GREPECAS/15
Corrigendo 1
27/01/09

INFORME DE LA DECIMOQUINTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM

(GREPECAS/15)

(Río de Janeiro, Brasil, 13 – 17 de octubre de 2008)

CORRIGENDO 1 AL INFORME GREPECAS/15

Párrafo 3.6.19 **donde dice:**

3.6.19 La Reunión consideró que debe analizarse la metodología sobre recopilación de datos acerca de los desvíos verticales técnicos para mostrar que el error del sistema de altimetría (ASE) para aeronaves RVSM-aprobadas permanece estable. Esta tarea solamente podrá ser realizada con la implantación de un programa de monitoreo de performance del sistema de altimetría de las aeronaves por lo menos cada dos años o intervalo de 1000 horas de vuelo por aeronave, ~~lo que ocurra primero~~.

Debe decir:

3.6.19 La Reunión consideró que debe analizarse la metodología sobre recopilación de datos acerca de los desvíos verticales técnicos para mostrar que el error del sistema de altimetría (ASE) para aeronaves RVSM-aprobadas permanece estable. Esta tarea solamente podrá ser realizada con la implantación de un programa de monitoreo de performance del sistema de altimetría de las aeronaves por lo menos cada dos años o intervalo de 1000 horas de vuelo por aeronave, **lo que sea más largo**.

* * * * * * *

INFORME FINAL

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

INFORME DE LA DECIMOQUINTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS/15)

(Río de Janeiro, Brasil, 13 – 17 de octubre de 2008)

Preparado por la Secretaría y el Presidente del GREPECAS

Octubre 2008

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.

ÍNDICE

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, funcionarios y Secretaría ii-1
Idiomas de Trabajo ii-2
Orden del Día ii-2
Asistencia ii-3
Conclusiones y Decisiones ii-3
Lista de Conclusiones ii-4
Lista de Decisiones ii-7
iii Lista de Participantes iii-1
iv Lista de Documentación iv-1

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

1. Seguimiento del resultado de la Reunión GREPECAS/14 1-1

1.1 Examen de las acciones de la ANC/UIC en relación al Informe del GREPECAS/14 1-1
1.2 Examen del estado de implantación de las Conclusiones y Decisiones del GREPECAS/14 1-1
1.3 Examen del estado de implantación de las Conclusiones pendientes del GREPECAS 1-1

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 2 DEL ORDEN DEL DÍA

2. Actividades a nivel globar e inter-regional 2-1

2.1 Actividades y coordinación CNS/ATM, a nivel inter-regional e intra-regional
2.2 Implantación de SMS en los Estados CAR/SAM

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 3 DEL ORDEN DEL DÍA

3. Temas relacionados con la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional 3-1

3.1 Informe sobre Aspectos Institucionales
3.2 Informe de la Reunión AVSEC/COMM/6
3.3 Informe de la Reunión AERMET/SG/9
3.4 Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/6
3.5 Informe de la Reunión AIM/SG/11
3.6 Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/6
3.6 Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/6 - Comité ATM
3.6 Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/6 - Comité CNS

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA

4. Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM.....4-1

4.1 Informes de las Reuniones ASB/8 y ASB/9
4.2 Deficiencias específicas relacionados con la planificación e implantación de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 5 DEL ORDEN DEL DÍA

5. Gestión del Mecanismo del GREPECAS.....5-1

5.1 Informe de la Reunión ACG/7
5.2 Examen de los Términos de Referencia y Programa de Trabajo del GREPECAS y sus Órganos Auxiliares

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 6 DEL ORDEN DEL DÍA

6. Otros asuntos.....6-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

Por gentil invitación del Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) del Brasil, la Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/15), se llevó a cabo en Río de Janeiro, Brasil, del 13 al 17 de octubre de 2008, en el Sheraton Río Hotel & Resort.

ii.2 Ceremonia Inaugural y Otros Asuntos

El Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana expresó su sincero agradecimiento a las autoridades de Brasil por ser anfitrión de esta Reunión.

