las Altitudes Mínimas de Area(AMA).		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción 2005 70% implantada	Estado iindicado		
AIS 173	SAM Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Suriname	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2005 En progreso	Estado		
AIS 189	SAM Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Suriname	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción 2005 En progreso	Estado indicado		
AIS 203	SAM ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Suriname	Necesidad de incluir de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Helipuerto de la OACI.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 70% implantada	Estado indicado		
AIS 229	SAM CAR-SAM ANP Part VIII (AIS); Para. 65, 66, 67, 68 y 69. Sistema AIS automatizado Regional	Suriname	Requisito de implantar sistemas automatizados en los Servicios AIS, conforme a lo indicado en el plan de Navegación Aérea CAR/SAM..		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2005) En progreso.	Estado indicado		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**SUR** Suriname

CNS	26 SAM	Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. NDB	Suriname PARAMARIBO/Zorg en Hoop	Este NDB no está implantado	MAY/ 1989	Se recomendó esta instalación para la navegación terminal	B	El NDB no será instalado. La Administración Aeronautica de Surinam solicitó remover el NDB de la Tabla 3 del FASID.	Surinam	No se implantará
-----	--------	--	-------------------------------------	-----------------------------	-----------	---	---	---	---------	------------------

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>SUR Suriname</b>										
MET 21	SAM Intercambio de información meteorológica operacional (FASID CAR/SAM, párrafos 35 al 39)	Suriname / Estaciones meteorológicas aeronáuticas y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de Paramaribo	La información OPMET no se está difundiendo de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2A y MET 2B del FASID CAR/SAM.	JUN/ 1996	Seguimiento a las Tablas MET 2A y MET 2B del FASID CAR/SAM.	A		Servicio Meteorológico	DIC/ 2009	
MET 38	SAM Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5)	Suriname / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de Paramaribo	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM.	JUN/ 1996	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U		NCAA en coordinación con el Servicio MET	DIC/ 2009	
MET 47	SAM Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 6.3.2)	Suriname - Estaciones meteorológicas aeronáuticas	No ha sido implantado el RVR de Zandery - SMJP.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR.	A		NCAA en coordinación con el Servicio MET	DIC/ 2009	
MET 58	SAM Informacion SIGMET (Anexo 3, Cap. 7, Norma 7.1.1)	Oficina de Vigilancia Meteorológica (MWO-Paramaribo) de Suriname	No se esta preparando la informacion SIGMET	OCT/ 2004	a) Preparar la información SIGMET con base en la Plantilla de la Tabla A6-1 para mensajes SIGMET y AIRMET y aeronotificaciones especiales (enlace ascendente); y b) hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM.	U		Servicio Meteorológico	DIC/ 2009	
MET 59	SAM Viento en superficie (Anexo 3, Norma 4.1.2.1)	Dependencia COM Surinam	La presentacion visual del viento en superficie en las dependencias ATS corresponde a sensores del viento instalados sobre la TWR	OCT/ 2004	Las presentaciones visuales de los vientos en superficie en las dependencias ATS deben corresponder a los sensores de la estacion meteorologica	U		NCAA en coordinacion con Servicio Meteorológico	DIC/ 2009	
MET 64	SAM Necesidades en materia de comunicaciones (Anexo 3, Norma 11.1.1)	Dependencia COM de Suriname		OCT/ 2004	Deberían contar con instalaciones de telecomunicaciones apropiadas para permitir a las oficina MET proporcionar la información MET requerida a las dependencias ATS	A		NCAA en coordinación con el Servicio Meteorológico	DIC/ 2009	
MET 96	SAM Observaciones e informes ordinarios (Anexo 3, Cap. 8, Norma 4.3.2 a.)	Suriname/Aeródromos de SMNI, SMZO, SMJP.	No se preparan los MET Reports.	DIC/ 2008	Implantar la norma.	A		Servicio Meteorológico	DIC/ 2009	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
MET 97 SAM	Observaciones e informes especiales (Anexo 3, Parte I, Cap. 4, Norma 4.4.2 a).	Suriname/Aeródromos de SMNI, SMZO, SMJP.	No se preparan los SPECIAL Reports.	DIC/ 2008	Implantar la norma.	A		Servicio Meteorológico	DIC/ 2009	
MET 98 SAM	Información Climatológica aeronáutica (Anexo 3, Cap. 8, Norma 8.1.1)	Suriname/Aeródromos de SMNI, SMZO, SMJP.	No se preparan las tablas climatológicas de aeródromo.	DIC/ 2008	Implantar la norma.	B		Servicio Meteorológico	DIC/ 2009	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>URY Uruguay</b>										
AGA 259	SAM Ayudas Visuales (Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	Uruguay/SUCA-COLONIA/Int'l de Colonia	No hay PAPI instalado para la Pista 12	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (05/06 AGO 2003 - Acción Recomendada AGA/04 del respectivo Informe	A	Instalar el PAPI para la Pista 12 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se está diseñando un procedimiento de descenso GPS-NPA a ser sincronizado con los PAPIs (Fax 075/04, 21 SEP 2004, de la DINACIA)	Uruguay/DINACIA		
AGA 265	SAM Ayudas Visuales (Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	Uruguay/SUMU-MONTEVIDEO/Carrasco Int'l Gral. Cesáreo L. Benisso	El sistema sencillo de iluminación de aproximación no está instalado para la Pista 06	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (05/06 AGO 2003 - Acción Recomendada AGA/16 del respectivo Informe)	A	Instalar el sistema sencillo de iluminación de aproximación para la Pista 06 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Será instalado en 2005/2006 (Fax 075/04, 21 SEP 2004, de la DINACIA)	DINACIA	2006	
AGA 266	SAM Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9 & Doc 9173, Part 5)	Uruguay/DINACIA/ Todos aeropuertos internacionales	No hay planes de traslado de aeronaves inutilizadas para los aeropuertos internacionales	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (05/06 AGO 2003 - Acción Recomendada AGA/35 del respectivo Informe)	B	Preparar planes de traslado de aeronaves inutilizadas para los aeropuertos internacionales "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	DINACIA		
AGA 267	SAM Características Físicas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Uruguay/SUMU-MONTEVIDEO/Carrasco Int'l Gral. Cesáreo L. Benisso	No hay márgenes en la calle de rodaje	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (05/06 AGO 2003 - Acción Recomendada AGA/36 del respectivo Informe)	B	Construir márgenes en la calle de rodaje "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Construcción prevista para 2005/2006 (Fax 075/04, 21 SEP 2004, de la DINACIA)	DINACIA	2006	
AGA 268	SAM Equipamientos e Instalaciones (Anexo 14, Vol. I, Sección 8.7 & Cap. 8 de su Adjunto A)	Uruguay/SUMU-MONTEVIDEO/Carrasco Int'l Gral. Cesáreo L. Benisso	Torre frangible instalada sobre base rígida en la franja de pista (lado Oeste de la Pista 19)	MAR/ 2004	Misión Regular de la OACI (05/06 AGO 2003 - Acción Recomendada AGA/37 del respectivo Informe)	B	Proveer base frangible para la torre "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	DINACIA		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### URY Uruguay

AIS	25 SAM Anexo 4 de OACI; Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1; 3.6.4.2 Sistema Geodésico WGS-84	Uruguay	Falta completar la implantación del Sistema WGS-84, principalmente con respecto a los levantamiento de los obstáculos; así como la publicación de las ondulaciones geoidales según lo requerido. Necesidad de producir cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 (1:500.000 y 1:1.000.000); principalmente las que tengan que representar valores de ondulación geoidal.	Registros Oficina SAM	A	# El plan de acción (2005) 80% implantada.	Estado indicado
AIS	40 SAM Anexo 15; 3.6.1 Idioma inglés	Uruguay	Requerimiento de utilizar el idioma inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2005) 30% implantada.	Estado indicado
AIS	44 SAM ANEXO 15, Cap. 8; Doc 8733 ANP, Par. 20; FASID, Tabla AIS-1 Requisito de implantación de las unidades de AIS de aeródromo requeridas.	Uruguay	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS (Colonia, Maldonado, Montevideo/Angel Adami, Rivera y salto) según lo requerido (FASID, Tabla AIS-1).	Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2005) 80% implantada.	Estado indicado
AIS	58 SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Uruguay	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.	Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción (2005) En progreso.	Estado indicado
AIS	79 SAM Anexo 4, Capítulo 3. Plano de Obstáculos de Aeródromo - OACI; Tipo A.	Uruguay	Necesidad de una producción de los Plano de Obstáculos de Aeródromo - OACI; Tipo A, para los aeropuertos que se indica: Artigas, Carmelo, Colonia, Durazno, Maldonado, Melo, Montevideo/Angel Adami y Montevideo Intl/Carrasco, Paysandu, Punta del Este, y Rivera.	Registros Oficina SAM	A	# El plan de acción (2004) indica que se esta tomando medidas.	Estado indicado

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 116 SAM	Anexo 15, Capitulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 26. Boletín de Información Previo al Vuelo (PIB).	Uruguay	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo (PIB) en todos los aeródromos designados segun la Tabla FASID AIS 1; principalmente, mediante la integración automática de productos PIB, MET y FPL para uso directo por los usuarios.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2005) 80% implantada	Estado indicado		
AIS 174 SAM	Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Uruguay	Se requiere de la implantación de un sistema de Calidad (QS); así como, de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC), en los Servicios AIS/MAP.		El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS esta elaborando y adecuando normas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2005 En progreso	Estado		
AIS 190 SAM	Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Uruguay	Necesidad de que los Estados implanten sistemas de control de calidad (QC) para el aseguramiento de la integridad de la información/datos aeronáuticos publicados o disponibles. Aplicación de la verificación por redundancia cíclica (CRC).		Registro Oficina SAM	A	Plan de acción 2005 En progreso	Estado indicado		
AIS 204 SAM	ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Uruguay	Necesidad de incluir de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Helipuerto de la OACI.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2005) 70% implantada	Estado indicado		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**URY Uruguay**

ATM	11 SAM	Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo, CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Uruguay	El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos. (Anexo 1)	OCT/ 1995	GREPECAS/5	U	Por comunicación No. 025/02 de fecha 20 de marzo de 2002, la administración uruguaya informó que estudia la posibilidad de reiniciar los cursos de perfeccionamiento del idioma inglés para controladores proyectándose efectuar talleres de fraseología aeronáutica para ATCOs con requisitos bilingües en español e inglés. En el año 2003, se reinició el programa de entrenamiento para alcanzar nivel 5 del Anexo 1. Al ingreso de nuevo personal, el nivel mínimo exigido corresponde al "First Certificate of Advanced English".	DINACIA Uruguay	Uruguay informó ha implementado un sistema de capacitación para los controladores de tránsito aéreo en el dominio del idioma inglés previendo solucionar esta deficiencia en 2007.
ATM	23 SAM	Uso de la fraseología Aeronáutica	Uruguay	En general, el uso de la fraseología aeronáutica no cumple con los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	Reunión ATM/SAR 02/00-SAM.	U	1. Implantar un plan de capacitación y actualización continua. 2) Supervisión constante de su uso en las dependencias ATS. 3) Dispone de programas de entrenamiento (Misión nov 2003) para el uso correcto de fraseología aeronáutica en español e inglés para los ATCOs, con supervisión sobre el uso adecuado de la misma.	DINACIA Uruguay	Uruguay informó ha implementado un proceso de capacitación en el uso de fraseología aeronáutica para los controladores de tránsito aéreo previendo solucionar esta deficiencia en 2006.

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

### URY Uruguay

MET	22 SAM	Intercambio de información meteorológica operacional (FASID CAR/SAM, párrafos 35 al 39)	Uruguay / Estaciones meteorológicas aeronáuticas y oficinas de vigilancia meteorológica (MWO)	La información OPMET no se está difundiendo de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2A y MET 2B del FASID CAR/SAM.	JUN/ 1996	Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región SAM.	A	Coordinación entre COM/MET.	COM/MET - WMO	
MET	39 SAM	Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Capítulo 2, Norma 2.1.5)	Uruguay / Oficinas de vigilancia meteorológica (MWO) y oficinas meteorológicas de aeródromo.	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM.	JUN/ 1996	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U		DINACIA/ DNM	
MET	80 SAM	Estaciones y observaciones meteorológicas de aeródromo. (Anexo 3, Cap 4, Norma 4.1)	Uruguay, SUCA y SURV.	No cuentan con estación meteorológica de aeródromo.	OCT/ 2006	Adquirir e instalar las estaciones.	A		DINACIA/ DNM	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>VEN Venezuela</b>										
AGA 28	SAM Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, MARACAIBO/Aeródromo La Chinita	No hay PAPI en la pista 20		Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	U	Instalar PAPI en la pista 20 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Venezuela		En estudio la instalación de un PAPI para segundo semestre 2010
AGA 75	SAM Condiciones de la superficie de calle de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo de Maiquetía	Grietas y vegetación crecida en las calles de rodaje. No hay mantenimiento de pavimento. Presencia de FOD (pérdida de agregados)		Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001	U	Reconstruir las calles de rodaje "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Venezuela		Actualmente se lleva a cabo un plan de repavimentación de calles de rodaje, estimando su culminación el primer semestre de 2009
AGA 76	SAM Condiciones de la superficie de la plataforma (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo de Maiquetía	Grietas en la plataforma, huecos, ahueyamiento, vegetación crecida y desagregación		Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	B	Empezar inmediatamente la planificación para la rehabilitación de la plataforma "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Los reparos están se procesando (NI/31-GREPECAS-14/16-20 ABR07)	Venezuela	AGO/ 2007	Plataforma se encuentra repavimentada en un 30% y está incluido en el plan de repavimentación de calles de rodaje, estimando su culminación en el primer semestre de 2009
AGA 77	SAM Condiciones de la superficie de la plataforma (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, BARCELONA, Aeropuerto Intl. Barcelona	Losas despostilladas, grietas de esquina y casi la mayoría de las juntas de la pista 33 tienen deficiencia en el sellado		Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	B	Reparar las losas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Están previstas las reparaciones en esta área para NOV07 (NI/31-GREPECAS-14/16-20 ABR07)	Venezuela	2008	Los trabajos de repavimentación total de la pista 15/33 están programados para iniciarse en el primer trimestre de 2009
AGA 97	SAM Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap.9.5)	Venezuela, MARGARITA, Aeropuerto Intl. de Margarita	Se observó la presencia de aves en el perímetro del aeropuerto		Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	A	Crear un Comité Nacional de Peligro Aviario y establecer un programa para animales salvajes "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Está prevista la creación del Comité Nacional en el segundo semestre de 2007 (NI/31-GREPECAS-14/16-20 ABR07)	Venezuela	DIC/ 2007	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 129 SAM	Características físicas y de superficie de la plataforma (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 9, Doc 9476, Doc 9157 - Parte 2)	Venezuela, MAIQUETIA/Simón Bolívar	La superficie de la plataforma está bastante irregular	MAY/ 2002	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	B	Evaluar las causas de la irregularidad y arreglarlas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Venezuela		Plataforma se encuentra repavimentada en un 30% y está incluido en el plan de repavimentación de calles de rodaje, estimando su culminación en el primer semestre de 2009
AGA 130 SAM	Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Venezuela, MAIQUETIA/Simón Bolívar	No hay VASIS o PAPI en la pista 27	MAY/ 2002	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	A	Instalar PAPI en la pista 27 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Venezuela		Plan de acción para la instalación del PAPI previsto para el primer semestre de 2009
AGA 391 SAM	Anexo 14, Vol. I, Adj. A	VENEZUELA/INAC	No hay equipo adecuado para medición del coeficiente de rozamiento	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/03 del respectivo Informe)	A	Adquirir un equipo de medida continua del coeficiente de rozamiento "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto adquisición entre 07 JAN 05 y 30 JUN 06 (DOC PRE 704.05 de 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneado para JUN 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, de 26 SEP 06)	INAC	JUN/ 2006	
AGA 396 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	VENEZUELA/INAC/Barcelona	No hay PAPI para la Pista 33	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/08 del respectivo Informe)	B	Instalar PAPI para la Pista 33 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Adquisición, instalación y evaluación del PAPI planeadas (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para JUL 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC	DIC/ 2006	La instalación de un PAPI para el segundo semestre de 2010 se encuentra en estudio

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 398 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	VENEZUELA/INAC/Caras	No hay PAPI para la Pista 28	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/10 del respectivo Informe)	B	Instalar PAPI para la Pista 28 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Adquisición, instalación y evaluación del PAPI planeada (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para JUL 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC	DIC/ 2006	Plan de acción para la instalación del PAPI previsto para el primer semestre de 2009
AGA 399 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	VENEZUELA/INAC/Maracaibo	No hay PAPI para la Pista 27/R	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/11 del respectivo Informe)	B	Instalar PAPI para la Pista 27/R "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Adquisición, instalación y evaluación del PAPI planeada (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneado para JUL 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC	DIC/ 2006	En estudio la instalación de un PAPI para el segundo semestre de 2010
AGA 401 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	VENEZUELA/INAC/Margarita	No hay luces de borde de calles de rodaje	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/13 del respectivo Informe)	B	Instalar luces de borde de calles de rodaje "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Reparaciones e instalación planeadas (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneado para DIC 06 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC	DIC/ 2006	Plan de acción previsto para el primer semestre de 2010
AGA 402 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	VENEZUELA/INAC/Margarita	No hay PAPI para la Pista 27	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/14 del respectivo Informe)	B	Instalar PAPI para la Pista 27 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Adquisición, instalación y evaluación del PAPI planeadas (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneado para JUL 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC	JUN/ 2006	Plan de acción para la instalación del PAPI previsto para el primer semestre de 2010

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 404 SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP		VENEZUELA/INAC/Paraguana	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son CAT 5	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/16 del respectivo Informe)	A	Elevar los servicios de salvamento y extinción de incendios a CAT 6 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Planeado CAT 6 (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneado para DIC 06 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC	DIC/ 2006	Plan de acción previsto para el segundo semestre de 2009
AGA 407 SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP		VENEZUELA/INAC/S. A. del Táchira	La Pista 17 es NINST	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/19 del respectivo Informe)	B	Proveer Pista 17 como NPA "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Será proveída Pista 17 como NPA (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para NOV 06 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC	DIC/ 2006	Aeropuerto excluido del CAR/SAM FASID, Doc. 8733. No está contemplado el procedimiento convencional para esta pista por presencia de obstáculos naturales
AGA 409 SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP		VENEZUELA/INAC/Valencia	No hay PAPI para la Pista 28	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/21 del respectivo Informe)	B	Instalar PAPI para la Pista 28 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Notificación oficial será enviada a la Oficina SAM (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para JUL 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC	DIC/ 2006	Plan de acción para la instalación de PAPI previsto para el primer semestre de 2009
AGA 410 SAM Anexo 14, Vol. I, Sec. 9.3		VENEZUELA/INAC/todos aeropuertos	No hay planes de traslado de aeronaves inutilizadas en los aptos.internacionales	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/22 del respectivo Informe)	B	Desarrollar planes de traslado de avns. inutiliz. para los aptos. Internacionales "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Los planes serán solicitados a cada aeropuerto internacional (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para JUN 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC	DIC/ 2006	Consignados los planes de traslado de aeronaves inutilizadas de Maiquetia y Ciudad Guayana. Plan de acción para el resto de los aeropuertos internacionales previsto para el primer semestre de 2009

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 411	SAM Doc 9184-AN/902, Partes 1 y 2	VENEZUELA/INAC/IAA IM	No hay Depto. de Ing. Aeroportuaria	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/23 del respectivo Informe)	B	Estructurar Depto. de Ing. Aeroportuaria "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Prevista la creación del Depto. de Ing. Aeroportuaria (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC/IAAIM	NOV/ 2006	Plan de acción previsto para el primer semestre de 2009
AGA 417	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 1, Sec. 1.4	VENEZUELA/INAC/IAA IM	El aeropuerto todavía no está certificado	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/29 del respectivo Informe)	B	Cumplir con la Sección 1.4 del Anexo 14, Vol. I sobre certificación de aeropuertos "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se cumplirá una vez publicadas las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para MAR 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC/IAAIM	DIC/ 2005	Culminada la Fase IV. La culminación de la certificación se estima para febrero de 2009
AGA 418	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, Sec. 3.5	VENEZUELA/INAC/IAA IM	No hay RESA para la Pista 10	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/30 del respectivo Informe)	A	Proveer RESA para la Pista 10 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Prevista evaluación con IAAIM durante el proceso de certificación (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC/IAAIM	MAR/ 2007	
AGA 421	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 10	VENEZUELA/INAC/IAA IM	Las juntas entre las losas en las plataformas no están selladas	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/33 del respectivo Informe)	B	Sellar las juntas entre las losas de las plataformas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Levantamiento será conducido para planificar el sello de juntas (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para NOV 06 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC/IAAIM	NOV/ 2006	Plan de acción previsto para el segundo semestre de 2009 -- reconstrucción y sellado de juntas