El Sr. Ten. Brig. Ramón Borges Cardoso, Director General del DECEA, dio la bienvenida a los delegados deseándoles éxito en el logro de los objetivos de la Reunión. Asimismo, resaltó la necesidad de una estrecha cooperación inter-regional, con el propósito de proporcionar un sistema de navegación aérea más armonizado. La Sra. Solange Paiva Vieira, Presidente de la ANAC también participó en la ceremonia de apertura.

ii.3 Organización, Funcionarios y Secretaría

La Reunión fue presidida por el Sr. Normando Araújo de Medeiros (Brasil), Presidente de GREPECAS.

El Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana actuó como Secretario de la Reunión y contó con la colaboración de los siguientes funcionarios de la Sede de la OACI en Montreal y de las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI:

Loretta Martin	Directora Regional OACI, Oficina NACC
Carlos Stelhi	Secretario del Subgrupo ATM/CNS Secretario Grupo de Tarea Aspectos Institucionales
Hindupur Sudarshan	Oficial de Programa Regional, ANB, Sede de Montreal
Víctor Hernández	Secretario del Comité ATM
Nohora Arias	Secretaria del Subgrupo AERMET
Ricardo Delgado	Secretario del Comité AVSEC
Raúl Martínez	Secretario del Subgrupo AIM
Jaime Calderón	Secretario del Subgrupo AGA/AOP

ii.4 **Idiomas de Trabajo**

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

ii.5 **Orden del Día**

Se adoptó el Orden del Día que se indica a continuación:

CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

Seguimiento del resultado de la Reunión GREPECAS/14

1.1 Examen de las acciones de la ANC/UIC en relación al Informe del GREPECAS/14
1.2 Examen del estado de implantación de las Conclusiones y Decisiones del GREPECAS/14
1.3 Examen del estado de implantación de las Conclusiones pendientes del GREPECAS

CUESTIÓN 2 DEL ORDEN DEL DÍA

Actividades a nivel globar e inter-regional

2.1 Actividades y coordinación CNS/ATM, a nivel inter-regional e intra-regional
2.2 Implantación de SMS en los Estados CAR/SAM

CUESTIÓN 3 DEL ORDEN DEL DÍA

Temas relacionados con la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional

3.1 Informe sobre los Aspectos Institucionales
3.2 Informe de la Reunión AVSEC/COMM/6
3.3 Informe de la Reunión AERMET/SG/9
3.4 Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/6
3.5 Informe de la Reunión AIM/SG/11
3.6 Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/6
3.6 Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/6 - Comité ATM
3.6 Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/6 - Comité CNS

CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA

Deficiencias/problemas de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

4.1 Informes de las Reuniones ASB/8 y ASB/9
4.2 Deficiencias/problemas específicos relacionados con la planificación e implantación de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

CUESTIÓN 5 DEL ORDEN DEL DÍA:

Gestión del Mecanismo del GREPECAS

5.3 Informe de la Reunión ACG/7
5.4 Examen de los Términos de Referencia y Programa de Trabajo del GREPECAS y sus Órganos Auxiliares

CUESTIÓN 6 DEL ORDEN DEL DÍA

Otros asuntos

ii.6 **Asistencia**

Asistieron a la Reunión 130 participantes Estados/Territorios Miembros del GREPECAS, así como de un Estado situado fuera de las regiones y 7 observadores de Organizaciones Internacionales. La lista de participantes se muestra en las páginas iii-1 a iii-3.

ii.7 **Conclusiones y Decisiones**

GREPECAS registra sus actividades en la forma de Conclusiones y Decisiones de la siguiente manera:

Las **Conclusiones** tratan de asuntos que, de conformidad con los términos de referencia del Grupo, merecen la directa atención de los Estados, o los cuales requieren medidas necesarias ulteriores que el Secretario habrá de plantear en conformidad con los procedimientos establecidos.

Las **Decisiones** se refieren únicamente a asuntos que tratan de la organización interna del trabajo del Grupo y de sus Órganos Auxiliares.

ii.8 **Lista de Conclusiones**

No. Conc.	Título de Conclusión	Página
15/1	DESARROLLO DE PLANES REGIONALES Y NACIONALES BASADOS EN LA PERFORMANCE	2-2
15/2	EXTENSIÓN DE LAS FECHAS DE APLICACIÓN PARA LAS DISPOSICIONES DEL E-TOD	2-6
15/4	REQUISITOS DE ENLACE DE DATOS AERONÁUTICOS D-VOLMET EN LAS REGIONES CAR/SAM	3-4
15/5	ENTRENAMIENTO PARA LOS ESTADOS CAR/SAM RELACIONADO CON LOS DETALLES Y USO DE LOS NUEVOS PRONÓSTICOS DEL WAFS DE ENGELAMIENTO, TURBULENCIA Y NUBE CONVECTIVA, DERIVADOS DE LOS DATOS EN FORMATO GRIB 2	3-4
15/6	INFORMACIÓN SOBRE EL PROGRESO EN LAS MEJORAS DEL ISCS POR PARTE DEL ESTADO PROVEEDOR DEL WAFC DE WASHINGTON	3-5
15/7	NOTIFICACIÓN DE LA GESTIÓN DE DATOS	3-5
15/8	ACTUALIZACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRABAJO DE LOS WAFC PARA INGRESAR LOS CAMBIOS EN LOS DATOS OPMET	3-6

No. Conc.	Título de Conclusión	Página
15/9	PLAN DE IMPLANTACIÓN PARA LA TRANSICIÓN DE LA CLAVE GRIB 1 A LA GRIB 2	3-6
15/10	CARTAS DE ACUERDO ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL Y METEOROLÓGICAS Y EL ORGANISMO VULCANOLÓGICO	3-7
15/11	IMPLANTACIÓN DEL FORMATO DE NOTIFICACIÓN PARA LA AVIACIÓN DEL OBSERVATORIO DE VOLCANES (VONA)	3-7
15/12	MWO DE RESPALDO EN LOS ESTADOS DE LAS REGIONES CAR/SAM	3-8
15/13	AUMENTO DE FRECUENCIA DE LAS PRUEBAS PERIÓDICAS SIGMET WV BIANUALES	3-8
15/14	SEMINARIO/TALLER SOBRE INFORMACIÓN SIGMET	3-8
15/15	TRANSICIÓN AL NUEVO FORMATO DE TAF	3-9
15/17	PROPUESTA DE ENMIENDA AL ANP FASID CAR/SAM, PARTE VI – MET	3-10
15/19	INSTRUCCIÓN SOBRE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO	3-11
15/20	NUEVO TEXTO EN EL PÁRRAFO 3.5, VOLUMEN 1, ANEXO 14, PARA ÁREAS DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTAS (RESAS)	3-12
15/21	SEMINARIO SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD AEROPORTUARIA PARA LAS REGIONES CAR/SAM	3-13
15/23	UBICACIÓN DE OBSTÁCULOS	3-14
15/24	DEFINICIÓN DE PARES DE SEÑALES A OMITIRSE	3-14
15/25	COMPATIBILIDAD DE REDACCIÓN DEL ANEXO 14, VOL. I, PÁRRAFO 5.2.5.4, EN LAS VERSIONES DE INGLÉS Y ESPAÑOL	3-15
15/26	SEMINARIOS/TALLERES PARA LA CAPACITACIÓN EN APOYO A LA TRANSICIÓN DEL AIS/MAP AL AIM	3-15
15/27	ADOPCIÓN DEL PROYECTO DE ESTRATEGIA PARA LA TRANSICIÓN HACIA EL AIM	3-16
15/28	PRIORIDAD EN LA APLICACIÓN DE MEDIDAS HACIA LA MIGRACIÓN DEL SERVICIO AIS/MAP AL AIM	3-16
15/29	FECHAS DEL SISTEMA AIRAC	3-16
15/30	GUÍA DE APLICACIÒN DE LOS PRINCIPIOS DE FACTORES HUMANOS EN EL AIS/MAP	3-17
15/31	ACCESO RESTRINGIDO EN ÁREAS EN QUE SE ADMINISTRE LA INFORMACIÓN/DATOS AERONÁUTICOS EN LOS WEB SERVERS Y LAS BASES DE DATOS NOTAM Y GIS	3-18
15/32	SEGUIMIENTO DEL DESARROLLO DE LOS MODELOS PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN/DATOS AERONÁUTICOS PARA LA AIM	3-19
15/33	ACCIONES PARA LA INTRODUCCIÓN DE ELEMENTOS BÁSICOS RELACIONADOS CON EL CONCEPTO DE e-AIP	3-19
15/35	IMPLANTACIÓN DEL NUEVO MODELO DE PLAN DE VUELO DE LA OACI	3-23
15/36	MEDIDAS PARA REDUCIR LOS ERRORES OPERACIONALES EN EL CICLO DE COORDINACIONES ATC ENTRE ACC ADYACENTES	3-24
15/37	REVISIÓN DE LA METODOLOGÍA UTILIZADA PARA LA EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD	3-24
15/38	PLANES NACIONALES DE IMPLANTACIÓN PBN	3-26