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 423	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 10	VENEZUELA/INAC/IAAIM	Pavimentos en desagregación en las calles de rodaje. Vegetación en las grietas	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/35 del respectivo Informe)	A	Preparar un proyecto/ diseño para mantenimiento/ rehabilitación de los pavimentos de las calles de rodaje "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se elaborará estudio de los pavimentos para establecer programa de mantenimiento preventivo/correctivo (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para DIC 06 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC/IAAIM	SEP/ 2006	Calles de rodaje repavimentadas en un 30%. Plan de acción de repavimentación de calles de rodaje previsto para el primer semestre de 2009
AGA 425	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, Sec. 3.5	VENEZUELA/INAC/IAAIM	La RESA de la Pista 28 presenta desnivelaciones	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/37 del respectivo Informe)	A	Nivelar la RESA de la Pista 28 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se evaluará y se tomarán las acciones correctivas (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para MAR 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC/IAAIM	JUL/ 2006	
AGA 427	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 4	VENEZUELA/INAC/IAAIM	Presencia de cajas de concreto con más de 20 cm sobre el nivel del terreno y caja abierta (4m x 4m x ≈ 5 m de profundidad), caseta para equipos, bases rígidas para antenas en la franja de pista	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/39 del respectivo Informe)	U	Eliminar todos los obstáculos de la franja de pista y proveer bases frangibles para las antenas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se eliminará los obstáculos y se proveerá bases frangibles para las antenas (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para JUN 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC/IAAIM	MAR/ 2006	La misma ha sido acondicionada en un 70%. Se estima culminación de trabajos para el primer semestre de 2009

## DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 428 SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 4		VENEZUELA/INAC/IAAIM	Canal trapezoidal (3 m x 6 m x 1.5 m de profundidad) en la franja de pista	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/40 del respectivo Informe)	B	Proveer sistema de tapa para el canal trapezoidal en la franja de pista "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se presentará informe con recomendación de proveer un sistema de tapa para el mismo (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para DIC 06 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC/IAAIM	JUL/ 2006	

## DEFICIENCIAS VIGENTES

### FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**VEN Venezuela**

AIS	59 SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Venezuela	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.		Registros Oficina SAM.	U	Plan de acción (2006) En progreso	Estado indicado	
AIS	75 SAM Anexo 4, Capítulo 11; 11.7.2 y 11.10.5. Cartas de aproximación por instrumentos.	Venezuela	Necesidad de completar la inclusión de la información topográfica (11.7.2) y el perfil del terreno (11.10.6.5) en todas las cartas de aproximación por instrumentos- OACI.		Registros Oficina SAM.	A	Plan de acción (2006) En progreso.	Estado indicado	
AIS	80 SAM Anexo 4, Capítulo 3. Plano de Obstáculos de Aeródromo - OACI; Tipo A.	Venezuela	Necesidad de una producción de los Plano de Obstáculos de Aeródromo - OACI; Tipo A, para los aeropuertos que se indica: Barcelona, Barquisimeto, Caracas, Charallave, Guayana, Maiquetia, Maracaibo Margarita, Maturin, Puerto Cabello, San Antonio del Táchira y Valencia.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 50% implantada.	Estado indicado	
AIS	177 SAM Anexo 4, Cap. 2.18; Capítulos 16; Apéndice 5 Carta Aeronáutica Mundial	Venezuela	No se cumple con la producción de la carta aeronáutica mundial (WAC; Escala 1:1,000,000), conforme a la distribución de hojas establecido por OACI para esta serie de cartas. No se produce esta serie de cartas con las especificaciones de OACI, ni bajo el WGS-84.		Registros Oficina SAM.	B	Plan de acción 2006 En progreso	Estado indicado	

# DEFICIENCIAS VIGENTES

## FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 231 SAM	CAR-SAM ANP Part VIII (AIS); Para. 65, 66, 67, 68 y 69. Sistema AIS automatizado Regional	Venezuela	Requisito de implantar sistemas automatizados en los Servicios AIS, conforme a lo indicado en el plan de Navegación Aérea CAR/SAM..		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción (2006) En progreso. Un nuevo sistema automatizado se encuentra en los trámites de adquisición. El Proyecto de Sistema Integrado Aeronáutico (Base de Datos) permitirá la generación y actualización del AIP, diseñar y producir procedimientos de vuelo instrumental y visual, simulación de desempeño de radioayudas, estructurar espacios aéreos, simulación de vuelos de comprobación, producción y actualización de cartografía entre otras bondades.	Estado indicado		

**VEN Venezuela**

ATM 25 SAM	Uso de la fraseología Aeronáutica	Venezuela	En general, el uso de la fraseología aeronáutica no cumple con los niveles requeridos y es un factor relevante en los incidentes ATS.	SEP/ 2000	Reunión ATM/SAR 02/00-SAM.	U	1. Implantar un plan de capacitación y actualización continua. 2) Supervisión constante de su uso en las dependencias ATS. (E-CAR/SAM-NE ICG/2 Dic 2003). Realización de cursos de refresco para ATCOs durante 2004.	INAC Venezuela	JUL/ 2010	2008: Se mantiene un adiestramiento recurrente en fraseología de aeródromo, aproximación y centro de control, de acuerdo a las capacidades del Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil. 2007: Venezuela informó ha implementado un proceso continuo de capacitación en el uso de fraseología aeronáutica para los controladores de tránsito aéreo previendo la solución de esta deficiencia en 2007.
ATM 205 SAM	ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Venezuela	Necesidad de incluir de la ondulación geoidal en los Planos de Aeródromo/Helipuerto de la OACI.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 50% implantada.	Estado indicado		

# DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS EN LA REGION SAM

RAAC/11  
Cuestión 2  
Apéndice A

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**VEN Venezuela**

CNS	14 SAM	Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de comunicaciones VHF en la FIR Maiquetia	Venezuela	Debido a la falta de cobertura VHF en algunos tramos de las rutas ATS que cruzan la FIR de Maiquetia, aún no se brinda ATS al nivel requerido	MAY/ 2001	Reunión AP/ATM/2.	U	Un nuevo sistema de comunicaciones VHF para el ACC de Maiquetia ha sido adquirido a través de la Sección de Cooperación técnica de la OACI a fin de garantizar la cobertura total de la FIR .El sistema se encuentra en fase de instalación y se espera su puesta en operación para mediados del año 2008.	CAA de Venezuela	OCT/ 2007	
-----	--------	--	-----------	---	-----------	-------------------	---	--	------------------	-----------	--

**VEN Venezuela**

MET	67 SAM	Tabla AOP 1 del FASID (CAR/SAM III-AOP 1-39)	Barcelona, Caracas, Maracaibo y Margarita	No se han implantado las evaluaciones de los RVR.	JUN/ 1996		A	Planificar la adquisición de los instrumentos requeridos.	INAC en coordinación con el SMN	NOV/ 2009	Se encuentra en fase de instalación los RVR de Maiquetia y Margarita. Plan de acción para Maracaibo y Barcelona previsto para el segundo semestre de 2009.
MET	68 SAM	Intercambio de información meteorológica operacional (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39)	MWO de Caracas y oficinas MET	Las oficinas MET no tienen acceso directo a la AFTN	DIC/ 2004	Implantar las Recomendaciones COM del SIP COM/MET para las Región SAM.	A	Proyecto de modernización de las comunicaciones	INAC en coordinación con el SMN	JUN/ 2009	La oficina de vigilancia meteorológica tiene acceso directo a la red AFTN. En cuanto los otros aeropuertos se estima estén con acceso directo para el primer semestre de 2009.
MET	70 SAM	Estaciones y obs. MET (Anexo 3, Cap 4, Norma 4.1.1)	Oficina MET Maracaibo	La IATA informa que toda la información MET es inadecuada.	ABR/ 2005	Notificado por la IATA.	U	Implantar las Recomendaciones de la misión llevada a cabo en Dic. 2004.	INAC en coordinación con el SMN	NOV/ 2009	Durante el segundo semestre de 2009 se implantará una oficina ARO-AIS-MET.

Apéndice B al Informe a la Cuestión 2 del Orden del Día

Routes	Avg. Conv. Dist	Ortho. Dist	Difference	Time saved	Narrow Body (Small- Medium)	Wide Tri's & Quad (Large)	Narrow Body (Small- Medium)	Wide Tri's & Quad (Large)	Narrow Body (Small- Medium)	Wide Tri's & Quad (Large)	Narrow Body (Small- Medium)	Wide Tri's & Quad (Large)	Total Kg CO2	Total Tons CO2	Total Tons CO2
						2 semanas	1 semana	1 semana	Fuel (KG) por 1 mes	Fuel (KG) por 1 mes	CO2 (KG) por 1 mes	CO2 (KG) por 1 mes	Por Ruta 1 mes	Por Ruta 1 año	Por Ruta 8 años
<b>TF 1 Buenos Aires - Santiago de Chile</b>															
Santiago - Montevideo	800	739	61	7.625	41	0	21	0	26636	0	84888	0	84888	1019	8149
Santiago - Buenos Aires	670	616	54	6.750	181	23	91	11	102176	41654	325634	132751	458385	5501	44005
Santiago - Mendoza	186	106	80	10.000	87	0	43	0	71527	0	227957	0	227957	2735	21884
<b>TF 2 Buenos Aires/Sao Paulo-Rio de Janeiro</b>															
Buenos Aires - Sao Paulo	954	914	40	5.000	239	23	119	12	98974	33660	315429	107274	422703	5072	40580
Buenos Aires - Rio de Janeiro	1105	1097	8	1.000	95	0	48	0	7984	0	25446	0	25446	305	2443
Montevideo - Sao Paulo	878	831	47	5.875	44	0	22	0	1955	0	6229	0	6229	75	598
Montevideo - Rio de Janeiro	1013	1002	11	1.375	9	0	5	0	1144	0	3645	0	3645	44	350
<b>TF 3 Santiago de Chile/Sao Paulo-Rio de Janeiro</b>															
Santiago_Sao Paulo	1520	1399	121	15.125	140	0	70	0	176115	0	561279	0	561279	6735	53883
<b>TF 4 Sao Paulo-Rio de Janeiro/Europe (Corredor EUR/SAM)</b>															
Buenos Aires - Madrid	5499	5439	60	7.500	12	59	6	30	7485	126224	23856	402276	426132	5114	40909
Rio de Janeiro - Lisbon	4351	4163	188	23.500	16	13	8	7	31272	92284	99665	294108	393773	4725	37802
Rio de Janeiro - Madrid	4427	4396	31	3.875	21	11	11	6	7090	13043	22597	41568	64165	770	6160
Santiago - Madrid	5962	5784	178	22.250	0	21	0	11	0	137304	0	437586	437586	5251	42008
Sao Paulo - Dakar	2889	2853	36	4.500	0	23	0	12	0	30294	0	96546	96546	1159	9268
<b>TF 5 Sao Paulo-Rio de Janeiro/Lima</b>															
Lima - Sao Paulo	1869	1836	33	4.125	59	0	29	0	19899	0	63417	0	63417	761	6088
Lima - Santa Cruz	909	878	31	3.875	4	0	2	0	1289	0	4109	0	4109	49	394
Lima - La Paz	610	583	27	3.375	71	0	36	0	20211	0	64411	0	64411	773	6183
Santa Cruz - Sao Paulo	960	958	2	0.250	59	0	29	0	1206	0	3843	0	3843	46	369
Santa Cruz - La Paz	300	300	0	0.000	130	0	65	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TF 6 Santiago-Lima/Los Angeles</b>															
Santiago - Mexico	3629	3551	78	9.750	34	0	17	0	27571	0	87870	0	87870	1054	8436
Lima - Mexico	2356	2284	72	9.000	29	0	15	0	22456	0	71568	0	71568	859	6871
Lima - Los Angeles	3645	3621	24	3.000	34	0	17	0	8483	0	27037	0	27037	324	2596
<b>TF 7 Santiago-Lima/Miami</b>															
Santiago - Miami	3653	3581	72	9.000	156	0	78	0	116772	0	372154	0	372154	4466	35727
Santiago - Bogota	2482	2296	186	23.250	13	0	6	0	23205	0	73954	0	73954	887	7100
Lima - Miami	2320	2266	54	6.750	91	0	45	0	50527	0	161028	0	161028	1932	15459
Guayaqui - Miami	1696	1669	27	3.375	30	0	15	0	8421	0	26838	0	26838	322	2576
Panama - Miami	2320	2266	54	6.750	181	0	91	0	102176	0	325634	0	325634	3908	31261

Apéndice B al Informe a la Cuestión 2 del Orden del Día

Routes	Avg. Conv. Dist	Ortho. Dist	Difference	Time saved	Narrow Body (Small- Medium)	Wide Tri's & Quad (Large)	Narrow Body (Small- Medium)	Wide Tri's & Quad (Large)	Narrow Body (Small- Medium)	Wide Tri's & Quad (Large)	Narrow Body (Small- Medium)	Wide Tri's & Quad (Large)	Total Kg CO2	Total Tons CO2	Total Tons CO2
						2 semanas	1 semana	1 semana	Fuel (KG) por 1 mes	Fuel (KG) por 1 mes	CO2 (KG) por 1 mes	CO2 (KG) por 1 mes	Por Ruta 1 mes	Por Ruta 1 año	Por Ruta 8 años
<b>TF 8 Sao Paulo-Rio de Janeiro/Los Angeles</b>															
Sao Paulo - Los Angeles	5484	5350	134	16.750	0	60	0	30	0	281900	0	898416	898416	10781	86248
Sao Paulo - Bogota	2403	2350	53	6.625	30	0	15	0	16530	0	52682	0	52682	632	5057
Sao Paulo - Panama	2795	2736	59	7.375	13	0	6	0	7361	0	23458	0	23458	281	2252
Sao Paulo - Mexico	4104	4008	96	12.000	15	0	8	0	15969	0	50893	0	50893	611	4886
Panama - Los Angeles	2689	2619	70	8.750	13	0	6	0	8733	0	27832	0	27832	334	2672
<b>TF 9 Sao Paulo-Rio de Janeiro/Miami</b>															
Sao Paulo - Miami	3571	3507	64	8.000	244	85	122	43	162350	192982	517410	615035	1132445	13589	108715
Rio de Janeiro - Miami	3718	3624	94	11.750	86	1	43	1	84044	6592	267850	21008	288858	3466	27730
<b>TF 10 Sao Paulo-Rio de Janeiro/New York</b>															
Sao Paulo - New York	4168	4106	62	7.750	45	58	23	29	29651	126084	94496	401829	496325	5956	47647
Rio de Janeiro - NY	4239	4174	65	8.125	3	20	2	10	2703	45581	8615	145266	153881	1847	14773
<b>TF 11 Sao Paulo-Rio de Janeiro/New York</b>															
Buenos Aires - New Yrk	4681	4605	76	9.500	67	6	34	3	53729	15988	171233	50955	222188	2666	21330
<b>TF 12 Buenos Aires/Miami</b>															
Buenos Aires - Bogota	2597	2534	63	7.88	21	0	11	0	14409	0	45923	0	45923	551	4409
Buenos Aires - Miami	3926	3830	96	12.00	0	123	0	61	0	410648	0	1308737	1308737	15705	125639
Bogota - Miami	1330	1299	31	3.88	161	0	81	0	52211	0	166396	0	166396	1997	15974
Kingston - Miami	550	511	39	4.88	119	0	59	0	47844	0	152480	0	152480	1830	14638
<b>TF 13 North of South America/Europe</b>															
Bogota - Paris	4710	4469	241	30.125	0	12	0	6	0	101400	0	323161	323161	3878	31023
Bogota - Madrid	4384	4338	46	5.750	0	30	0	15	0	48386	0	154206	154206	1850	14804
Bogota - London	4745	4430	315	39.375	12	0	6	0	132535	0	422389	0	422389	5069	40549
Caracas - Paris	4138	4123	15	1.875	0	16	0	8	0	8415	0	26818	26818	322	2575
Caracas - Madrid	3836	3785	51	6.375	0	40	0	20	0	71527	0	227956	227956	2735	21884
Caracas - London	4272	4040	232	29.000	0	12	0	6	0	97613	0	311093	311093	3733	29865
<b>TF 17 Sudamerica/Africa</b>															
Sao Paulo - Johannesburg	4157	4024	133	16.625	0	8	0	4	0	37306	0	118895	118895	1427	11414
Buenos Aires - Johannes..	4438	4389	49	6.125	0	17	0	8	0	27489	0	87607	87607	1051	8410
<b>TF 18 Santiago/Easter Island-Papeete</b>															
Santiago - Easer Island	2032	2029	3	0.375	8	0	4	0	499	0	1590	0	1590	19	153
Easter Island - Papeete	4326	4288	38	4.750	8	0	4	0	6321	0	20145	0	20145	242	1934
													<b>TOTAL</b>	<b>134460</b>	<b>1075677</b>

## APÉNDICE C

**RESULTADOS****1. RESULTADO DE COMBUSTIBLE AHORRADO EXPRESADO EN US DÓLARES:**

<b>AHORRO DE COMBUSTIBLE (US\$)</b>	<b>PORCENTAJE POR AÑO</b>	<b>2008</b>	<b>2015</b>	<b>2008-2015</b>
Caso normal (7%)	1,500,363	1,228.438	1,729,415	12,002,901
Caso optimista (10%)	2,028,952	1,572,719	2,321,298	16,231,614

**2. RESULTADO DEL AHORRO DE EMISIÓN DE CO2 EXPRESADO EN TONELADAS-CO2:**

<b>AHORRO DE EMISIÓN DE CO2 (TON CO2)</b>	<b>PORCENTAJE POR AÑO</b>	<b>2008</b>	<b>2015</b>	<b>2008-2015</b>
Caso normal (7%)	5399	4800	8342	55022
Caso optimista (10%)	9826	5998	11310	73437

**Cuestión 3 del****Orden del Día:****Aspectos Institucionales para la gestión y control de los Sistemas y Facilidades Multinacionales**

3.1 La Reunión examinó todo el proceso seguido por la OACI en coordinación con los Estados dentro del mecanismo del GREPECAS y las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAACs) en relación al establecimiento de propuestas para la creación de una Organización Regional Multinacional (OMR) como la manera más conveniente para la gestión, consolidación e implantación de sistemas CNS/ATM en la modalidad de facilidades/servicios multinacionales, con miras al sistema ATM regional/mundial.

3.2 Al respecto, la Reunión tomó nota que, en base a los resultados de los estudios realizados por GREPECAS que se finalizaron con la formulación de las Conclusiones 14/5 - *Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR)* y 14/6 - *Proyecto Regional de cooperación técnica para facilitar la implantación de una Organización Multinacional Regional*, el Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANAI) creado durante la reunión RAAC/7, siguiendo las directivas de la reunión RAAC/10, se reunió en dos oportunidades para examinar la aplicación de las mencionadas Conclusiones 14/5 y 14/6, a la luz del material de orientación sobre implantación de facilidades/servicios multinacionales contenidos en el FASID CAR/SAM (Doc. 8733, Vol. II).

3.3 En este sentido, se consideraron los resultados de la reunión EANAI/2 (Lima, Perú, marzo 2009), en la cual se preparó material para ser examinado por la reunión RAAC/11, como se detalla a continuación:

3.3.1 Se tomó nota que las reuniones EANAI revisaron en profundidad, en dos ocasiones, el material de orientación preparado por GREPECAS sobre un Proyecto de Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR). Asimismo, la Oficina Regional de la OACI hizo un estrecho seguimiento sobre este asunto. Como resultado de todo el estudio realizado sobre el mencionado material de orientación, la reunión EANAI/2 consideró que este material estaría maduro para que la reunión RAAC/11 lo revise y formule la Conclusión EANAI 2/1. Al abrir el debate para la consideración del mencionado Proyecto de Acuerdo Constitutivo, Argentina solicitó que se incorpore una cláusula adicional a dicho acuerdo que impidiera la participación en calidad de observadores, de los Estados que mantengan una disputa de soberanía reconocida por las Naciones Unidas con alguna de las Partes Contratantes de la futura OMR. La reunión, después de un numeroso intercambio de opiniones, consideró una moción que proponía formular un nuevo Artículo al Proyecto de Acuerdo Constitutivo el cual se numeró como Artículo 24 reenumerándose los demás artículos consecuentemente. Asimismo, se realizó una pequeña enmienda al Artículo 1 del mencionado Acuerdo.

3.3.1.1 Asimismo, la Reunión reconoció la necesidad de que la OACI, en coordinación con los Estados, organice una Conferencia Diplomática a fin de elaborar los textos definitivos del Acuerdo Constitutivo.

3.3.1.2 Como resultado del análisis realizado y la inclusión del nuevo artículo al proyecto de Acuerdo Constitutivo, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 11/3**                      **CONFERENCIA DIPLOMÁTICA PARA DESARROLLAR LOS TEXTOS DEFINITIVOS DEL ACUERDO CONSTITUTIVO PARA EL ESTABLECIMIENTO, OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

Que, la OACI en coordinación con los Estados de la Región, organice una Conferencia Diplomática dentro del segundo semestre del 2009, la cual, considerando el proyecto de Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR) que se adjunta como Apéndice A a esta parte del Informe, elabore y apruebe el texto definitivo del mismo, para establecer la Organización Multinacional Regional.

3.3.2                      Se examinó el material preparado por la Oficina Regional de la OACI y las reuniones EANAI sobre las condiciones mínimas para el establecimiento de la Sede de la Organización Multinacional Regional (OMR). Se tomó nota que la reunión EANAI/2 había considerado este material a la luz de los comentarios hechos por los Estados y que fueron recibidos en la Oficina Regional. La Reunión estuvo de acuerdo con dicho material, y formuló la siguiente Conclusión para que la OACI invite a los Estados a presentar propuestas.

**CONCLUSIÓN 11/4**                      **PROPUESTA DE LOS ESTADOS PARA DETERMINAR LA SEDE DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

La Reunión:

- a) aprobó las condiciones mínimas para el establecimiento de la Sede de la Organización Multinacional Regional (OMR) que figura en el **Apéndice B** a esta parte del Informe; y
- b) solicitó a la OACI circular dicho Apéndice B a los Estados de la región SAM invitándolos a que presenten propuestas para la Sede de la OMR.

3.3.2.1                      La Reunión tomó nota de la posición de Colombia respecto a su deseo de no participar en la iniciativa de la implantación de la OMR en la Región.

3.3.3                      En correspondencia a la Conclusión 14/6 de GREPECAS y al último Artículo-*Disposiciones Transitorias*, del proyecto de Documento Constitutivo (Apéndice A a esta parte del Informe), se examinó el documento de proyecto preparado por la OACI a solicitud de la reunión EANAI/2 (Conclusión EANAI 2/3). Se tomó nota que este trabajo desarrollado por la OACI se basaba en un perfil de documento de proyecto examinado durante la reunión EANAI/2. Al abrirse el debate para considerar el Documento de Proyecto, la Reunión hizo varias intervenciones y comentarios sobre el párrafo 4.4 de la Sección A del mismo y finalmente se llegó a la Conclusión que dicho párrafo debería modificarse para mantenerlo dentro del texto que figura para los otros Proyectos Regionales como el RLA/03/901, RLA/06/901 y RLA/99/901 como se transcribe a continuación, considerando que este proyecto es solo aplicable a la Región SAM de la OACI:

*4.4                      La Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI, a través de la Oficina Regional de Lima, mantiene contacto con los Estados contratantes que requieren o reciben cooperación técnica en el campo de la aviación civil y coordina la administración y ejecución de la asistencia acordada.*

3.3.3.1 La Reunión estuvo de acuerdo de que el Documento de Proyecto que figura en el **Apéndice C** a esta parte del Informe contiene los lineamientos necesarios para prestar la asistencia a los Estados para la implantación de la Organización Multinacional Regional. Al respecto formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 11/5 ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

A fin de establecer la asistencia técnica para la implantación de la Organización Multinacional Regional, que la OACI circule, para aprobación de los Estados el Documento de Proyecto Regional de Cooperación Técnica que aparece en el Apéndice C a esta parte del Informe.

3.4 Como un asunto final en la discusión de esta cuestión del orden día, el representante de Bolivia informó a la Reunión que la iniciativa de implantar una Organización Multinacional Regional (OMR) le parecía muy favorable y beneficiosa para la implantación de sistemas CNS/ATM en la Región, pero que al momento debería hacerse consultas dentro de su Administración para poder dar una opinión final en relación al apoyo de su Estado a la implantación de la OMR.

## APÉNDICE A

### **PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA EL ESTABLECIMIENTO, OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

Considerando que ningún aspecto inherente a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia / gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) resulta incompatible con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), y las normas y métodos recomendados al mismo y que, por ende, no existen obstáculos jurídicos que impidan su establecimiento y operación, como surge de las Resoluciones A32-19, A32-20 y A35-3 de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Considerando que los Estados conservan la autoridad y responsabilidad en materia de control de la navegación aérea y cumplimiento de las normas sobre vigilancia de la seguridad operacional, dentro del espacio aéreo sometido a su soberanía, conforme con el artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Considerando que las Resoluciones A32-19, A32-20 y A-35-15 de la Asamblea de la OACI referidas al tema, instan a la cooperación y asistencia mutua entre los Estados para lograr el mayor grado posible de uniformidad en la provisión de los servicios CNS/ATM.

Considerando la importancia de las iniciativas regionales respecto al desarrollo y planificación de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, la mejora de la seguridad operacional en la esfera de la aviación civil internacional para prevenir y reducir las consecuencias negativas derivadas de fallas de funcionamiento de los sistemas CNS/ATM y lograr el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de la vigilancia de la seguridad operacional.

Considerando que la cooperación regional resulta eficaz, a efectos de poner en práctica y consolidar la organización e implementación de los sistemas CNS/ATM con miras a la ATM global, y el sistema de la seguridad operacional, teniendo para ello en cuenta las normas, recomendaciones y orientación de la OACI y, en particular, las Resoluciones A35-3 y A35-7 de la Asamblea del Organismo Internacional.

Considerando que la Resolución A35-7 de la Asamblea de la OACI, alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional.

Considerando que resulta necesario establecer acuerdos internacionales a nivel regional, para facilitar el establecimiento, operación y administración de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia / gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) y de seguridad operacional, en la región SAM.

Considerando la naturaleza global/regional de los sistemas CNS/ATM y la envergadura de las inversiones que se requieren para su implantación y funcionamiento, y a efectos de obtener mayor eficiencia y economía, evitando la duplicación de recursos humanos y materiales, resulta imperativa la colaboración internacional regional ante los beneficios que reportará la compartición de instalaciones, servicios y costos, y las posibilidades en la obtención de financiamiento y beneficios comunes.

Considerando que la repartición de costos entre los usuarios debe ser razonable, la imposición y recuperación de los mismos, se efectuará de conformidad con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Considerando que se requiere un marco jurídico adecuado para regir la explotación de los sistemas CNS/ATM y la cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional, permitiendo el acceso del mayor número posible de Estados, en aras a lograr la concreción del principio de uniformidad en las normas y procedimientos relativos a la navegación aérea internacional y la seguridad operacional.

Considerando que en las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAACs) de la Región SAM se reconoció la necesidad de crear un mecanismo regional para estudiar y decidir sobre la viabilidad de la implantación de sistemas CNS/ATM (RAAC/6, RAAC/7, RAAC/8, RAAC/9 y RAAC/10).

Considerando que el Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), ha finalizado el tratamiento de la tarea sobre aspectos institucionales y ha elaborado el material de orientación para la implantación de sistemas CNS/ATM (Conclusión 14/5), a través del establecimiento de una Organización Multinacional Regional (OMR).

Se resuelve adoptar el siguiente:

## **ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

### **Artículo 1 – Ámbito de Aplicación**

Los Estados contratantes de la Región SAM de la OACI acuerdan crear en la Región una Organización Multinacional Regional (OMR), para la prestación y gestión de servicios / instalaciones de naturaleza multinacional, con el fin de facilitar la implantación y de ser necesario implantar, el concepto operacional ATM con miras a la ATM Global, apoyado con sistemas de comunicación, navegación y vigilancia / gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) y para prestar asistencia en otras materias, conforme con las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que se denominará ... y en lo sucesivo se designará como ... (en este documento “La Organización”).

### **Artículo 2 – Naturaleza Jurídica**

La Organización tendrá personalidad jurídica, podrá ejercer derechos y contraer obligaciones y gozará de la autonomía de gestión y financiera, que resulte apropiada para contratar, adquirir y disponer de los bienes y servicios de la Organización, así como para promover acciones legales, comparecer en juicio y ser representado extrajudicialmente.

### **Artículo 3 – Objeto**

La Organización tiene como objeto la prestación y gestión de los servicios / instalaciones multinacionales previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, no es una organización con fines de lucro debido a que opera bajo un régimen de recuperación de costos, de conformidad con lo que se establecerá en el respectivo Estatuto, en el territorio de las Partes Contratantes y en todos aquellos ámbitos de responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y con otros Estados/Organizaciones que se establezcan, en virtud de algún convenio bilateral o multilateral con la organización. Asimismo, la Organización podrá brindar asistencia en otras materias para el cumplimiento efectivo de las responsabilidades de las Partes Contratantes.

La Organización también podrá prestar otros servicios no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, de conformidad con lo que se establecerá en el respectivo Estatuto y mediante la celebración de contratos o convenios bilaterales o multilaterales.

### **Artículo 4 – Funciones y atribuciones**

La Organización tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

a) Ejercer derechos en lo relativo a la prestación, fijación, percepción y administración de los servicios enunciados en el artículo anterior.

- b) Establecer una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, mediante la obtención de recursos propios.
- c) Obtener préstamos en los mercados financieros, que podrán ser garantizados por las Partes Contratantes u otros, en caso necesario.
- d) Proponer a las Partes Contratantes la uniformidad de las reglamentaciones y procedimientos nacionales en materia de servicios de navegación aérea y en otros asuntos, de conformidad con las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
- e) Realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios, y ejecutar las acciones correspondientes para el cumplimiento de su objeto, teniendo en cuenta la evolución y el desarrollo de la aviación civil internacional, y el cumplimiento de las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
- f) Proponer a las Partes Contratantes las enmiendas pertinentes al Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM.
- g) Capacitar en forma apropiada y permanente a su personal.
- h) Establecer con los Estados y Organismos internacionales, los vínculos necesarios para el ejercicio de sus funciones y atribuciones.
- i) Requerir de y comunicar a las autoridades nacionales competentes, toda aquella información pertinente y notificar las presuntas infracciones a las normas de navegación aérea cometidas dentro del ámbito de sus responsabilidades.
- j) Efectuar evaluaciones de normalización de los sistemas en el territorio de las Partes contratantes, conforme con las normas y métodos recomendados de la OACI.
- k) Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario de la Organización.
- l) Desarrollar cualquier otra actividad que le sea requerida por los Estados miembros, que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de su capacidad.

#### **Artículo 5 – Responsabilidad civil y seguros**

La Organización deberá cubrir los riesgos derivados de la responsabilidad civil por daños resultantes del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios y frente a terceros, por medio de la contratación de los seguros adecuados.

#### **Artículo 6 – Sede**

La Organización tendrá su sede en la ciudad de un Estado Parte a determinar, de acuerdo a las ventajas ofrecidas para su establecimiento, a cuyo efecto se celebrará el respectivo Acuerdo de Sede con dicho Estado.

#### **Artículo 7 -Estructura**

La Organización estará integrado por un Consejo Directivo, un Director Ejecutivo y las Direcciones técnicas, operacionales y administrativas necesarias y apropiadas para el ejercicio de las funciones encomendadas. El órgano Ejecutivo deberá ser de poca complejidad para que el funcionamiento habitual y diario de la Organización resulte ágil. Las tareas a desempeñar por los funcionarios comprenderán aspectos técnicos, operacionales y administrativos de ejecución y representación.

#### **Artículo 8 – Consejo Directivo**

La Organización será administrado por un Consejo Directivo integrado por un representante de cada Parte Contratante, que tendrá un suplente que lo reemplazará en caso de ausencia, designados por dicha Parte Contratante y ambos con competencia en la materia aeronáutica.

El Consejo Directivo tendrá un Presidente y un Vice-presidente, que serán elegidos entre sus miembros en forma rotativa y por el período que se establezca en el Estatuto.

### **Artículo 9 – Funciones del Consejo Directivo**

El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones:

- a) Adoptar una política común en lo relativo al funcionamiento y administración de los sistemas multinacionales.
- b) Fijar las tarifas y derechos que abonarán los usuarios de los servicios que preste la Organización.
- c) Designar al Director Ejecutivo y a los Directores técnicos, operacionales y administrativos a propuesta del Director Ejecutivo.
- d) Aprobar la contratación de los seguros determinados por el artículo 5, con las empresas o sociedades que considere apropiadas.
- e) Aprobar el presupuesto anual y sus eventuales reformas.
- f) Aprobar los Estatutos y Reglamentos internos de la Organización y/o generar enmiendas o modificaciones a los mismos.
- g) Aprobar el monto y las condiciones de los préstamos a ser obtenidos en los mercados financieros para la realización de sus objetivos.
- h) Considerar las propuestas de enmiendas o modificaciones a este acuerdo.
- i) Fijar la política del personal a contratar.

### **Artículo 10 – Director Ejecutivo**

El Director Ejecutivo será de la nacionalidad de cualquiera de las Partes Contratantes y durará en el ejercicio de sus funciones, según se establezca en el Estatuto respectivo.

### **Artículo 11 – Funciones del Director Ejecutivo**

El Director Ejecutivo es el representante legal de la Organización y el administrador ejecutivo, y tendrá las siguientes funciones:

- a) Firmar la documentación para el funcionamiento de la Organización, dentro del ámbito de su competencia.
- b) Presentar todos los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo.
- c) Contratar y ejercer la función de gestión del personal que requiera la Organización, conforme con la política establecida por el Consejo Directivo.
- d) Proponer nominaciones al Consejo Directivo para los Directores técnicos, operacionales y administrativos, a fin de su contratación.
- e) Proponer los proyectos de enmiendas o modificaciones a los Estatutos y Reglamentos internos de la Organización.
- f) Proyectar y proponer las tarifas y derechos a percibir por la Organización.
- g) Elaborar el presupuesto anual y asesorar en el tema al Consejo Directivo.
- h) Desempeñar la función de Secretario del Consejo Directivo.
- i) Realizar cualquier otra tarea que le sea confiada por el Consejo Directivo.

### **Artículo 12 – Modalidades de las decisiones**

Cada Parte Contratante dispondrá de un voto en el Consejo Directivo a través de su representante.

Las reuniones del Consejo Directivo requerirán un quórum de las dos terceras partes de los miembros.

Las decisiones serán adoptadas por mayoría de las dos terceras partes de los presentes, salvo los casos expresamente determinados para una decisión unánime que se establecen en el Estatuto, y serán obligatorias para cada Estado o Parte Contratante.

### **Artículo 13 – Personal**

La Organización contratará personal de la nacionalidad de los Estados contratantes, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas.

El personal tendrá un régimen laboral propio, a cuyo efecto se elaborará y aprobará el respectivo Estatuto, considerando como base el de la Organización de las Naciones Unidas.

### **Artículo 14 - Régimen financiero**

La Organización deberá tratar de conseguir su equilibrio financiero, conforme con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

### **Artículo 15 - Auditorías**

La Organización estará sometida a auditorías interna, externa y de la OACI, según lo que determine el Estatuto respectivo.

### **Artículo 16 – Exenciones fiscales y aduaneras**

En el territorio de cada una de las Partes Contratantes, la Organización, su patrimonio, los ingresos, los actos y los contratos que celebre estarán exentos de impuestos, derechos, contribuciones y/o cualquier otro gravamen, así como de cualquier restricción o prohibición derivadas de la importación y exportación de lo necesario para su funcionamiento, en forma similar a lo contemplado para el sistema de Naciones Unidas.

### **Artículo 17 – Privilegios e inmunidades**

La Organización y cada uno de los órganos internos gozará en el territorio de cada una de las Partes Contratantes, de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones, y de las facilidades, privilegios e inmunidades necesarios para la realización de sus objetivos, que sean compatibles con su constitución, el derecho internacional y la legislación del Estado de que se trate.

Sus representantes y funcionarios gozarán también de los privilegios e inmunidades, relacionados con sus actos Oficiales, necesarios para desempeñar con independencia sus funciones, en relación con este acuerdo.

Los bienes y salarios gozan de inmunidad contra todo procedimiento judicial, salvo que se renuncie expresamente a ésta. No obstante, tal renuncia no se aplicará a ninguna medida judicial ejecutoria.

### **Artículo 18 – Infracciones**

La Organización comunicará a las autoridades nacionales competentes, toda presunta infracción a las normas concernientes a la navegación aérea, cometidas dentro de las funciones y atribuciones previstas en el artículo 4 y enviará los antecedentes que acrediten la comisión u omisión constitutiva de la transgresión, a efectos de la adopción de las medidas que pudieran corresponder.

### **Artículo 19 – Solución de controversias**

Toda diferencia o controversia que pudiera suscitarse sobre la interpretación o aplicación de este acuerdo, deberá ser sometida al Consejo Directivo para su solución, cuya decisión final los Estados Partes se comprometen a aceptar.

### **Artículo 20 – Firma y ratificación**

El presente acuerdo deberá ser firmado y ratificado por cada una de las Partes Contratantes y el respectivo instrumento de ratificación se depositará en la OACI.

Antes de la fecha de su entrada en vigor, el presente acuerdo estará abierto a la firma de cualquier otro Estado interesado de la Región Sudamericana de la OACI.

La OACI notificará a los Gobiernos de los otros Estados signatarios del acuerdo, cualquier otra firma o depósito de un instrumento de ratificación del convenio.

### **Artículo 21 – Entrada en vigor**

El presente acuerdo entrará en vigencia a los sesenta días posteriores al depósito del instrumento de ratificación de por lo menos ... (El número definitivo quedará supeditado a la decisión de la Conferencia Diplomática) Estados contratantes, a cuyo efecto la OACI notificará esa fecha a cada uno de los Gobiernos respectivos.

Para todo Estado que deposite el instrumento de ratificación después de la fecha de entrada en vigor de este acuerdo, éste entrará en vigencia a los sesenta días siguientes a la fecha del depósito de dicho instrumento de ratificación.

### **Artículo 22 – Registro**

El presente acuerdo se registrará en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en los términos del artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

### **Artículo 23 – Adhesión**

Los Estados no signatarios de este acuerdo, pertenecientes a la Región Sudamericana de la OACI, podrán adherirse al mismo, una vez que haya entrado en vigencia, mediante la presentación de un instrumento de adhesión ante la OACI.

Con carácter previo a la adhesión de un Estado, se requerirá la aprobación unánime de las Partes Contratantes y la celebración de un convenio entre dicho Estado y la Organización, a fin de considerar las cuestiones técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitan su incorporación.

La adhesión surtirá efecto dentro de los treinta días posteriores al depósito del respectivo instrumento.

### **Artículo 24 – Observadores**

La participación de observadores en las reuniones de la Organización requerirá la aceptación unánime, expresada de manera fehaciente por todos los Estados Parte en la Organización, o que tengan derecho a ser Parte de la misma.

### **Artículo 25 – Enmiendas o modificaciones**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá proponer enmiendas o modificaciones a este acuerdo, las que serán sometidas a la consideración del Consejo Directivo y aprobadas por unanimidad de dichas Partes Contratantes.

### **Artículo 26 – Denuncia**

Las Partes Contratantes podrán denunciar el presente acuerdo transcurridos dos años desde la entrada en vigencia para dicha Parte Contratante, mediante notificación a la OACI, que comunicará tal acto a los demás Estados Contratantes, en un plazo no mayor de 30 días.

La denuncia del acuerdo tendrá efecto un año después a partir de la fecha de comunicación de la OACI.

### **Artículo 27– Duración y Disolución**

El presente Acuerdo tendrá una duración indefinida y terminará en el momento en que el Consejo Directivo decida por unanimidad la disolución de la Organización, el que seguirá existiendo hasta la liquidación definitiva. Las partes Contratantes deberán convenir la distribución y transferencia de los bienes y la continuidad en la prestación de los servicios.

### **Artículo 28 – Disposición transitoria**

En su etapa inicial, la Organización funcionará en base a la asistencia provista por la OACI, a través de un Proyecto de Cooperación Técnica y hasta tanto se consolide el funcionamiento del mismo.