No. Conc.	Título de Conclusión	Página
15/39	ADOPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE DESPLAZAMIENTO LATERAL ESTRATÉGICO (SLOP)	3-27
15/40	SEMINARIO/TALLER SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE ENLACES DE DATOS AIRE–TIERRA Y SUS APLICACIONES	3-30
15/41	ENMIENDA AL PLAN REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA – TABLA CNS/3 DEL FASID	3-31
15/42	DISPONIBILIDAD DE RECEPTORES GNSS PARA EL ANÁLISIS Y ESTUDIOS IONOSFÉRICOS REALIZADOS EN EL PROYECTO RLA/03/902	3-31
15/43	APOYO AL PROYECTO RLA/03/902 - SACCSA	3-32
15/44	USO GNSS A CORTO PLAZO	3-32
15/45	REVISIÓN DEL PLAN DE DESACTIVACIÓN GRADUAL DE LAS ESTACIONES NDB	3-33
15/46	ACCIONES REGIONALES CAR/SAM PARA LA PREPARACIÓN Y APOYO A LA POSTURA DE LA OACI PARA LA CMR-11	3-34
15/47	ACCIONES ULTERIORES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA CONCLUSIÓN ASB/8/2	4-2
15/48	PERFECCIONAMIENTO DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA CLASIFICACIÓN Y TRATAMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS	4-4

ii.9 **Lista de Decisiones**

No. Dec.	Título de Decisión	Página
15/3	DISOLUCIÓN DEL GRUPO DE TAREA SOBRE ASPECTOS INSTITUCIONALES	3-2
15/16	ARMONIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN LA TABLA AOP 1 DEL FASID CAR/SAM Y EN EL DOC 7910	3-10
15/18	IDENTIFICACIÓN Y APLICACIÓN DE MECANISMOS PARA LA TRADUCCIÓN DE MATERIAL DIDÁCTICO Y GUÍAS MET	3-10
15/22	ENCUESTA SOBRE ESTUDIOS AERONÁUTICOS EN EL ÁMBITO AGA	3-13
15/34	NUEVO SUBGRUPO CNS/ATM	3-21
15/49	ASPECTOS A SER CONSIDERADOS PARA EL DESARROLLO DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS	5-1
15/50	DESACTIVACION DEL SUBGRUPO DE RECURSOS HUMANOS E INSTRUCCION (HRT/SG)	5-2
15/51	MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL GREPECAS – REVISADO	5-2
15/52	TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMAS DE TRABAJO Y COMPOSICIÓN DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS	5-3
15/53	NUEVO FORMATO PARA EL PROGRAMA DE TRABAJO DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS	5-3
15/54	PROGRAMA TENTATIVO DE REUNIONES PARA EL AÑO 2009	5-4

LISTA DE PARTICIPANTES

Miembros	Asesores	Nominados por
Rosemond James		ANTIGUA
	Erich Menig Jacques Lasten	ANTILLAS NEERLANDESAS
Alberto Palermo	José Antonio Álvarez Carlos Ángel Aparicio Néstor Hugo Janeiro Guillermo Ricardo Cocchi Carlos Manuel Benítez Luis Rosso Julio César Astesana B. Ricardo Hum	ARGENTINA
	Hilliar Walker	BAHAMAS
E. Anthony Archer		BARBADOS
José Roberto Machado e Silva	Ramón Borges Cardoso José Pompeu Dos Magalhaes Brasil, Filho Normando Araújo de Medeiros Alvaro Moreira Pequeño Julio de Souza Pereira Ronaldo Ney Telles Belchior Oliveira Raul Octaviano Sant'Anna Jarbas Ribeiro Damaceno Junior Otavio Oliveira Filho Luis Hemerly Walcyr Josué de Castilho Araujo André Eduardo Jansen Anatonio Marcos Costa Fonseca Carlos Roberto Henriques Luiz A.F. Castro Jorge Wilson de Ávila Ferreira Fábio Almeida Esteves Afonso Heleno de Oliveira Gomes Antonio Deluiggi César Augusto Borges Tuna Ronaldo Yuan Murilo A. Loureiro Cláudio Luiz Rocha Carneiro Valmil Carvalho Madeira Marcelo da Rosa Machado	BRASIL