## APÉNDICE B

### CONDICIONES MÍNIMAS A OFRECER PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA SEDE DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

Estas condiciones están basadas en los Artículos correspondientes del Proyecto de Acuerdo Constitutivo para la Organización Multinacional Regional (OMR), tal cual lo aprobó la Primera Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANAI/1), celebrada en Lima – Perú, del 2 al 5 de Junio de 2008, ampliados en la medida necesaria, para claridad de los Estados interesados en presentar propuestas para la Sede de la OMR.

El Acuerdo de Sede tiene por objeto principal definir:

- a) La capacidad legal de la OMR
- b) Los privilegios e inmunidades de la OMR
- c) Los privilegios e inmunidades de los cuales gozará el personal de la OMR

#### 1. REQUISITOS IMPRESCINDIBLES NO SUJETOS A EVALUACIÓN

##### 1.1 LEGALES

1. Reconocimiento de la capacidad jurídica necesaria para el desempeño de las funciones de la Organización Multinacional Regional (OMR), conforme con las siguientes características:

*Organización internacional de alcance regional/sub-regional creada por un acuerdo entre los Estados interesados en explotar una instalación/servicio multinacional, con personería jurídica, autonomía de gestión y financiera, apropiada para contratar, adquirir, litigar y disponer de los bienes y servicios de la Organización.*

2. Facilidades, privilegios, inmunidades, franquicias y exenciones tributarias, para la realización del objeto del Organismo y para salvaguardar el ejercicio independiente de las funciones a desarrollar, con relación a sus bienes, representantes, funcionarios, miembros del personal, sus cónyuges y familiares a cargo. Los beneficios que se otorguen a los representantes, funcionarios y personal del Organismo, en ningún caso podrán ser inferiores a aquellos otorgados a los de cualquier otra Organización internacional con sede en el Estado oferente.

3. Inmunidad administrativa, judicial, ejecutiva o legislativa de embargo, registro, secuestro, requisa, incautación, confiscación, expropiación y toda otra forma de intervención de los inmuebles y bienes de la Organización.

4. Inviolabilidad de la Sede, oficinas, dependencias, bienes, documentos y archivos de la Organización.

5. Inmunidad de jurisdicción o contra procedimientos judiciales y administrativos con respecto a la Organización, sus inmuebles, bienes, documentos y haberes, en toda clase de enjuiciamiento por hechos derivados del ejercicio y cumplimiento de las funciones y objetivos de la misma, salvo renuncia expresa a esa inmunidad.

6. Medidas de policía o seguridad necesarias para proteger contra intromisiones y daños los inmuebles y bienes de la Organización y sus inmediaciones.

## **1.2 FINANCIEROS Y ECONÓMICOS**

1. Exenciones financieras, impositivas, tarifarias, fiscales, aduaneras y consulares de toda índole con respecto al Organismo, su patrimonio, bienes, ingresos, comunicaciones, actos y contratos que celebre, incluyendo el o los inmuebles de propiedad de la Organización o de aquellos que facilite el Estado sede. En su caso, requerir trato igualitario al de las misiones diplomáticas u otras organizaciones intergubernamentales o internacionales equivalentes.

Al respecto deberán tenerse en cuenta las prioridades, gravámenes, impuestos, tasas, contribuciones, tarifas y aranceles vigentes en el Estado sede al momento de la celebración del acuerdo (Ej. Impuestos a la renta, sobre ganancias de capital, la correspondencia, etc.) y, en su caso, requerir trato igualitario al de las misiones diplomáticas u otras organizaciones intergubernamentales o internacionales equivalentes.

2. Derecho o posibilidad de importar y exportar equipos, materiales y publicaciones que se requieran para prestar los servicios a cargo del Organismo, sin limitaciones o restricciones.

3. No sujeción a restricciones monetarias y cambiarias, incluyendo el manejo de cuentas bancarias.

## **1.3 POLÍTICA DE PERSONAL**

1. Reconocer y respetar el estatuto del personal que contará con un régimen laboral propio que tendrá como base el de la Organización de las Naciones Unidas.

## **1.4 SERVICIOS**

1. Provisión y garantía de servicios públicos tales como agua potable, electricidad, cloacas y desagüe para las instalaciones (gas domiciliario si correspondiere).

## **1.5 OTROS**

Aspectos que el Estado oferente agrega por propia iniciativa

## 2. ASUNTOS SUJETOS A EVALUACIÓN PORCENTUAL

ASUNTO	PORCENTAJE
<b>2.1 INSTALACIONES</b>	<b>40%</b>
1. Oficinas ejecutivas habilitadas y adecuadas a la jerarquía del Organismo, acreditadas con planos que determinen las dependencias y espacios libres para:  Oficina de Director Ejecutivo, jefes de Departamento, Personal Técnico, Administrativo y de Apoyo, Sala de reuniones, Oficinas de informática, espacios libres para transito y coffee-breaks, almacenes, imprenta, cocina.  Área inicial 500 m <sup>2</sup> con posibilidades de expansión a 1000 m <sup>2</sup> dentro de los tres años de funcionamiento y a 2000 m <sup>2</sup> dentro de los siguientes cinco años.  Parqueo de vehículos con capacidad final de 50 unidades.	
2. Áreas descubiertas para esparcimiento (terraza, jardín)	
3. Ubicación en área segura y de fácil acceso al transporte público.	
4. Carácter de la cesión  En propiedad permanente  En Uso <ul style="list-style-type: none"><li>- Gratuito</li><li>- Oneroso</li></ul>	
5. Necesidad de efectuar cualquier cambio permanente o temporal de la ubicación/extensión del inmueble para la realización de las actividades de la Organización	
6. Mobiliario, equipo de computo (hardware), software, fotocopiadoras, FAX.	
<b>2.2 SERVICIOS - ACCESO Y GARANTÍA DE SUMINISTRO DE SERVICIOS PÚBLICOS</b>	<b>35%</b>
1. Acceso y garantía de suministro de servicios de seguridad: sistema eléctrico de seguridad alarma contra robos, alarma contra incendios.	
2. Servicios de comunicaciones:  a) Servicios de comunicaciones de telefonía fija y móvil.	

- b) Redes de transmisión de datos con fibra óptica y acceso a proveedores de datos y servicios de internet.
- c) Servicios de comunicaciones vía satélite.
- A cargo del Estado  
A cargo de la OMR
3. Sistema de aire acondicionado y calefacción, ascensores (si corresponde).
4. Servicios de mantenimiento de las instalaciones
- A cargo del Estado  
A cargo de la OMR
5. Servicio de limpieza  
A cargo del Estado  
A cargo de la OMR
6. Servicio de recolección de basura.
- A cargo del Estado  
A cargo de la OMR
- 2.3 VIGENCIA DEL ACUERDO 10%**
- Desde la firma por las Partes
- Desde la ratificación del Acuerdo por otra Autoridad, si lo exigiera la normativa constitucional del Estado.
- 2.4 PLAZO DEL ACUERDO 10%**
- Plazo indefinido
- Plazo determinado con renovación automática.
- Limitado 0-10 años  
Limitado 11 a 20 años  
Limitado 21 a 30 años o más
- 2.5 OTROS 5%**
- Aspectos que el Estado oferente agrega por propia iniciativa.

*NOTA: El oferente debe indicar, en cada ítem o punto, las limitaciones y/o excepciones que correspondan.*

**APÉNDICE C****ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI)****ANEXO**

a la Carta de Acuerdo suscrita entre los Estados Americanos y la OACI  
para la provisión de cooperación técnica financiada con fondos en fideicomiso

**DOCUMENTO DE PROYECTO**

Número del proyecto: RLA/09/902

Título: Asistencia para la implantación de una Organización Multinacional Regional para la gestión, consolidación e implantación de sistemas multinacionales

Duración: ..... años, prorrogables

Agencias gubernamentales de ejecución: Autoridades de aviación civil

Organismo de ejecución: OACI

Fecha prevista de comienzo: .....del 20.....

Costo del proyecto (estimado): US\$ .....

Estados y organizaciones participantes: Estados SAM

Breve descripción: El objetivo de este proyecto es proveer asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados de la región Sudamericana de la OACI para que, considerando el desarrollo de iniciativas del plan mundial de navegación aérea y las recomendaciones del GREPECAS, implanten una Organización Regional Multinacional que pueda gestionar las actuales instalaciones multinacionales como la REDDIG y la CARSAMMA y la implantación de otros sistemas multinacionales necesarios en la región con miras al sistema ATM global.

Aprobado en  
nombre de

Firma

Nombre/Título

Fecha

Este es un **DOCUMENTO CONFIDENCIAL** para el uso exclusivo de los Gobiernos y organismos beneficiarios y la Organización de Aviación Civil Internacional. Ninguna parte de este documento puede ser difundida, distribuida, reproducida o utilizada de cualquier otra forma por individuos, empresas, organizaciones u otras entidades sin la previa autorización escrita de los Gobiernos y organismos beneficiarios y la Organización de Aviación Civil Internacional.

## A. CONTEXTO

### 1. Descripción del sub-sector

1.1 La industria del transporte aéreo desempeña una función importante en las actividades económicas de los Estados y continúa siendo uno de los sectores de más rápido crecimiento de la economía mundial. Los Estados dependen de la industria aeronáutica para mantener o estimular el crecimiento económico y para prestar asistencia en el suministro de servicios esenciales a las comunidades locales. Teniendo esto en cuenta, puede considerarse que la aviación civil contribuye de manera importante al bienestar general y a la vitalidad económica de cada nación, así como del mundo en general.

1.2 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago), establece ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de una manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

1.3 El Convenio de Chicago provee el marco de referencia adecuado para identificar y definir las responsabilidades de los Estados con respecto a la administración de aviación civil y la manera orgánica y métodos a seguir a fin de cumplir con su mandato. El Convenio dio origen a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cuyos fines y objetivos son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo, a fin de lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo. Todos los Estados que participan en este proyecto regional son partes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI.

1.4 Durante el periodo 1994-2006, el tráfico regular de pasajeros (en pasajeros-km efectuados) de las líneas aéreas de la región Latino América y el Caribe creció a un ritmo medio anual de 3.3%, en comparación con la tasa media anual de crecimiento mundial de 5.1%. En algunas áreas de las regiones del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) el crecimiento del tráfico en el 2006 registró incrementos de hasta .....% previéndose que continúe mejorando gradualmente a mediano plazo al mismo tiempo que la actividad económica.

1.5 Una de las claves para mantener la vitalidad de la aviación civil ante su continuo crecimiento está en garantizar que se disponga de un sistema de navegación aérea operacionalmente seguro, protegido, eficiente y ambientalmente sostenible. Esto exige la implantación de un sistema de gestión del tránsito aéreo que permita aprovechar al máximo las capacidades mejoradas que proporcionan los adelantos técnicos.

1.6 El concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial, respaldado por la 11ª Conferencia de navegación aérea convocada por la OACI en el 2003 (AN-Conf/11), ofrece una nueva visión para la implantación de un sistema de ATM mundial integrado e inter funcional con un horizonte de implantación al 2025. Con posterioridad a una reunión de consulta realizada el 2004 con la Comisión de Aeronavegación de la OACI, los socios de la industria elaboraron una hoja de ruta para la implantación de la ATM con el objetivo de alcanzar beneficios a corto y mediano plazo mientras se trabaja para lograr el sistema de ATM mundial previsto en el concepto operacional. De conformidad con lo solicitado por la Comisión, esta hoja de ruta se integró en una revisión del Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM.

1.7 El Plan mundial de navegación aérea revisado facilitará la planificación e implantación de estos desarrollos aplicando métodos nuevos e innovadores. Un conjunto de Iniciativas del Plan Mundial (GPIs) asegurará que las oportunidades disponibles a corto y mediano plazo se exploten a fondo, mientras que las herramientas de planificación asociadas proveerán orientación sobre las actividades planeadas y servirán de base para establecer objetivos de performance y plazos para la ejecución.

1.8 La 35ª Asamblea de la OACI respaldó el concepto operacional ATM e indicó que es el marco guía sobre el cual se planificarán e implantarán sistemas CNS/ATM hacia la ATM global (Res. 35-15). Tomando en cuenta la naturaleza de los sistemas CNS/ATM, la filosofía y estructura del concepto operacional ATM, la implantación de la ATM Global en el marco de la visión del concepto, requerirá de un despliegue sin precedentes de un ambiente de colaboración y cooperación entre todos los interesados de la comunidad ATM. En esta línea de

pensamiento la implantación de sistemas multinacionales se ve como la alternativa mas adecuada para satisfacer los requisitos de performance globales/regionales identificados y que se identifiquen para la región SAM.

## **2. Estrategia de los Estados de la región**

2.1 Como Estados contratantes de la OACI y signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los Estados participantes en este proyecto han aceptado obligaciones específicas con respecto a la adopción de normas y métodos recomendados acordados internacionalmente para regular la aviación civil internacional. El Director de Aviación Civil o la autoridad administrativa similar de cada Estado es responsable de asegurar que la administración de aviación civil observe y cumpla estas obligaciones internacionales.

2.2 Entre tales obligaciones, las administraciones de aviación civil son responsables del desarrollo e implantación de las instalaciones, servicios y procedimientos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas. La implantación ordenada y oportuna de tales instalaciones, servicios y procedimientos es acordada por los Estados contratantes y coordinada por la OACI a través de planes regionales de navegación aérea.

2.3 Los planes de navegación aérea determinan detalladamente las instalaciones, servicios y procedimientos necesarios para la navegación aérea internacional dentro de un área especificada. Estos planes contienen recomendaciones que los gobiernos pueden seguir en sus programas de instalaciones y servicios de navegación aérea, con la seguridad de que unas y otros, si se proporcionan en cumplimiento con el plan, formarán, con los de los demás Estados, una red general que será adecuada durante bastante tiempo.

2.4 Cada Estado contratante es responsable del suministro de instalaciones y servicios en su territorio, de conformidad con el Artículo 28 del Convenio. El Consejo de la OACI ha recomendado que estas instalaciones y servicios incluyan los especificados en los planes de navegación aérea. Estos planes son revisados y actualizados permanentemente por la OACI con la ayuda del grupo regional de planificación y ejecución (PIRG) correspondiente, sobre la base de un plan mundial que consolida y unifica los requisitos generales. Con relación a las regiones del Caribe (CAR) y Sudamérica (SAM), la planificación de esas instalaciones y servicios se encuentra contenida en el Doc 8733, Plan de Navegación Aérea - Regiones del Caribe y de Sudamérica, Volumen II-FASID, basadas en las recomendaciones formuladas durante la Tercera Reunión Regional de navegación Aérea Caribe/Sudamérica (CAR/SAM RAN/3).

2.5 Corresponde a cada Estado el disponer los recursos financieros y técnicos para asegurar la ejecución de los planes de navegación aérea, tomando en cuenta que considerando la naturaleza global de los sistemas CNS/ATM, los mismos contienen sistemas que abarcan mas allá de los límites de las regiones de información de vuelo bajo la responsabilidad del Estado, y que en estos casos, requerirían de un enfoque multinacional para su implantación bajo un esquema de cooperación para compartir recursos que permitan la implantación de estas instalaciones/servicios multinacionales

2.6 Los Estados de la región dentro del mecanismo del GREPECAS, las reuniones de Autoridades de Aviación Civil y con la ayuda del Proyecto Regional RLA/98/003 han venido estudiando por varios años un enfoque multinacional para instalaciones/servicios en conformidad a los requerimientos del Plan Regional de Navegación Aérea y el Plan Mundial. En los estudios realizados, se determinaron posibles escenarios regionales, las instalaciones/servicios susceptibles a ser implantados como sistemas multinacionales, una estrategia CAR/SAM para la implantación de estos sistemas y el estudio de varias opciones de organizaciones para viabilizar la implantación de estas instalaciones/servicios multinacionales.

2.7 Durante la Reunión RACC/10 (Caracas, Venezuela, Junio del 2007), se evaluaron los resultados de la reunión GREPECAS/14. Sobre este asunto, se considero ampliamente las Conclusiones 14/5 y 14/6 de dicho mecanismo en relación al empleo del material de orientación respecto a un Acuerdo Constitutivo para implantar una organización Multinacional Regional, como asimismo el empleo de la cooperación técnica de la OACI para facilitar la implantación de dicha organización. Estos asuntos fueron examinados en profundidad por la Reunión EANAI/1 en Mayo del 2008 con miras a seguir refinando estos asuntos en la Reunión EANAI/2.

2.8. Los Estados interesados de la Región optaron por el enfoque de la implantación de una Organización Multinacional Regional como la estrategia más adecuada para gestionar la red digital Sudamericana, consolidar la agencia regional CARSAMMA y realizar estudios para la implantación y gestión de nuevos servicios/instalaciones multinacionales necesarias para transitar evolutivamente hacia la ATM global.

### **3. Asistencia anterior o en curso dirigida al mismo sub-sector**

3.1 El apoyo para el estudio sobre aspectos institucionales hacia la implantación de sistemas multinacionales lo dio el proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003. Sin embargo otros proyectos han prestado asistencia en la implantación y/o estudios de sistemas multinacionales. Estos mecanismos de cooperación, se describen a continuación.

#### *Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM (RLA/98/003)*

3.1.1 El objetivo de este proyecto, financiado por 12 Estados de las regiones CAR y SAM y COCESNA, fue asistir a los Estados en la implantación de los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de acuerdo con el Plan Regional de implantación CAR/SAM y las normas y métodos recomendados de la OACI. Se inició en 1998 con una duración prevista de 3 años y se prolongó hasta el 2006. Las operaciones del proyecto constituyeron, entre otros, un instrumento importante en la reestructuración de la red de rutas ATS mediante rutas de navegación de área (RNAV), así como el plan de implantación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) y la implantación de la performance de navegación requerida (RNP 10) en el tramo Santiago de Chile-Lima. Esto se tradujo en mejores niveles de seguridad operacional y mayor eficiencia.

3.1.2 El proyecto RLA/98/003 también desarrolló el documento “*Material de orientación para la evolución hacia la ATM Global de la OACI en las regiones CAR/SAM*”, que será una importante guía sobre la materia para los próximos años. Asimismo, una herramienta de software que fue distribuida a todos los Estados, conocida como *Planning and Evaluation Tool (PET)*, para la implantación de los sistemas CNS/ATM. Se realizaron tres seminarios sobre aspectos institucionales de los sistemas CNS/ATM, estudios para apoyar al Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS, en relación a las posibles alternativas de arreglos institucionales de sistemas identificados como los más adecuados para ser considerados como sistemas multinacionales.

#### *Implantación de la Red Digital SAM - REDDIG (RLA/98/019)*

3.1.3 Este proyecto, ejecutado entre 1999 y el 2003, tuvo por objeto prestar asistencia a los Estados en la adquisición, instalación, puesta en funcionamiento y gestión inicial de la Red Digital para Sudamérica (REDDIG), destinada a modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico a nivel regional. Este sistema de comunicaciones satelital con respaldo terrestre, implantado como un sistema multinacional se administra actualmente por la cooperación técnica de la OACI bajo el proyecto RLA/03/901.

#### *Ensayo regional de aumentación GNSS (RLA/00/009)*

3.1.4 Este proyecto fue financiado por doce Estados y la Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA). Su meta fue desarrollar un plan para someter a prueba y evaluar las ventajas técnicas y operacionales del sistema de aumentación satelital (SBAS) tipo WAAS de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos en las regiones del Caribe y Sudamérica, con el objeto de contribuir al establecimiento del modelo operacional de los sistemas de aumentación basados en satélites. Se inició el 2001 con una duración prevista de 3 años y se prolongó hasta el 2007.

#### *Sistema de gestión de la REDDIG y administración del segmento satelital (RLA/03/901)*

3.1.5 La finalidad de este proyecto, financiado por trece Estados, es establecer un mecanismo multinacional para la administración de la red digital Sudamérica (REDDIG), teniendo en cuenta los acontecimientos regionales y la necesidad de modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico para que sea homogéneo, interconectable e inter funcional con otras redes digitales. Se inició el 2003 y tiene una duración

prevista de 5 años. Trinidad y Tobago pasó a ser miembro de la REDDIG el 2005.

*Transición GNSS en las Regiones CAR/SAM - Solución de aumentación para el Caribe, Centroamérica y Sudamérica – SACCESA (RLA/03/902)*

Este proyecto que se inició en el año 2003 se ha orientado en tres fases: una primera fase de recolección de datos y demostraciones SBAS, una segunda fase para estudio de los aspectos técnicos, financieros, operacionales e institucionales, de un sistema pre-operacional SBAS para las Regiones CAR/SAM y una tercera fase con el propósito de disponer de más elementos de juicio, que complementados por los otros planes regionales permitan tomar a los Estados y Organizaciones Internacionales de las regiones CAR/SAM la decisión más adecuada para la implantación del sistema GNSS, y más concretamente la aumentación SBAS. Dicho proyecto ha contado con la participación y financiación de los gobiernos de Bolivia, Chile, COCESNA, Colombia, Costa Rica, Cuba, España, Panamá y Venezuela.

*Transición a la ATM Global (RLA/06/901)*

3.1.7 El Objetivo de este proyecto es el de proporcionar asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados y organizaciones participantes, para el desarrollo de iniciativas del Plan Mundial de Navegación Aérea (GPIs) que contribuyan a la implantación de un sistema Regional de gestión de tránsito aéreo considerando el concepto operacional ATM y el soporte de tecnologías CNS/ATM, incluyendo los elementos en las áreas AGA, AIS, MET y SAR, el intercambio de experiencias en los procesos y la capacitación de personal en materias involucradas.

#### **4. Marco institucional regional para el sub-sector**

4.1 La OACI mantiene una Oficina Regional en Lima (para Sudamérica), acreditada ante los Estados que participan en este proyecto, encargada de promover y fomentar la aplicación de las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales establecidos en los Anexos al Convenio de Chicago y la ejecución del plan regional de navegación aérea.

4.2 El Grupo Regional de Planificación y Ejecución para el Caribe y Sudamérica (GREPECAS) es el mecanismo regional (PIRG) encargado de asegurar la ejecución continuada del plan regional de navegación aérea y determinar los problemas específicos que afecten a la navegación aérea, sugiriendo las soluciones apropiadas. Todos los Estados participantes en este proyecto son miembros del GREPECAS.

4.3 El mecanismo de Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAACs), revisan el avance de implantación del Plan de Navegación Aérea y establecen directivas para facilitar los procesos de implantación de instalaciones y servicios previstos en el Plan Regional y Plan Global.

4.4 La Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI, a través de la Oficina Regional de Lima, mantiene contacto con los Estados contratantes que requieren o reciben cooperación técnica en el campo de la aviación civil y coordina la administración y ejecución de la asistencia acordada.

### **B. JUSTIFICACION DEL PROYECTO**

#### **1. Problemas a ser abordados: situación actual**

##### **Limitaciones en la implantación de sistemas CNS/ATM en apoyo de la ATM global**

1.1 Existen problemas debidamente identificados por los Estados en relación a las limitaciones de los procesos de planificación, implantación y gestión en relación con la integración de recursos tecnológicos, sistemas de información, servicios y recursos humanos que se requieren afrontar con un enfoque holístico a fin de evolucionar hacia el sistema ATM mundial. En este sentido, y sin limitarse a lo indicado, se pueden mencionar, considerando la naturaleza Global del sistema ATM, lo siguiente:

- a) Falta de implantación sistemática que ocasiona servicios y procedimientos dispares como resultado de distintos sistemas y de herramientas en apoyo a la toma de decisiones en colaboración.
- b) Falta de un enfoque estratégico regional para definir requerimientos en especificaciones de performance para establecimiento homogéneo de objetivos técnico/operacionales.
- c) Una mayor cooperación y colaboración regional para facilitar el financiamiento que permita compartir recursos de todo tipo a fin de implantar mejoras ATM en el corto y mediano plazo.
- d) Falta de una gestión centralizada para una operación costo/eficiente y mas confiable de instalaciones y servicios bajo la óptica de concepto operacional ATM.
- e) Mayor flexibilidad en la estructura del espacio aéreo que permita aprovechar al máximo las capacidades de automatización de los sistemas de abordó y terrestres.

1.2 El enfoque multinacional acordado por los Estados para abordar soluciones cooperativas con miras a la implantación de instalaciones/servicios multinacionales, permitirá progresar hacia el logro de un futuro sistema de gestión del tránsito aéreo mundial, inter funcional, para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo, que cumpla con los niveles convenidos de seguridad operacional, proporcione operaciones económicamente óptimas, sea sostenible en relación con el medio ambiente y satisfaga los requisitos de seguridad de la aviación.

## 2. **Situación prevista al finalizar el proyecto y beneficios previstos**

2.1 Se habrá logrado poner en marcha una organización multinacional regional (OMR) en la Región con los siguientes beneficios:

- a) Se tendrá una fortaleza y presencia regional para la planificación, consolidación, implementación y gestión de sistemas multinacionales requeridos por la Región con miras a la ATM global.
- b) Se tendrá una fortaleza y presencia regional para el tratamiento al nivel mundial respecto a coordinación para la implantación y desarrollo del concepto operacional ATM hacia la ATM global.
- c) Se tendrá una capacidad para la planificación/ implantación homogénea e integrada de servicios con objetivos comunes en términos técnico/operacionales.
- d) Se facilitará el financiamiento y la reducción de costos de implantación, funcionamiento y mantenimiento de los servicios y sistemas multinacionales y otros.
- e) Se proporcionará beneficios inmediatos en forma armonizada a los usuarios en todo el espacio aéreo regional; y
- f) Se tendrá una gestión centralizada de las principales instalaciones/servicios multinacionales en la región y una administración y control más eficientes y confiable por parte de los Estados integrantes de la OMR.

## 3. **Necesidad de asistencia futura**

3.1 Es posible que durante los primeros años de funcionamiento de la nueva organización internacional, se requiera asistencia adicional para el progresivo asentamiento y evolución de esta nueva organización, para lo cual la misma podrá contratar estos servicios en correspondencia a sus necesidades.

## 4. **Razones para la asistencia de la OACI**

4.1 Como es de conocimiento entre la comunidad aeronáutica internacional, la OACI es desde hace más de medio siglo el organismo del sistema de las Naciones Unidas especializado en aviación civil y, como tal, es

responsable de proporcionar el marco de referencia para virtualmente toda la reglamentación de aviación civil de sus Estados contratantes. Los mismos expertos que prestan asistencia para el desarrollo y mantenimiento de este marco de referencia, proporcionan el respaldo técnico al Programa de Cooperación Técnica de la OACI. Sobre esta base, desde 1952 la OACI ha venido ejecutando proyectos de asistencia técnica para sus Estados contratantes de un modo neutral, no lucrativo y por tanto más positivo con relación a sus costos.

4.2 Los Estados y organizaciones participantes en este proyecto y en los diversos proyectos regionales mencionados en el párrafo 3, han considerado una herramienta eficaz y exitosa de apoyo a la ejecución de los planes de alcance regional para la implantación oportuna de elementos de la ATM global, previstos en el plan regional/mundial de navegación aérea. También consideraron que muchos de estos proyectos habían contribuido al logro oportuno y exitoso de los objetivos previstos por el GREPECAS, que permitieron el incremento de la capacidad y eficiencia del espacio aéreo.

4.3 En vista de lo anterior, los estudios realizados dentro del marco del GREPECAS concluyeron durante la reunión GREPECAS/14 a que la OACI prestara asistencia para iniciar la implantación de la Organización Multinacional Regional (Conclusión 14/6).

## 5. Consideraciones especiales

5.1 El presente proyecto mantendrá vínculos con los proyectos regionales en actual ejecución que se relacionen con sus objetivos y con los programas nacionales de cooperación técnica que tengan en ejecución los Estados participantes para el mismo sub-sector, con el propósito de coordinar y complementar las actividades que requieran a nivel de país con el apoyo de sus proyectos nacionales.

## 6. Arreglos de coordinación

6.1 El proyecto se desarrollara en dos Fases. La Fase I tendrá como objetivo el desarrollar al plan de acción para implantar la OMR y finalizar los asuntos de de la definición de la Sede del Organismo. La Fase II se desarrollara para implantar el plan de Acción y poner en funcionamiento la OMR.

6.2 Considerando la dinámica que necesita establecerse para el avance de las actividades del proyecto y la estrecha relación con los Estados interesados de la región, el desarrollo de la actividad técnica del proyecto se establecerá, durante la Fase I, como una actividad de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, la cual cuenta con el personal idóneo para centralizar el desarrollo técnico del proyecto, para lo cual se establecerá un Coordinador Internacional dentro del personal de dicha Oficina. En la Fase II el proyecto operará desde la Sede de la OMR y tendrá un Gerente de Proyecto a cargo de su Gestión.

6.3 El Comité Ejecutivo del Proyecto, integrado por representantes acreditados de los Estados y organizaciones participantes, tendrá la facultad de analizar y evaluar los progresos del proyecto, aprobar el plan anual de actividades, actualizar el plan de trabajo cuando sea necesario y considerar y aprobar cambios en sus alcances a propuesta del organismo de ejecución. El Comité Ejecutivo del Proyecto se reunirá regularmente, y al menos una vez al año, bajo la conducción del Coordinador Internacional durante la Fase I y bajo la conducción del Gerente de Proyecto apoyado por el Coordinador Internacional durante la Fase II.

6.4 La Dirección de Cooperación Técnica dará el apoyo administrativo en correspondencia a las políticas, reglamentos e instrucciones establecidos para el Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

6.5 En la fecha de iniciación del proyecto se espera que ya estén avanzados los siguientes asuntos.

1. Comentarios finales sobre el proyecto de Acuerdo Constitutivo en correspondencia a los resultados de las reuniones EANAI/1 y EANAI/2.
2. Acuerdos establecidos para realizar estudios necesarios para el establecimiento de la OMR en correspondencia a los resultados de las reuniones EANAI/1, EANAI/2 y RAAC/11.

3. Estudios preliminares sobre asuntos de determinación de la Sede de la OMR.

## 7. Capacidad de apoyo de contraparte

7.1 Los Estados participantes en el proyecto deberán asumir un compromiso de participación plena en todas las actividades de la asistencia planificada y apoyar las visitas que se programen a fin de trabajar con las contrapartes y obtener información para los fines de los objetivos del proyecto. Conviene, asimismo, en aplicar o poner en ejecución los resultados y recomendaciones del proyecto en los aspectos que les concierna a fin de avanzar en forma gradual hacia la implantación de la OMR.

7.2 Los Estados participantes en el proyecto, proveerán el apoyo de contraparte que sea necesario para la ejecución exitosa de las actividades previstas y para asegurar el sostenimiento de sus resultados. Este apoyo podrá incluir la participación de profesionales u otro personal a tiempo completo o parcial y la provisión de facilidades de oficina, aulas, mobiliario, equipo, materiales de consumo, transporte local, teléfono, telefax, Internet y otros servicios esenciales para el desempeño efectivo de las actividades del personal que sea asignado por el proyecto durante el período de su misión.

## C. OBJETIVO DE DESARROLLO

El proyecto contribuirá a mantener un sistema de transporte aéreo más seguro, eficiente y económico, como medio para apoyar el desarrollo social, económico y cultural de la Región SAM facilitando el establecimiento de un sistema de navegación aérea operacionalmente seguro, protegido, eficiente y ambientalmente sostenible.

## D. OBJETIVOS INMEDIATOS, RESULTADOS Y ACTIVIDADES

La Fase I desarrollará el Objetivo inmediato No 1 y una vez que se tengan los resultados previstos de este Objetivo se proseguirá con la Fase II a desarrollar el Objetivo inmediato No 2 para poner en marcha la OMR como una Organización Internacional. Los Objetivos se exponen en las siguientes páginas. Las abreviaturas empleadas en la tercera columna significan:

PM	Gerente del Proyecto
OR	Oficina regional Sudamericana de la OACI
LEG 1/2	Expertos jurídicos
ATM	Experto ATM
ECO	Experto en asuntos económicos
RAAC	Reuniones de Autoridades de Aviación Civil
Estados Estados	interesados socios del proyecto
RCE	Reuniones de Comité Ejecutivo del Proyecto
DE	Director Ejecutivo de la OMR
REDAD	Administrador de la REDDIG
CARSAMMA	Agencia de Monitoreo CAR/SAM
HR	Experto en Entrenamiento y Recursos Humanos
ADM	Experto en Administración

**Objetivo Inmediato No 1**

Realizar los estudios necesarios para implantar la Organización Multinacional Regional (OMR), como Organismo Internacional, incluyendo aquellos que contemplen los sistemas CNS/ATM para ser administrados por esta organización

*Criterio de Éxito:* Desarrollo de estudios pertinentes debidamente coordinados y a satisfacción de los Estados interesados. Plan de acción para el establecimiento de la OMR aprobado.

<b>Resultado</b>	<b>Actividades</b>	<b>Responsables</b>
1.1 Antecedentes jurídico/institucionales debidamente documentados para iniciar los estudios.	1.1.1 Acopio de información sobre el tratamiento de los asuntos jurídico/institucionales desarrollados en las regiones CAR/SAM  Una Semana	OR; LEG1
1.2 Sede de la futura OMR definida.	1.2.1 Finalización de los Estudios preliminares sobre las condiciones mínimas para fijar la Sede.  Una Semana	OR, LEG1
	1.2.2 Aprobación Condiciones mínimas para la determinación de la Sede	Estados
	1.2.3 Determinación del Estado Sede para la OMR y elaboración del Acuerdo de Sede  Dos semanas	OR, LEG1
	1.2.4 Aprobación del Estado Sede y del Acuerdo de Sede. Comunicación a los Estados	OR, Estados
	1.2.5 Preparación Conferencia Diplomática y asistencia durante la misma	OR; LEG2
1.3 Plan de Acción para establecimiento de la OMR desarrollado y aprobado por los Estados	1.3.1 Visita al Estado Sede para verificación <i>in-situ</i> de las condiciones ofrecidas, del Acuerdo de Sede y establecimiento del mecanismo de coordinación para desarrollo del Plan de Acción  Dos semanas	OR, LEG1
	1.3.2 Desarrollo del Plan de Acción para el establecimiento y funcionamiento inicial de la OMR considerando lo siguiente:  a) Periodo de ratificación del Acuerdo por parte de los Estados interesados.  b) Implantación del marco jurídico ofrecido por el Estado Sede para el funcionamiento de la OMR (personería jurídica, privilegios, inmunidades, política de personal, etc.) en base a los resultados de la Conferencia Diplomática	OR, LEG1, ATM, REDAD, ADM, HR, Estados

	<p>c) Cronograma de trabajo del Estado Sede para acondicionamiento de las instalaciones en correspondencia al acuerdo de Sede.</p> <p>d) REDDIG como primera instalación multinacional a gestionarse por la OMR. Estudios para discontinuar el servicio de cooperación técnica de la OACI y establecer su gestión por la OMR</p> <p>e) Estudios sobre la CARSAMMA para establecerla dentro de la OMR.</p> <p>f) Establecimiento del organigrama de la OMR en base a los aspectos organizativos/administrativos del Acuerdo Constitutivo. Definición de organigrama inicial de funcionamiento.</p> <p>g) Elaboración de los Estatutos y procedimientos administrativos para la OMR y régimen de personal en función al acuerdo de Sede .</p> <p>h) Requerimientos de personal y entrenamiento para el funcionamiento inicial</p> <p>10 Semanas de Consultores</p>	
	<p>1.3.3 Coordinación con el Estado Sede y los otros Estados interesados para la aprobación del Plan de Acción y preparación Primera Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto (RCE/2)</p>	<p>OR, PM; Estados miembros</p>

En la formulación del siguiente Objetivo inmediato No 2, se parte del hecho de que el Plan de Acción para el establecimiento de la OMR (Nota 1) esta disponible y aprobado por los Estados miembros y se requieren definir proyectos y estudios para llevarlo a la practica a fin de que la OMR inicie su operación gestionando, al menos, la REDDIG y la CARSAMMA.

Asimismo el inicio de actividades bajo el Objetivo Inmediato No 2 se llevara acabo una vez se establezca la Sede de la OMR y el proyecto pueda iniciar sus actividades a partir de la misma.

**Objetivo inmediato No 2**

Administración por la OMR de sistemas multinacionales.

*Criterio de Éxito:* REDDIG y CARSAMMA operando en el marco de la OMR.

<b>Resultado</b>	<b>Actividades</b>	<b>Responsables</b>
2.1 Plan de Acción para el establecimiento de la OMR implantado	<p>2.1.1 Desarrollo de actividades para la ejecución del Plan de Acción para el establecimiento de la OMR, incluyendo:</p> <p>a) Establecimiento en la Sede de la OMR</p> <p>b) Estudios para la transferencia de la operación de la REDDIG a la OMR y plan de actividades para llevarlo a la práctica</p> <p>c) Estudios para la transferencia de la operación de la CARSAMMA a la OMR, y plan de actividades para llevarlo a la práctica.</p> <p>d) Elaboración de Reglamentos Internos, Estatuto y Régimen de Personal</p> <p>e) Desarrollo del Organigrama inicial de la OMR, requerimientos de personal y entrenamiento.</p> <p>f) Ejecución del Plan de entrenamiento de personal</p> <p>g) Desarrollo del Programa de Integración del personal a la OMR para tomar funciones en forma progresiva.</p> <p>h) Desarrollo del programa de transferencia de responsabilidades del proyecto de cooperación técnica al personal de la OMR</p>	<p>PM, RO</p> <p>PM, RO REDAD</p> <p>PM, RO, CARSAMMA, ATM</p> <p>PM, LEG1, ADM</p> <p>PM, RO, HR</p> <p>PM, REDAD, CARSAMMA</p> <p>PM, DE</p> <p>PM, DE</p>
2.2 OMR en funcionamiento	2.2.1 Poner en práctica el Organigrama inicial de la OMR y ejecutar programa de transferencia para la REDDIG desde el proyecto a la OMR.	PM, , DE; RCE
	2.2.2 Ídem a 2.2.1 para CARSAMMA.	PM, DE, RCE
	2.2.3 Coordinaciones y comunicaciones Oficiales a la comunidad internacional sobre el establecimiento de la OMR y su funcionamiento.	PM, DE
	2.2.4. Fin del periodo de transferencia e inauguración de la OMR como Organismo Internacional	DE, Estados

## **E. INSUMOS**

### **1. Insumos de los Estados y organizaciones participantes**

#### **1.1 Personal**

1.1.1 Los Estados participantes proporcionarán:

- a) Profesionales de las especialidades requeridas como candidatos a ser seleccionados por la OACI para ejecutar las actividades del proyecto;
- b) El personal nacional de contraparte que corresponda a las especialidades de los consultores del proyecto;
- c) El personal de apoyo administrativo a las misiones de asesoramiento del proyecto, según sea necesario.

1.1.2 Los Estados participantes continuarán pagando las remuneraciones habituales a su personal que sea seleccionado por la OACI para ejecutar actividades del proyecto, durante el tiempo que sea convenido para la duración de su asignación.

#### **1.2 Capacitación**

1.2.1 Los Estados participantes se harán cargo de los pasajes aéreos hacia y desde los lugares donde se realicen los eventos y programas de instrucción en el exterior patrocinados por el proyecto y continuarán pagando a su personal que sea becado los salarios y otras asignaciones habituales que les corresponda durante todo el tiempo de su duración.

#### **1.3 Oficinas y equipo**

1.3.1 Mientras se establezca la Sede de la OMR y durante la Fase I, el proyecto operará en Lima en las dependencias de la Oficina Sudamericana de la OACI. Una vez la Sede de la OMR esté definida y sus instalaciones disponibles, el proyecto operará, en la Fase II en el Estado Sede bajo las condiciones acordadas en el Acuerdo de Sede para el funcionamiento de la OMR .

1.3.2 Los Estados participantes proveerán las instalaciones de oficina, equipo, útiles y suministros, así como también el transporte local y las facilidades de comunicación internacional por teléfono y por medios electrónicos para los consultores del proyecto cuando el proyecto desplace personal en misión hacia dichos Estados.

### **2. Insumos del proyecto**

#### **2.1 Asignación de personal profesional**

2.1.1 Se proveerán consultores internacionales para ejecutar las actividades previstas en las especialidades que no cuenten con profesionales disponibles de los Estados y organizaciones participantes.

#### **2.2 Apoyo administrativo**

2.2.1 Se proveerá el personal de apoyo administrativo que sea necesario para respaldar el desarrollo de las actividades del proyecto.

### 2.3 Viajes oficiales y misiones

2.3.1 Se proveen fondos para cubrir los costos de misiones de coordinación, monitoreo o de revisión del proyecto, según sea necesario.

2.3.2 Se proveen fondos para financiar los viajes, seguros y viáticos de los profesionales de los Estados y organizaciones participantes que sean seleccionados por la OACI para ejecutar las actividades del proyecto.

### 2.4 Capacitación

2.4.1 Se proveen fondos para la ejecución de becas de instrucción de acuerdo con el plan de capacitación que apruebe anualmente el Comité de Coordinación del Proyecto.

2.4.2 Eventualmente y de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias aprobadas para el efecto, se proveerán pasajes internacionales de ida y vuelta para la participación de representantes de los Estados en eventos patrocinados por el proyecto.

### 2.5 Equipo

2.5.1 El Estado Sede proveerá al proyecto los equipos necesarios en correspondencia al acuerdo de Sede, sin embargo se proveerán partidas para la adquisición del equipo y suministros que podrían ser necesarios para la ejecución de las actividades del proyecto.

### 2.6 Varios

2.6.1 Se incluyen provisiones presupuestarias para cubrir los gastos varios del proyecto, la preparación de informes, planes y manuales, servicios de interpretación simultánea, traducción de documentos y los gastos administrativos del organismo de ejecución del proyecto.

## F. RIESGOS

1. Los factores que podrían ser causa de demora o impedir el logro de los resultados y objetivos del proyecto son la falta de pago oportuno de las contribuciones de costos compartidos de los Estados participantes, las posibles dilaciones en los procesos de selección del personal profesional del proyecto y de los candidatos a las becas y demoras burocráticas en los procesos de aprobación de las adquisiciones.

2. La dilación en la definición de la Sede de la OMR podrá afectar en los logros del mismo.

3. Asimismo, un probable factor que con el tiempo podría ser causa de demoras graves o impedir el logro de los resultados y objetivos del proyecto sería un cambio drástico de la situación política o económica en los Estados participantes.

## G. OBLIGACIONES ANTERIORES Y REQUISITOS PREVIOS.

1. Los Estados y organizaciones participantes se comprometen a realizar el depósito de sus contribuciones de costos compartidos al proyecto en las fechas previstas en el calendario de pagos que figura en el presupuesto del proyecto, a fin de que el organismo de ejecución pueda dar inicio a las actividades.

2. Los Estados participantes en el proyecto suministrarán al personal profesional del proyecto todo el material de referencia y antecedentes que tengan disponibles en relación con las actividades a desarrollar, así como también las autorizaciones, aprobaciones, permisos y apoyo logístico que sean requeridos para el desempeño de sus funciones.

3. Los Estados participantes proporcionarán el apoyo de contraparte necesario para que el proyecto tenga un desarrollo eficaz, alcance sus objetivos y mantenga sus resultados. Para el efecto los organismos recipientes de la cooperación técnica materia de este proyecto participarán con la asignación del personal de contraparte que sea requerido y proveerán los locales, equipo de oficina, vehículos, materiales y servicios que sean necesarios.
4. Mientras se consolide la OMR y el proyecto opere en el Estado Sede de la OMR, el Estado Sede proporcionara todos los servicios y facilidades que figuran en el Acuerdo de Sede para el funcionamiento adecuado del proyecto.
5. Los Estados participantes asegurarán la aplicación de los dispositivos legales que sean necesarios para retener en el servicio al personal capacitado por el proyecto como asunto de importancia para arrancar con el funcionamiento de la OMR.
6. La OACI firmará el documento del proyecto y proporcionará la asistencia acordada con sujeción al cumplimiento o al probable cumplimiento de las obligaciones y requisitos previos arriba enumerados. Si no se cumplen uno o más de los requisitos previos la OACI puede, a su discreción, suspender la asistencia o ponerle fin.

## **H. SUPERVISION, PRESENTACION DE INFORMES Y REVISIONES DEL PROYECTO**

1. El proyecto será objeto de examen conjunto por representantes de los Estados participantes y del organismo de ejecución, que constituirán el Comité Ejecutivo del Proyecto, por lo menos una vez cada 12 meses, y el primero de tales exámenes se celebrará dentro de los primeros 12 meses a partir de la iniciación de la ejecución plena. El Coordinador Internacional (Fase I)/Gerente del Proyecto (Fase II), preparará y someterá a cada una de las reuniones de examen conjunto un informe de evaluación del rendimiento del proyecto. Durante la ejecución del proyecto pueden solicitarse, en caso necesario, otros informes adicionales de ese tipo.
2. Se preparará un informe final del proyecto para su consideración en la reunión de examen conjunto final. El borrador de dicho informe será preparado por el Gerente del Proyecto con la suficiente antelación para que el organismo de ejecución pueda examinarlo y ajustar sus aspectos técnicos por lo menos cuatro meses antes del examen conjunto final.
3. Las partes determinarán coordinadamente si el proyecto deberá someterse a una evaluación. Si así se decidiera, deberán efectuarse las provisiones presupuestarias necesarias y los arreglos, mediante consultas entre las partes signatarias del documento del proyecto, sobre la organización de la misión de evaluación, sus términos de referencia y el tiempo en que deba llevarse a efecto.
4. Los siguientes tipos de revisiones al presente documento de proyecto podrán realizarse con la aprobación del organismo de ejecución únicamente, siempre que dicho organismo cuente con seguridades de que los demás signatarios del documento de proyecto no tienen objeciones a los cambios propuestos:
  - a) Revisiones de cualquiera de los adjuntos del documento de proyecto o adiciones a ellos;
  - b) Revisiones que no impliquen cambios significativos en los objetivos inmediatos, los resultados o las actividades del proyecto, pero que se deban a una redistribución de los insumos ya acordados o a aumentos de los gastos, debidos a la inflación; y
  - c) Revisiones anuales obligatorias mediante las que se re-escala la entrega de los insumos acordados del proyecto o se aumentan los gastos debido a la inflación o se tiene en cuenta el margen de flexibilidad del organismo de ejecución en materia de gastos.

**I. PRESUPUESTO**

1. En las páginas siguientes se consigna el presupuesto del proyecto con las siguientes particularidades:
  - a) No se asignó presupuesto para el funcionamiento de la REDDIG ya que el mismo está contemplado en el Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/03/901 y dicho presupuesto se transferiría a este nuevo proyecto en el periodo de transición durante la Fase II.
  - b) No se asignó presupuesto para el funcionamiento de la CARSAMA ya que faltan los estudios para la transferencia de dicha Agencia a la OMR. En dichos estudios se determinará el presupuesto de funcionamiento, el cual durante la ejecución del Plan de Acción para efectuar dicha transferencia deberá el presupuesto estar asignado y disponible para el proyecto.
2. A fin de proporcionar dinamismo en el manejo de los fondos del proyecto se abrirá una cuenta del tipo “Imprest Account” que será manejada por el Gerente del Proyecto, bajo los procedimientos establecidos en la OACI.

**INFORME ANUAL DEL PROYECTO**

1. Los Informes anuales se presentarán en correspondencia a los procedimientos para desarrollo de proyectos de Cooperación Técnica

**PRESUPUESTO DEL PROYECTO CORRESPONDIENTE A LA CONTRIBUCION  
DEL GOBIERNO EN EFECTIVO  
(EN DOLARES EE.UU.)**

PAÍS: REGIONAL  
 PROYECTO : RLA/09/902  
 TÍTULO : IMPLANTACION DE UNA ORGANIZACION MULTINACIONAL REGIONAL PARA LA GESTION, CONSOLIDACION E  
 IMPLEMENTACION DE SISTEMAS MULTINACIONALES EN LA REGION SAM

	TOTAL		2009		2010		2011	
	w/m	\$	w/m	\$	w/m	\$	w/m	\$
10. - PERSONAL DEL PROYECTO								
11. - PROFESIONALES INTERNACIONALES								
11.01 ASESOR DE AVIACION CIVIL/GERENTE	12.0	242 600			4.0	83 100	8.0	159 500
11.51 ASESOR LEGAL	1.0	18 700	1.0	18 700				
11.99 SUB-TOTAL	13.0	261 300	1.0	18 700	4.0	83 100	8.0	159 500
13. - PERSONAL APOYO								
13.01 APOYO TECNICO Y ADMINISTRATIVO SEDE (PMO)		50 000		10 000		20 000		20 000
13.02 SECRETARIA	12.0	42 600			4.0	14 200	8.0	28 400
13.99 SUB-TOTAL	12.0	92 600		10 000	4.0	34 200	8.0	48 400
16. - GASTOS DE MISIONES		252 500				101 000		151 500
17. - PROFESIONALES NACIONALES								
17.01 ASESOR DE AVIACION CIVIL	12.0	36 000			4.0	12 000	8.0	24 000
17.99 SUB-TOTAL	12.0	36 000			4.0	12 000	8.0	24 000
19. TOTAL DEL COMPONENTE		642 400		28 700		230 300		383 400
20. - SUBCONTRATOS								
21.01 SUBCONTRATOS NACIONALES		50 000				25 000		25 000
29. TOTAL DEL COMPONENTE		50 000				25 000		25 000
30. - CAPACITACION								
33.01 CAPACITACION LOCAL		50 000				20 000		30 000
39. TOTAL DEL COMPONENTE		50 000				20 000		30 000
40. - EQUIPOS								
45.02 EQUIPO NO FUNGIBLE		10 000				4 000		6 000
49. TOTAL DEL COMPONENTE		10 000				4 000		6 000
50. - VARIOS								
53.01- GASTOS VARIOS		16 200		700		7 000		8 500
55.01- GASTOS ADMINISTRATIVOS		76 800		2 900		28 600		45 300
59. TOTAL DEL COMPONENTE		93 000		3 600		35 600		53 800
99. TOTAL DEL PROYECTO		845 400		32 300		314 900		498 200

**Cuestión 4 del****Orden del Día: Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región****a) Resultados de la aplicación del Programa Universal de Auditorías de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)**

4.1 La Reunión recibió información sobre el proceso de auditoría bajo el enfoque sistémico del programa USOAP de la OACI iniciado en abril del 2005 y notó que el mismo finalizará el 2010. Respecto a la Región SAM, se tomó nota que hasta diciembre del 2009 se habrían auditado todos los Estados de la Región. La Reunión también tomó nota de la existencia del sitio seguro Web en donde se colocan los resultados de las auditorías y del sitio público FSIX para el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional.

4.2 En base a la información de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD), se presentó la información gráfica que se adjunta como **Apéndice A** que muestra el grado de cumplimiento respecto a los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional del promedio de 9 auditorías en los Estados de la Región contra el promedio mundial disponible en ese momento. En base a esta información se notó claramente que si bien la Región se mantiene bajo del promedio mundial, los Elementos Críticos 4, 7 y 8 eran los que presentaban un mayor grado de falta de cumplimiento por parte de los Estados auditados.

4.3 La Reunión discutió en detalle las razones e implicancias de los resultados de las Auditorías USOAP y estuvo de acuerdo de que cuando se complete el ciclo de las auditorías bajo el enfoque sistémico la Oficina Regional de la OACI realice un análisis de los resultados y presente un informe al respecto. Sobre este asunto la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 11/6 ANÁLISIS E INFORME SOBRE EL RESULTADO DE LAS AUDITORIAS DEL USOAP**

Que la Oficina Regional, una vez se complete el ciclo de auditorías del USOAP, realice un análisis de los resultados de dichas auditorías a los Estados de la Región y presente un informe a las autoridades de aviación civil con los comentarios pertinentes indicando las causas y posibles soluciones, respecto a la falta de cumplimiento en relación a los ocho elementos críticos de un sistema de seguridad operacional.

4.4 La Reunión también recibió información sobre el desarrollo del USOAP con posterioridad al 2010 y tomó nota que el Secretario General de la OACI presentara al Consejo un programa de vigilancia continua (CMA) basándose en indicadores de riesgo establecidos previamente.

**b) Evaluación del progreso alcanzado por el SRVSOP**

4.5 La Reunión recordó que el origen del SRVSOP había sido la Quinta Reunión RAAC celebrada el año 1996 en Cusco, Perú y que a partir de esa fecha este tema había sido incluido en todas las agendas de las reuniones de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana.

4.6 También se recordó varias resoluciones de la Asamblea de la OACI, la Reunión Mundial y la declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional y el Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación, ofrecen un importante respaldo a las decisiones tomadas en el año 1996 por la RAAC/5.

### **Estrategia de Trabajo del Sistema Regional**

4.7 La Reunión tomó nota que el proceso de producción de la reglamentación LAR y su continuo perfeccionamiento es el principal logro del Sistema Regional, ya que asegura el sostenimiento de los resultados de este importante mecanismo de integración regional.

4.8 Asimismo, la Reunión tomó conocimiento que el proceso está basado en la búsqueda del consenso necesario para definir la estructura de la norma, el texto de cada requerimiento y asegurar un 100% de cumplimiento de los estándares mínimos contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago.

### **Programas de Trabajo del Sistema Regional**

4.9 La Reunión fue informada que a fin de cumplir con los objetivos que persigue el Sistema Regional se han establecido los siguientes programas de trabajo: armonización, actividades multinacionales de certificación y vigilancia, programa de capacitación, reuniones y apoyo a los Estados.

#### **Programa de Armonización**

4.10 Se recordó que dentro del programa de armonización se ha logrado desarrollar casi la totalidad del mapa normativo necesario para cumplir con las obligaciones internacionales que se desprenden de los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI, quedando por finalizar el LAR 21 sobre Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves.

#### **Actividades multinacionales de certificación y vigilancia**

##### **Certificación multinacional de Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves (OMAs)**

4.11 La Reunión tomó conocimiento que desde el inicio de las actividades del Sistema Regional, se incorporó en su programa de trabajo la realización de actividades multinacionales de certificación y vigilancia, iniciándose con un programa de ensayos de certificación de Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves (OMAs). A continuación se presenta un resumen de los certificados emitidos conforme al reconocimiento de auditorías de certificación utilizando el LAR 145.

##### **Emisión de Certificados conforme al reconocimiento del ensayo de auditoría de certificación LAR 145**

<b>ITEM</b>	<b>PAIS</b>	<b>SEMANA</b>	<b>AEROPOSTAL</b>	<b>LAN</b>	<b>VEM</b>
1	Argentina	-	-	-	(***)
2	Bolivia	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
3	Brasil	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
4	Chile	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
5	Cuba	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
6	Ecuador	Emitido	-	Emitido	Emitido
7	Panamá	-	-	No Aplica	No Aplica
8	Paraguay	Emitido	(**)	Emitido	(**)
9	Peru	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
10	Uruguay	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido

ITEM	PAIS	SEMANA	AEROPOSTAL	LAN	VEM
11	Venezuela	Emitido	Emitido	-	(***)
12	ACSA	-	-	-	-

(\*\*) Faltó completar por parte de la OMA requisitos administrativos de las respectivas AAC.

(\*\*\*) Han realizado auditorias de renovación de certificado previa a la emisión del respectivo certificado de aprobación, asimismo las especificaciones de operación aprobadas no reflejan la lista de capacidad evaluada por el equipo multinacional de inspectores

### **Programa piloto de implementación del SMS en OMAs**

4.12 La Reunión evidenció que el Sistema Regional está llevando a cabo un programa piloto para la implantación de SMS en Organizaciones de Mantenimiento que voluntariamente han solicitado participar en este programa. Se reconoció que a través de este programa el SRVSOP está apoyando a los Estados de la Región en la implementación oportuna de los estándares internacionales de la OACI.

### **Programa de Intercambio de Datos de Inspección de Seguridad en Plataforma (IDISR)**

4.13 La Reunión fue informada que con relación al Programa IDISR, la Oficina Regional Sudamericana ha adquirido dos servidores para el Sistema Regional, este software permite mediante una aplicación basada en Internet, cargar los resultados de una inspección en rampa realizada por un inspector debidamente calificado, en una base de datos. Los resultados de estas inspecciones serán analizados para detectar tendencias e identificar peligros para las operaciones aéreas, de forma que se puedan tomar las acciones de mitigación que sean necesarias. En tal sentido, este programa, se alinea con los objetivos que persigue el Plan Global OACI para la Seguridad operacional de la aviación (GASP) y la Hoja de Ruta de la industria. Otras regiones del mundo están muy interesadas en su aplicación y en un intercambio de datos a más amplia escala.

4.14 La Reunión pudo observar que el Sistema Regional ha realizado importantes progresos para la región latinoamericana y se presenta como un ejemplo a nivel mundial. Sin embargo todo este esfuerzo puede fácilmente perderse en el camino, si no se logra el más alto grado de compromiso y apoyo a sus actividades

4.15 Se informó a la Reunión que ningún proceso de integración es sencillo, se deben superar muchos paradigmas y obstáculos. Por lo tanto, el Sistema Regional se presenta como una importante herramienta de implementación de los objetivos del Plan Global de la OACI para la Seguridad operacional de la aviación (GASP) y también como un mecanismo para fortalecer el transporte aéreo de la región.

4.16 Bolivia consideró necesario consolidar el proyecto regional de cooperación técnica RLA/99/901, estableciendo y operando un sistema regional de seguridad operacional en Latinoamérica con el apoyo técnico, logístico y administrativo requerido más aun considerando que los Estados Miembros del SRVSOP han reconocido que el primer paso para poder establecer un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional, es tener un conjunto armonizado de normas aeronáuticas y sus procedimientos asociados, consiguiéndose las siguientes ventajas:

- Ahorro de costos,
- Reglamentación armonizada,
- Recursos humanos homogéneos,
- Equipos multinacionales
- Mayor independencia del elemento auditor,
- Mayor transparencia,
- Se evita la duplicidad de funciones,

- Mayores facilidades para la industria,
- Mayores niveles de seguridad operacional

4.17 Por lo antes señalado, se consideró conveniente la adopción de la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 11/7 COMPROMISO CON LOS OBJETIVOS DEL SISTEMA REGIONAL**

Que los Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana reafirmen su compromiso con las iniciativas del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional mediante:

- a) El apoyo tangible a su programa de trabajo;
- b) Mejorando el índice de compromiso con el Sistema Regional que se presenta como **Apéndice B** a esta parte del Informe; y
- c) El cumplimiento de los plazos definidos por la Junta General para los procesos de armonización y/o adopción de las reglamentaciones LAR.

4.18 El Representante de los Estados Unidos, proporcionó información sobre el programa de intercambio de datos de inspecciones en rampa, manifestando el interés de establecer acuerdos con los Estados a nivel regional para intercambiar esta información.

**c) Estado de implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional en los Estados de la Región**

4.19 La Reunión tomó nota que la Oficina Regional Sudamericana de la OACI ha tomado la actividad A8 del Plan de Acción Estratégico de la OACI, para el período 2005-2010, como una de sus prioridades.

4.20 La Reunión recordó que los Anexos 11 y 14 de la OACI requieren, a través de sus normas, que los Estados implementen los SMS a partir del 24 de noviembre de 2005 para los proveedores de servicios de tránsito aéreo y aeródromos certificados, respectivamente. El Anexo 6, a su vez y por norma, establece que los operadores de aeronaves y organizaciones de mantenimiento y reparaciones deberán tener sus SMS implementados a partir de 31 de enero de 2009. Posteriormente la OACI introdujo los requisitos para un Programa de seguridad operacional del Estado (SSP) en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones* y Parte III — *Operaciones internacionales — Helicópteros*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y en el Anexo 14 — *Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos* en noviembre de 2006. La OACI extendió este concepto y los requisitos correspondientes en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, en el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad de las aeronaves* y en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes*, los que se harán efectivos a partir de noviembre 2010.

4.21 La introducción de requisitos sobre un SSP es el resultado de una mayor conciencia de que la gestión de la seguridad operacional se encuentra presente en la mayoría de las actividades de aviación civil. Un SSP proporciona los medios para combinar enfoques prescriptivos con enfoques basados en el rendimiento, a fin de que los Estados elaboren normas y políticas sobre seguridad operacional y realicen la vigilancia de la seguridad operacional.

4.22 Con el propósito de brindar asistencia a los Estados en la elaboración e implantación de un SSP, la OACI ha concebido un curso de instrucción sobre el SSP. El curso está dirigido a los funcionarios estatales con responsabilidades respecto de la implantación del Programa de seguridad operacional del Estado, incluida la implantación y/o vigilancia de los sistemas de gestión de la seguridad operacional. Al respecto, la Oficina Regional Sudamericana con asistencia de expertos de la Sede Central de la OACI, tiene previsto la realización del Curso SSP entre los días 8 al 12 de junio de 2009.

4.23 En forma similar a la instrucción impartida sobre SMS y a fin de permitir el desarrollo de mayor cantidad de recursos humanos que la que se podría obtener con los cursos de instrucción SSP regionales, la Oficina Regional Sudamericana de la OACI podrá brindar instrucción a funcionarios de un Estado individual o a un Grupo de Estados que así lo soliciten hasta un máximo de 30 participantes por curso. El Estado o grupo de Estados solicitante debería sufragar todos los gastos de viaje y subsistencia relacionados con la instrucción, para dos instructores de la OACI. En el **Apéndice C** se incluye el contenido del curso de instrucción sobre el SSP de la OACI.

4.24 Como complemento del curso de instrucción sobre el SSP mencionado, y a fin de brindar asistencia a los Estados en el desarrollo de sus capacidades en materia de recopilación, análisis e intercambio de datos de seguridad operacional, la OACI también ha concebido un curso de instrucción sobre gestión de datos de seguridad operacional.

4.25 Se ha planificado que un curso ECCAIRS se dicte en la Oficina Regional en la primera semana de junio de 2009. Este curso se basa en el conjunto de aplicaciones del Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes de aviación (ECCAIRS), y está dirigido a funcionarios de las administraciones de aviación civil con responsabilidades en materia de análisis e intercambio de datos de seguridad operacional y en la administración técnica del ECCAIRS. El curso tiene por objetivo adquirir experiencia práctica con el ECCAIRS como instrumento para codificar, ingresar, analizar y extraer datos sobre seguridad operacional, así como establecer, configurar y proporcionar apoyo básico a los usuarios del ECCAIRS.

4.26 La descripción general del curso de instrucción sobre gestión de datos de seguridad operacional de la OACI figura en el **Apéndice D**.

#### **Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (SMM)**

4.27 El Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (SMM) proporciona orientación a los Estados para desarrollar el marco normativo y el apoyo material de orientación para la aplicación del SMS por los prestadores de servicios. También proporciona orientación para el desarrollo del Programa de seguridad operacional del Estado (SSP) de acuerdo a los SARPS relacionados con la seguridad operacional contenidos en los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14.

4.28 Cabe destacar que la Segunda edición del Manual de gestión de la seguridad operacional OACI (Doc 9859) sustituye la 1ª edición, publicada en 2006, en su totalidad. También sustituye al Manual de prevención de accidentes (Doc 9422) de la OACI publicado en 1984.

4.29 Toda la información relacionada con la seguridad operacional (SMS y SSP) como también copia de la última edición del Manual de Gestión de la Seguridad Operacional puede obtenerse en el siguiente sitio web: [www.icao.int/anb/safetymanagement](http://www.icao.int/anb/safetymanagement).

### **Cursos SMS – 2008-2009**

4.30 De las actividades realizadas surge que a la fecha la Región SAM dispone de 513 técnicos capacitados en el campo de la seguridad operacional (SMS) en sus respectivos Estados quedando pendiente para el año 2009 un curso SMS en Guyana el cual está siendo coordinado con la Sede Central de la OACI. Asimismo, algunos Estados de la Región han desarrollado planes de difusión e instrucción en materia de seguridad operacional. En este proceso la OACI también ha certificado 12 Instructores Regionales que están en condiciones de dictar cursos SMS.

4.31 Los Estados SAM han hecho significativos esfuerzos orientados a la implantación de los SMS aunque aún no se ha alcanzado el cumplimiento de los SARPS que figuran en los Anexos 6, 11 y 14 de la OACI. En el **Apéndice E** a esta parte del Informe figura un Sumario sobre los Cursos SMS de la OACI suministrados en la Región SAM.

### **Enfoque de Estados Unidos con respecto a la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en los aeropuertos**

4.32 La Reunión notó que la FAA, en armonía con las directrices de la OACI, reconoció la necesidad de un enfoque de seguridad operacional más formal que permita identificar y mitigar los riesgos asociados con los cambios en las operaciones y procedimientos en los aeropuertos. Un componente clave del SMS es un proceso para formalizar y documentar las revisiones y decisiones sobre la seguridad operacional.

4.33 En virtud de lo anterior, la FAA está implantando el SMS para aeropuertos certificados. Tanto la Agencia como los explotadores de aeropuertos reconocen que esta transición no será efectiva si únicamente se sustenta en las acciones del regulador. La seguridad operacional de los sistemas debe incorporarse en los sistemas de gestión de los explotadores de aeropuertos si ha de tener el efecto deseado en términos de resultados en la seguridad operacional.

4.34 Asimismo, la FAA ha concluido un programa piloto para ayudar a desarrollar un requisito SMS en los aeropuertos de Estados Unidos e implantar el SMS en los aeropuertos. Bajo este programa, la FAA otorgó subvenciones del Programa de Mejoras Aeroportuarias (*Airport Improvement Program - AIP*) a 20 aeropuertos para financiar el desarrollo de su plan inicial SMS. Vistos los resultados de este plan piloto la FAA inició un segundo programa piloto abierto a diez aeropuertos certificados de pequeña escala con Certificados de Operación Aeroportuaria Clase II, III ó IV. Los aeropuertos que participaron en el segundo programa también eran elegibles para recibir asistencia a través de subvenciones, y debían alcanzar los mismos resultados que los aeropuertos que participaron en el primer programa.

4.35 Finalmente, la Reunión notó que la FAA ha iniciado un proyecto para enmendar la Parte 139, reglamento que establece las normas de seguridad operacional y de certificación, según el cual los aeropuertos que brindan servicios comerciales deben incluir un requisito de implantación SMS.

### **Seguridad Operacional en los aeropuertos de Estados Unidos**

4.36 La Administración de Aviación Federal (FAA) de Estados Unidos asigna una alta prioridad a mejorar la seguridad operacional en los aeródromos. La FAA, en colaboración con la industria, los explotadores de aeropuertos y los controladores de tránsito aéreo, ha implantado muchos cambios para reducir el riesgo de las incursiones en la pista.

4.37 Los esfuerzos enfocados en la tecnología incluyen el despliegue y prueba de diversos sistemas. El Equipo de Detección en la Superficie del Aeropuerto (*Airport Surface Detection Equipment*) – Modelo X, para mejorar la conciencia situacional del controlador, ha sido instalado en 14 torres, y lo será en un total de 35 torres para fines del año 2011. Se acaba de firmar un contrato para la instalación de Luces de Situación de la Pista (*Runway Status Lights*) en 22 aeropuertos – estas luces brindan una señal visual a los pilotos y a los conductores en circunstancias en que resulta inseguro ingresar a una pista o cruzarla, o iniciar el recorrido de despegue en una pista. El sistema de Señales de Ocupación de la Pista en la Aproximación Final (*Final Approach Runway Occupancy Signal*), que avisa a los pilotos, durante la aproximación, si la pista está ocupada o es insegura para el aterrizaje, está siendo probado en los aeropuertos de Dallas-Fort Worth y Long Beach. Se está haciendo una evaluación de los sistemas comerciales de vigilancia de bajo costo, los cuales reducirían el riesgo de incursiones en la pista en aeropuertos pequeños y medianos; se ha otorgado el primer contrato, y se ha seleccionado compañías adicionales. Recientemente, la FAA ofreció incentivos a las líneas aéreas para la instalación de Sistemas de Información/Advertencia de Aviónica en la Cabina de Pilotaje (*Cockpit Avionics Information/Warning Systems*) que muestran en pantalla los mapas móviles de aeropuerto aprobados o brindan información sobre la conciencia situacional sonora en la pista a los pilotos – hasta la fecha, cuatro líneas aéreas han recibido financiamiento para la instalación de estos sistemas, a cambio de datos operacionales críticos. Las líneas aéreas seleccionadas equiparán 20 de sus aeronaves para realizar vuelos desde o hacia 21 aeropuertos que servirán de plataforma de prueba. Con el fin de mejorar las Areas de Seguridad de Pista, se ha instalado Sistemas de Detención con Materiales de Ingeniería, un lecho de concreto aplastable colocado al extremo de la pista con el fin de absorber el impulso de avance de una aeronave, en 41 extremos de pista en 28 aeropuertos en Estados Unidos y en aeropuertos en China y España. A fin de permitir a los pilotos una mayor conciencia de que se están acercando a una pista, 75 de los aeropuertos con mayor movimiento de Estados Unidos han instalado Marcas de Pista de Rodaje Mejoradas (*Enhanced Taxiway Markings*). Actualmente, se está instalando estas marcas en aeropuertos más pequeños de Estados Unidos.

4.38 La FAA también ha abordado el tema de los factores humanos en muchas de sus iniciativas. Se analizó las comunicaciones de tránsito aéreo y se incorporó requisitos según los cuales los controladores deben emitir instrucciones de rodaje explícitas y los controladores deben esperar a que una aeronave haya cruzado todas las pistas involucradas antes de emitirle la autorización de despegue. Se está considerando tres cambios adicionales. A fin de identificar los riesgos de seguridad operacional que no hayan sido detectados a través de las auditorías e inspecciones existentes, se está implantando un sistema voluntario de notificación para los controladores de tránsito aéreo. La agencia ha estado estudiando los problemas de fatiga, y ha realizado su primer Simposio sobre Fatiga. La FAA ha establecido un Consejo sobre Seguridad Operacional en la Pista compuesto por la FAA y la industria con el fin de revisar los datos sobre incursiones en pista, realizar un análisis de las causas fundamentales, formular recomendaciones de seguridad operacional, y adoptar estrategias para implantar recomendaciones y/o solicitar estudios adicionales de los problemas.

4.39 Finalmente, se invitó a los Estados de la Región a considerar la implantación de algunas o todas las tecnologías y procesos arriba indicados a fin de reducir el riesgo de incursiones en pista en sus aeropuertos.

**d) Análisis de las actividades que están siendo desarrolladas por el Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano**

4.40 Se informó a la Reunión que el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASGPA) se estableció en 2008, con los Términos de Referencia y estructura que aparecen en los **Apéndices F y G**, respectivamente, a esta parte del informe.

4.41 Se señaló, que desde su inicio, RASG-PA concordó en utilizar un enfoque orientado a resultados, y se convino que la mejor forma de lograr este objetivo era mediante la implementación de planes de acción en forma de proyectos, con resultados concretos y con un presupuesto definido, utilizando avances tecnológicos.

4.42 Se concordó que el establecimiento del RASG-PA está cumpliendo con los objetivos de la GSI/5 del GASP y la estrategia del Área de Focalización 5 de la GASR para asegurar la coordinación consistente de los programas regionales de seguridad operacional de la aviación. Los logros y resultados del RASG-PA a la fecha, han incluido talleres sobre las GSI/3, GSI/5, GSI/7 y GSI/12, Proyectos sobre las GSI/2, GSI/3 y GSI/12, y el inicio del intercambio, análisis y consolidación de información de seguridad operacional. Sin embargo, el éxito del RASG-PA depende del compromiso, participación y contribuciones de sus miembros tanto de Estados e industria por igual, con apoyo financiero y en especie. En este sentido, la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

#### **CONCLUSIÓN 11/8 APOYO A LAS ACTIVIDADES DEL RASG-PA**

Se insta a los Estados de la Región SAM a dar el máximo apoyo al Grupo Regional de Seguridad Operacional Panamericano y a las actividades que éste desarrolla, a fin de implementar el GASP/GASR.

4.43 Seguidamente, se informó que durante RASG-PA/01, se analizó el uso consecuente de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional siguiendo el proceso del GASP/GASR. El resultado del taller arrojó un nivel de madurez “En desarrollo” de implantación del SMS, sin embargo, en Bogotá se discutió el nivel de madurez de la cultura justa encontrando que está en el Nivel 2 “Áreas identificadas para ser objeto de mejoras” con los siguientes patrones:

- a) La información del sistema de recolección y procesamiento de datos sobre seguridad operacional no está protegida, pero el uso de los datos de seguridad operacional es apropiado en la mayoría de los casos.
- b) No se presenta informes en forma voluntaria.
- c) No siempre se analiza los datos sobre la seguridad operacional.
- d) No se toma medidas en forma sistemática para corregir las deficiencias identificadas.

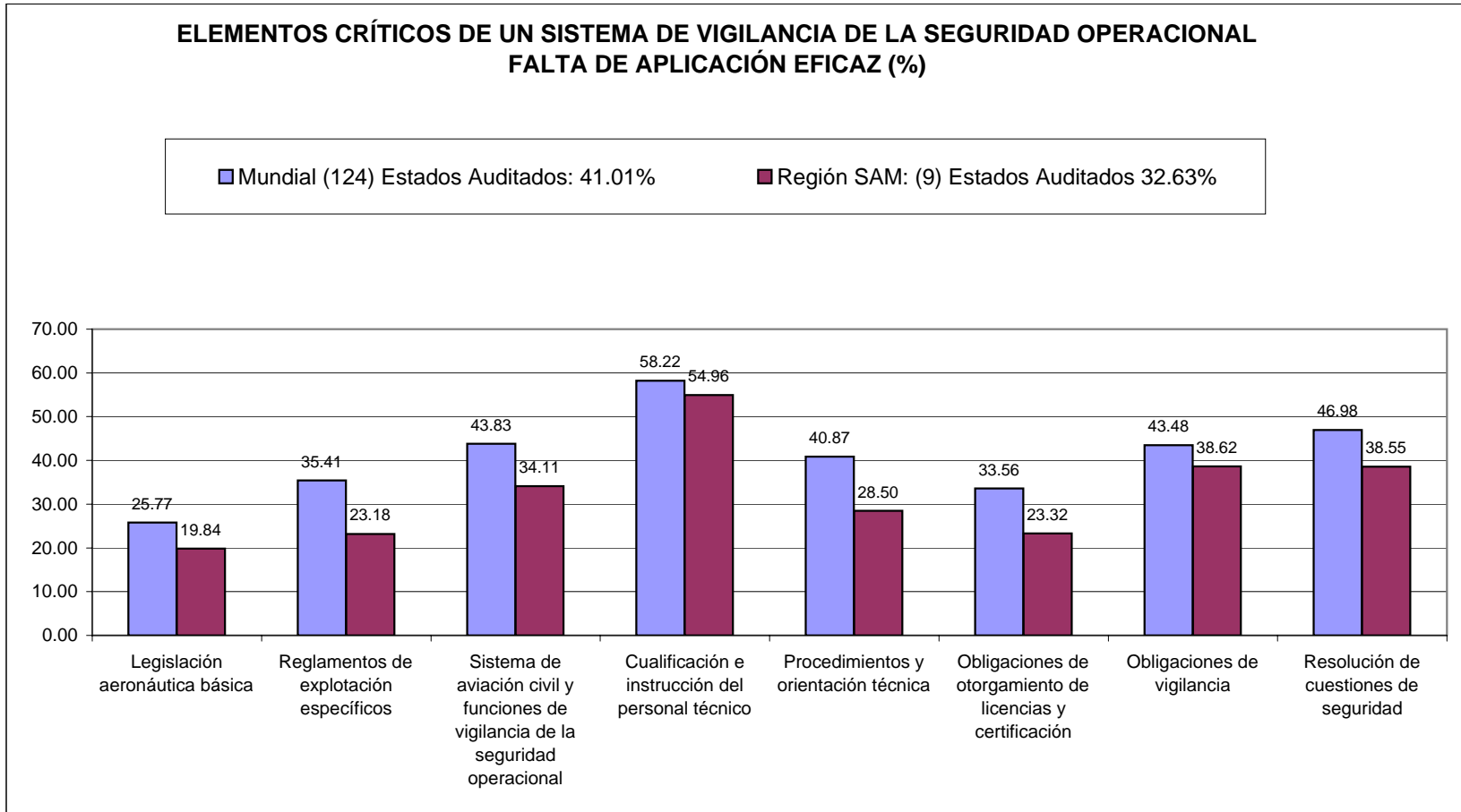
4.44 Se concordó que la correlación entre SMS y cultura justa tiene que ser incorporada de sabia manera en el marco normativo de cada Estado, debe ser real y practicable para no caer en una norma superflua, teniendo claro que la implantación del SMS es un camino que cada elemento del sistema (operador, aeropuerto, proveedor de servicios) debe recorrer, no hay de por si un SMS perfecto ya que este se basa fundamentalmente en las acciones de los hombres.

4.45 En este sentido, se manifestó el compromiso con el trabajo que sobre este nuevo escenario de regulación para el SMS está realizando el RASG-PA y se recomendó su continuación, no solo en la adopción de guías, sino en los mecanismos de monitoreo de implantación del SMS para asegurar que el concepto sea adoptado equivalentemente y armónicamente en todos los Estados miembros del RASG-PA.

4.46 Por otro lado, la Reunión analizó una propuesta de Colombia a fin de encontrar un mecanismo directo y expedito que facilite la canalización de la asistencia y ayuda para el desarrollo de los programas del RAGSPA. En ese sentido la Reunión reconoció que si bien la OACI dispone de mecanismos probados y funcionando sería conveniente crear un grupo de trabajo conformado por la Oficina Regional junto a Colombia y Chile a fin de evaluar alternativas que pudieran mejorar la asistencia y la ayuda económica a las actividades del Grupo. Una vez realizada la evaluación la Oficina Regional coordine con la Sede de la OACI esta actividad. En ese sentido acordó la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 11/9****MECANISMOS EXPEDITOS PARA LA ASISTENCIA Y MEJORA DE LAS ACTIVIDADES DE RAGS-PA**

Que la Oficina Regional en coordinación con Colombia y Chile evalúen diferentes alternativas que permitan mejorar la asistencia y la ayuda económica a las actividades del RAGS-PA. Una vez realizada la evaluación coordine con la Sede de la OACI e informe oportunamente a los Estados de la Región sobre el resultado de esta actividad.



Período 01/01/2008 al 15/11/08

Plan de Trabajo	Índice de Compromiso por Estado										
	Argentina	Brasil	Bolivia	Cuba	Chile	Ecuador	Paraguay	Peru	Uruguay	Venezuela	ACSA
Armonización, Equipos multinacionales y Programa de difusión.	57.69%	30.43%	56.00%	54.17%	90.00%	44.00%	26.92%	65.38%	20.83%	30.77%	20.69%
Seminarios, Cursos y Reuniones del SRVSOP	100.00%	57.14%	92.86%	85.71%	92.86%	50.00%	71.43%	100.00%	78.57%	85.71%	71.43%
Índice de Compromiso Promedio por Estado	<b>78.85%</b>	<b>43.79%</b>	<b>74.43%</b>	<b>69.94%</b>	<b>91.43%</b>	<b>47.00%</b>	<b>49.18%</b>	<b>82.69%</b>	<b>49.70%</b>	<b>58.24%</b>	<b>46.06%</b>

**índice de Compromiso Promedio Total: 62.85%**

## APÉNDICE C

### ADJUNTO A a la comunicación AN 12/52.1-08/70

## CURSO DE IMPLANTACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO (SSP), DE LA OACI

### INFORMACIÓN Y CONTENIDO

#### Objetivos del curso de implantación del SSP

Los objetivos del *Curso de implantación del Programa de seguridad operacional del Estado (SSP), de la OACI* son:

- a) desarrollar el **conocimiento** de los participantes sobre las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con el Programa de seguridad operacional del Estado (SSP), la estructura del SSP de la OACI y sus componentes, elementos y textos de orientación conexos; y
- b) proporcionar **orientación práctica** sobre los elementos clave de un SSP, incluida la reglamentación del Estado para un SSP, el establecimiento de un nivel aceptable de seguridad operacional del Estado, y un plan de implantación del SSP.

#### Público al que va dirigido

Representantes de las autoridades de aviación civil con responsabilidades relacionadas con la implantación de programas de seguridad operacional y la implantación y/o supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad operacional en las áreas de operación de aeronaves, servicios de tránsito aéreo, mantenimiento de aeronaves y operaciones de aeródromos.

#### Requisitos previos

Los participantes deben tener un conocimiento técnico-aeronáutico básico y un mínimo de dos años de experiencia en operaciones de vuelo (pilotos, funcionarios de operaciones de vuelo, funcionarios de seguridad operacional de la cabina, etc.), control de tránsito aéreo u operaciones de aeródromo en una administración de aviación civil o en la industria de la aviación.

#### Tamaño de la clase

El tamaño de la clase está limitado a un máximo de 36 personas.

#### Duración del curso

Tres días de duración para un total de 18 horas de clase, incluyendo los ejercicios.

#### Referencias

- Anexos de la OACI al Convenio sobre Aviación Civil Internacional
  - Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Partes I y III
  - Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*
  - Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*
- *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859), de la OACI — 2ª edición, 2008

## APÉNDICE D

### ADJUNTO B a la comunicación AN 12/52.1-08/70

#### CURSO DE INSTRUCCIÓN SOBRE GESTIÓN DE DATOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL, DE LA OACI

##### Contenido

El curso de instrucción sobre gestión de datos de seguridad operacional de la OACI combina dos áreas interrelacionadas y complementarias necesarias: necesidades de los usuarios y necesidades en materia de apoyo técnico. Sobre esta base, el curso se divide en dos módulos distintos pero interrelacionados, a saber:

- a) El **módulo técnico** se ha concebido para aquellos que van a instalar y administrar, desde el punto de vista técnico, el sistema ECCAIRS. Este módulo abarca la instalación, configuración y gestión del sistema ECCAIRS. El alcance del módulo le permite al administrador del sistema y/o al personal de IT familiarizarse con el sistema, realizar la instalación y configuración de sus instalaciones para el ECCAIRS, así como proporcionar apoyo básico a los usuarios.
- b) El **módulo de usuario final** está concebido para aquellos que van a ingresar datos sobre seguridad operacional al sistema ECCAIRS y/o interrogar al sistema para fines de análisis de la seguridad Operacional. Proporciona una visión general de la taxonomía del ECCAIRS, así como experiencia práctica con el ECCAIRS como instrumento utilizado para codificar/ingresar y extraer/analizar datos de seguridad operacional.

Los dos módulos se imparten simultáneamente aunque en distintas salas.

##### Público al que va dirigido

- a) **Módulo técnico:** Administradores y/o especialistas en IT, usuarios con autoridad. No es apto para investigadores de seguridad operacional ni auxiliares administrativos.
- b) **Módulo de usuario final:** investigadores de seguridad operacional, especialistas en seguridad operacional y auxiliares administrativos que ingresarán o extraerán datos del ECCAIRS.

##### Requisitos previos

- a) **Módulo técnico:** conocimiento y comprensión de IT, en particular en el ámbito de la arquitectura de soporte lógico y bases de datos. Se requiere buen conocimiento del sistema operativo de Microsoft Windows.
- b) **Módulo de usuario final:** conocimiento sobre notificación de sucesos, conceptos de gestión de seguridad operacional y análisis de datos de seguridad operacional. Se recomienda contar con buen conocimiento del sistema operativo de Microsoft Windows y los productos Microsoft Office.

##### Tamaño de la clase

Un máximo de 20 participantes por curso.

## APÉNDICE E

2.14 Los Estados SAM han hecho significativos esfuerzos orientados a la implantación de los SMS aunque aún no se ha alcanzado el cumplimiento de los SARPS que figuran en los Anexos 6, 11 y 14 de la OACI.

**Tabla 01 – Sumario sobre los Cursos SMS de la OACI suministrados en la Región SAM**

Estado	Año		Número de Participantes	Observaciones
	2006	2007		
Panamá	14-18 AGO	---	28	1° Curso
Brasil	18-22 SEP	---	30	
Uruguay	DIC	---	33	
Colombia	---	19-23 FEB	30	1° Curso
Argentina	---	05-09 MAR	29	
Chile	---	12-16 MAR	30	1° Curso
Perú	---	26-30 MAR	33	
Panamá	---	23-27 ABR	30	2° curso
Argentina	---	25-29 JUN	30	2° curso
Chile	---	16-20 JUL	35	2° curso
Paraguay	---	13-17 AGO	30	
Bolivia	---	20-24 AGO	30	
Venezuela	---	03-07 SEP	26	Curso Reg. de la OACI
Colombia	---	10-14 SEP	28	2° Curso
<b>Total de entrenados en el Curso SMS oficial de la OACI: 422</b> (hasta Sep. de 2007)				
Estado	2008	---	Número de Participantes	Observaciones
Suriname	14 – 19 MAY	---	30	
Colombia	11 – 15 AGO	---	29	3° Curso
Colombia	15 – 19 DIC	---	32	4° Curso
<b>Total de entrenados en el Curso SMS oficial de la OACI: 513</b> (hasta Dic. de 2008)				

## APÉNDICE F

### TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN - PANAMERICANO (RASG-PA)

#### Antecedentes

*Cita textual de la Resolución de la Asamblea A36-7 sobre Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia*

*Resolvió* que los citados planes [*Plan global para la seguridad operacional de la aviación y Plan mundial de navegación aérea*] sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional;

*Reconoció* la importancia de que los planes e iniciativas regionales y nacionales se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz;

*Reconoció* que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI;

*Instó* a los Estados contratantes y a la industria a hacer suyos los principios y objetivos contenidos en el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a escala mundial y a aplicar sus metodologías en asociación con todos los interesados con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronave.

#### Términos de Referencia

El RASG-PA se establece como el punto focal para asegurar la armonización y coordinación de los esfuerzos de seguridad operacional dirigidos a reducir los riesgos de la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica, el Caribe (NACC), y Sudamérica (SAM) y promover, por parte de todos los interesados, la implantación de las iniciativas de seguridad operacional resultantes.

Esto se logrará mediante la participación de todos los interesados incluyendo la OACI, los Estados, las Organizaciones Internacionales y la industria.

***Corto plazo***

Desarrollar e implantar un programa de trabajo para continuar con la implantación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación (GASR) en la región, a fin de asegurar la implantación de los planes de acción resultantes.

***Largo plazo***

- 1) Utilizando el marco proporcionado por el GASP y el GASR, apoyar el establecimiento y operación de un sistema para la seguridad operacional basada en la performance para la región panamericana, a través de:
  - a) El aseguramiento que todas las actividades regionales y subregionales sobre seguridad operacional son coordinados apropiadamente para evitar duplicidad de esfuerzos;
  - b) La facilitación el intercambio de información y experiencia sobre seguridad operacional entre todos los interesados en la región;
  - c) El análisis de los riesgos a la aviación civil a nivel regional, el desarrollo de planes de acción necesarios para mitigar los riesgos y la coordinación y apoyo en su implantación, en áreas de la región donde no exista tal sistema de seguridad operacional basado en la performance; y
  - d) Efectuar actividades de seguimiento, según se requiera.
- 2) Proporcionar retroalimentación a la OACI y al ISSG para mejorar y asegurar en forma continua un marco mundial actualizado sobre la seguridad operacional (Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación).

## APÉNDICE G

### GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN - PANAMERICANO (RASG-PA)

#### *Estructura Organizacional*

#### ***Membresía del RASG-PA***

Estados/Territorios NAM/CAR/SAM

- Con el propósito de elegir al Presidente y Vicepresidentes, la Región CAR será dividida en subregiones como Estados de habla inglesa y Estados de habla hispana. Por lo tanto, para la elección del Presidente y Vicepresidentes, las regiones/subregiones son como sigue:
  - (a) NAM (1);
  - (b) Estados CAR de habla inglesa (CAR-E) (1);
  - (c) Estados CAR- de habla hispana (CAR-S) (1);
  - (d) SAM (2).

En total, serán cinco representantes regional/sub-regional, incluyendo al Presidente.

Presidente (Estado NAM/CAR-E/CAR-S/SAM)

- Posteriormente a la elección del Presidente, los Vicepresidentes serán elegidos de las regiones/subregión(es) restantes.

Vicepresidentes (4)

Directores de OACI NACC/SAM (1 como Secretario)

Sede de la OACI

Estados/Territorios NAM/CAR/SAM

Organizaciones Internacionales

Grupos de Seguridad Operacional de las Regiones NAM/CAR/SAM

Fabricantes

- Los Estados Contratantes de la OACI de fuera de la región, otras organizaciones representativas, o cualquier entidad directamente involucrada en la seguridad operacional de la aviación podrán ser invitados a unirse como miembros u observadores del grupo, como lo decida el RASG-PA.

#### ***Comité Ejecutivo***

Se establecerá un Comité Ejecutivo conformado por representantes de los Estados, Organizaciones Internacionales y la industria, con el fin de guiar el trabajo del RASG-PA y asegurar que las iniciativas de seguridad operacional sean cumplidas de manera oportuna y eficiente. Para tal fin, el Comité Ejecutivo:

- a) proponga el programa de trabajo del RASG-PA;
- b) coordine las actividades del RASG-PA y todas las iniciativas del GASP/GASR relacionadas con la seguridad operacional;
- c) ajuste, según sea necesario, la estrategia y actúe como un órgano consultor de los miembros del RASG-PA;
- d) realice un análisis del entorno de la seguridad operacional para el RASG-PA; y

- e) emprenderá cualquier acción requerida para asegurar que el RASG-PA logre el objetivo de reducir riesgos a la aviación en las Regiones NACC y SAM.

***Membresía del Comité Ejecutivo del RASG-PA***

Presidente del RASG-PA

Vicepresidentes del RASG-PA (4)

Directores de las Oficina NACC/SAM de la OACI

Representante de la Sede de la OACI

Representante del ISSG

Representante de ACI

Representante(s) de IATA/ALTA

Representante de IFALPA

Representante de IFATCA

**Cuestión 5 del****Orden del Día: Análisis de los resultados obtenidos en la seguridad de la aviación en la Región SAM****a) Resultados de la aplicación del Programa Universal de Auditorías de Seguridad de la Aviación (USAP)**

5.1 La reunión recibió información en relación al programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). En relación al primer ciclo que finalizó en Diciembre del 2007, se indicó que se habían auditado 181 Estados y que el segundo ciclo, bajo el enfoque sistémico y que cubre también los asuntos del Anexo 9-Facilitación, se inició en Enero del 2008, habiéndose auditado en la Región a Bolivia y Paraguay y se tenían planificadas las auditorías a Colombia y Venezuela durante el segundo semestre del 2009.

5.2 Se tomó nota que con base en los resultados del primer ciclo de auditoría y su posterior visita de seguimiento, se verificó que existían problemas en el avance de la implementación y cumplimiento de las fechas de los planes de acción de medidas correctivas respecto a las recomendaciones del informe de auditoría respectivo. En este sentido, la Reunión recibió información general sobre diversos aspectos relacionados con los SARPs del Anexo 17-Capítulo 3 y 5.

5.3 Asimismo, La OACI ha preparado seminarios sobre el contenido del segundo ciclo de auditorías para prestar asistencia y preparar a los Estados para este segundo ciclo de auditorías. La reunión tomó nota que del 21 al 22 de Mayo en San José Costa Rica, co-auspiciado por COCESNA, se llevará a cabo un seminario regional de la OACI sobre este asunto.

5.4 Se indicó que de acuerdo con la solicitud del 36 período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el Consejo consideró la introducción de un nivel de transparencia limitado con respecto a los resultados de las auditorías de la seguridad de la aviación. Al respecto, se informó que el Consejo aprobó una propuesta para introducir dicha transparencia. Dicha propuesta, que equilibra la necesidad de que los Estados conozcan los problemas de seguridad de la aviación no resueltos con la necesidad de mantener fuera del ámbito público información delicada sobre seguridad de la aviación, se pondría a disposición de todos los Estados contratantes a través de una representación gráfica, en el sitio Web seguro USAP.

5.5 La Reunión también tomó nota de que las auditorías demostraron su utilidad para identificar problemas de seguridad de la aviación y proporcionar recomendaciones para su solución. Se indicó que si bien las misiones de seguimiento del USAP corroboraron el notable aumento del nivel de cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación de la OACI, lo que evidencia el compromiso de los Estados, es importante que este compromiso sea efectivo y permanente para lograr el objetivo del USAP de fortalecer la seguridad de la aviación y contribuir así a su fortalecimiento a nivel mundial. Al finalizar la discusión sobre este asunto la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 11/10****PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS SAM EN EL USAP**

Que los Estados, en correspondencia a la Norma 2.1.1 del Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional:

- a) aseguren el respaldo y soporte necesario a su organismo AVSEC dentro de su administración para la elaboración, aprobación e implementación efectiva de sus Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y otros programas y documentos derivados del mismo, así

como el funcionamiento de sus Comités Nacionales de seguridad de la aviación o entidades similares;

- b) se aseguren de completar la implementación efectiva de su Plan de acción correctivo respecto a las recomendaciones del informe de auditoría USAP del primer ciclo, antes de la auditoría USAP del segundo ciclo, notificando el avance de sus planes de acción a la OACI; y
- c) en virtud del Artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, recuerden su obligación de notificar oficialmente diferencias a la OACI, en caso de que algunas diferencias detectadas durante la auditoría USAP aún no hubieran sido corregidas.

#### **b) Resultados del Programa de Entrenamiento AVSEC**

5.6 La Reunión recibió información sobre el programa de entrenamiento AVSEC de la OACI y sobre la creación y funcionamiento del nuevo Grupo CAR/SAM AVSEC/FAL.

5.7 Se indicó que el programa de entrenamiento ejecutado por medio de cursos y talleres desde el año 2006 implementados a través del programa regular de la OACI y de la segunda fase del Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad de Transport Canada, tenía por objetivo el asistir a los Estados en la resolución de las constataciones realizadas durante el desarrollo de programa de auditorías.

5.8 Se tomó nota que los cursos bajo el programa regular están basados en conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) y son impartidos por los centros regionales de instrucción AVSEC (ASTC). También se tomó nota de los cursos impartidos a través del Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad de Transport Canada contó con el auspicio de algunos Estados de la Región. Se entregó información sobre la programación de los cursos de instrucción durante el año 2009 y de la inauguración del ASTC en Arlington, Virginia gracias a la colaboración de la TSA de Estados Unidos.

5.9 La Reunión tomo nota de la importancia del poyo prestado por los Estados al programa de entrenamiento de la OACI en materia AVSEC mediante los Instructores/Expertos a corto plazo (STE) y la necesidad de enviar oportunamente a la OACI la información de los puntos focales AVSEC y FAL en caso de que esto cambien por algún motivo. Asimismo, la Reunión también recibió información detallada sobre la Séptima Edición del Manual de sobre la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita.

5.10 Se informó a la Reunión que el Consejo de la OACI consideró que los Grupos Regionales de Planificación e Implantación como el GREPECAS deberían dar atención prioritaria a los asuntos de Navegación Aérea y por este motivo eliminó de sus tareas los asuntos AVSEC. En consecuencia, el Comité AVSEC (AVSEC/COMM) de GREPECAS fue eliminado del mecanismo regional.

5.10.1 En este sentido, la Reunión recordó que por la situación descrita anteriormente, la OACI creó el Grupo CAR/SAM/NAM AVSEC/FAL como un mecanismo independiente y multinacional para armonizar unificar eficientemente las tareas de grupos regionales a fin de evitar duplicar esfuerzos en perjuicio de los limitados recursos de algunos Estados.

5.11 Considerando lo anterior, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 11/11 PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS SAM EN LOS PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN DE LA OACI**

Que las autoridades de aviación civil de la Región:

- a) aseguren la participación del personal AVSEC en las actividades de instrucción auspiciadas por la OACI y otras organizaciones internacionales;
- b) se aseguren de mantener actualizadas la información de sus Puntos de Contacto tanto de Facilitación (FAL), como de Seguridad de la Aviación (AVSEC) dentro de la administración de su Estado y comunicar esta información oportunamente a la OACI; y
- c) continúen apoyando el auspicio de las reuniones del Grupo AVSEC/FAL de la OACI para que continúe proporcionando el apoyo de asesoramiento y guía en materia de seguridad de la aviación civil y asista a los Estados a cumplir con las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 9 y Anexo 17 al Convenio de Chicago.

5.12 Colombia presentó una nota de estudio en que analizaba las entidades e iniciativas en las Regiones CAR/SAM que tratan de asuntos AVSEC y consideraba necesario establecer una *masa crítica* en un grupo único por medio de la OACI u otro mecanismo de aceptación general. Sobre el particular, se estableció un nutrido intercambio de puntos de vista, en el cual el Secretario de la CLAC indicó que el Grupo AVSEC/FAL de este organismo podría contribuir a este propósito, sin embargo, se notó que la membresía de este Grupo de la CLAC era muy reducido dentro del contexto de Estados CAR/SAM/NAM y que el nuevo Grupo AVSEC/FAL con una membresía de amplio espectro en las tres regiones había sido creado para este propósito. Finalmente, sobre este asunto la Reunión reconoció que dentro de su ámbito de competencia sólo podía considerar asuntos de la Región SAM y que por tanto se debía recoger en su informe la discusión sostenida como referencia para ser tratado el tema en el ámbito de la CLAC.

**Cuestión 6 del  
Orden del Día: Otros Asuntos**

**Informe sobre seguridad operacional 2008 de IATA**

6.1 La Reunión fue informada sobre las estrategias de prevención de IATA que tienen la intención de mejorar la seguridad dentro de la industria del transporte aéreo. Estas estrategias se basan en las conclusiones analíticas de los accidentes que se produjeron en 2008. El índice de accidentes en el año 2008 se ha incrementado respecto al año 2007 en la Comunidad de Estados Independientes (CEI) Latinoamérica y el Caribe, Oriente Medio y Norte de África, América del Norte y Europa. Basado en los resultados de los análisis de accidentes, IATA ha desarrollado estrategias de prevención tales como, prevención de salidas de pista, reducción de daños en tierra, Implementación de SMS y mejoras en la seguridad de las operaciones de mantenimiento.

6.2 Durante el año 2009, la IATA se enfocará en ayudar a sus miembros a través de estas y otras iniciativas, seguirá trabajando con las compañías aéreas, autoridades reguladoras y otras partes interesadas de la industria para fortalecer los programas de seguridad e introducir nuevas iniciativas, lo que aumentará la seguridad operacional a una escala mundial.

**Directorio de Clave Público (PKD)**

6.3 La Secretaría informó a la Reunión acerca del trabajo que viene desarrollando la sede de la OACI con respecto al Directorio de Clave Público (PKD). Este Directorio es uno de los objetivos alcanzados como resultado del Plan de Negocios de la OACI, el cual contribuye en la facilitación del tránsito de personas y mercancías, mejor seguridad para los pasajeros y el impulso en el cruce fronterizo. A este respecto, el Memorándum de Entendimiento en esta materia entró en vigencia desde el 8 de Marzo de 2007. La participación de los Estados Miembros en el PKD de la OACI ha ido creciendo y recientemente muchos Estados se han integrado a éste. La Reunión tomó nota, a fin de que los Estados analicen las ventajas del mismo.

**Fondo Internacional del Financiamiento de Seguridad de la Aviación**

6.4 Debido al gran interés que tienen las administraciones de aviación civil acerca de la administración del Fondo Internacional del Financiamiento de Seguridad de la Aviación (IFFAS), la Reunión fue informada que dicho fondo proporciona asistencia a los Estados en la seguridad relacionada con las deficiencias asociadas dentro del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad Operacional (USOAP). Este fondo fue establecido en diciembre del año 2002 y entró en vigencia en el 2003 con el propósito de financiar proyectos relacionados con seguridad para enmendar las deficiencias fundamentalmente identificadas a través del USOAP en aquellos Estados que no puedan tener los recursos necesarios para su debido financiamiento.

6.4.1 Con relación a lo expuesto en el párrafo anterior, se informó a la Reunión que en la página Web de la OACI: [www.icao.int/iffas](http://www.icao.int/iffas), se incluye detalladamente la aplicación la asistencia que proporciona este fondo.

**Impacto socio-económico de la industria de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire**

6.5 La Reunión tomó nota de la información suministrada por la IATA con respecto al impacto socio-económico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire. También tomó nota sobre los estudios que realiza la IATA en relación a los beneficios económicos del transporte aéreo en los Estados de la Región. A este respecto, se solicita a los Estados que apoyen la recopilación de datos necesarios para que se realicen los estudios correspondientes, se difundan los resultados de los mismos y se introduzcan medidas de liberalización

en los mercados a fin de superar los efectos de la crisis financiera y sanitaria que ha provocado una fuerte caída en el tráfico.

### **Programa de auditorías en materia de seguridad operacional de IATA**

6.6 La IATA informó a la Reunión sobre su programa de auditorías en materia de seguridad operacional de líneas aéreas (IOSA), el cual ha sido implementado a fin de lograr dos objetivos fundamentales. En primer lugar, mejorar la seguridad operacional de las líneas aéreas y, en segundo lugar, incrementar la eficiencia a través de la eliminación de auditorías de líneas aéreas que pudieran ser redundantes. Los datos obtenidos en estas auditorías pueden ser examinados a efectos de compararlos con la información suministrada en las auditorías USOAP de la OACI. En tal sentido, la OACI ha celebrado un Memorándum de Cooperación con la IATA. La Reunión fue invitada a obtener beneficios del programa IOSA a través de su implementación en los programas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados.

### **Registro de aeronaves de Estados Unidos**

6.7 La FAA informó a la Reunión sobre el uso apropiado e inapropiado de las aeronaves con registro en Estados Unidos, así como también la razón por la cual la matrícula de aeronaves en Estados Unidos podía resultar confusa; las matrículas ilegales; y las facultades y obligaciones que tienen otras AAC con respecto a las aeronaves de matrícula de Estados Unidos que operan en sus países.