Miembros	Asesores	Nominados por
	Renato Pietroforte Carvalho Rubens Ribeiro Cardoso Filho Judimar das Chagas Rogério Benevides Ana Lúcia C. Moraes Leonardo Boszczowski Mauro Riberio de Assis Doris Vieira da Costa Eno Siewerdt Marcos José Mahler de Araujo Alencar Gomes Leal Filho Juliana Barros Gonçalves Eduardo Moraes Rodrigues Bernard Asare Will Wilson Furtado Luis Xavier de Oliveira Souza Inaldo de Azevedo S. Moreira José da Silva Gonçalves Valmir Cordeiro Alexandre Feijó Valente Luiz M. D. Henriques Rogério Ribeiro Machado Jean Bourdon Sophie Weersink Reinaldo de Albuquerque Paulo Imre Hegedus Jennifer Campbell Cassia Mattiello Robert Loh Jianning She	
Iván Galán Martínez	Juan A. González S. Fernando Ramírez Valdés Ricardo Bordalí Sergio García	CHILE
	Sergio Paris	COLOMBIA
Mirta Crespo Frasquieri	Noemí Carta Santos Norberto Cabrera Alonso Fidel Ara Cruz Joanka Acosta Ortiz	CUBA
	Eduardo Larrea Cruz Patricio Eguez Wilson Bravo	ECUADOR
	Luis Ramírez C. Tere Franceschi	ESTADOS UNIDOS

Miembros	Asesores	Nominados por
	Michael Hawthorne Dulce Roses George Legarreta Robert L. Goodson David Borsi	
	Pierre Dubois Aniss Aquallal	FRANCIA
Jacques Boursiquot	Jean Lemerque Pierre Marc Paulemon Wesner Excelhomme	HAITÍ
Oscar Derby		JAMAICA
	Ricardo Torres Muela	MÉXICO
	Fabián F. Lasso A. Flor Eneida Silvera C.	PANAMÁ
Hernán Colman Quintana	Roberto Hugo Valenzuela R. Carlos Pavetti Pellegrini Roque Díaz Estigarribia Carlos R. Salinas Rojas	PARAGUAY
	James Prideaux	REINO UNIDO
Francisco Bolivar León Paulino	Johann A. Estrada	REPÚBLICA DOMINICANA
Trevor Dowrich		TRINIDAD Y TABAGO
	Carlos Acosta Roberto Arca Jaurena	URUGUAY
Rafael Torres Aguirreche	Eduardo Gallardo Jamani Ramírez Domingo del Rosario Daniel Caro	VENEZUELA

Miembros	Asesores	Nominado por
También asistieron a la Reunión:		
	Luis Andrada Márquez	ESPAÑA
Observadores	**Asesores**	**Representando a**
Ángel López Lucas Rolf Stefani		ARINC
Juan Carlos Trabanino A. Mario Chacón Linares Uriel Urbizo Fley		COCESNA
Peter Cerda Manuel Góngora Demetrius Zuidema		IATA
Ricardo Nogueira		IBAC
Fernando Álvarez Paczka		IFALPA
Alex Figuereo		IFATCA
	Akhil Sharma Adriana Mattos	SITA

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Preparada y Presentada por
NE/01	--	Orden del Día Provisional, Calendario y Modalidad de Trabajo	Secretaría
NE/02	1.1	Examen de las acciones de la ANC/UIC en relación al informe del GREPECAS/14	Secretaría
NE/03	1.2	Examen del estado de implantación de las Conclusiones y Decisiones del GREPECAS/14 ***(Revisada)***	Secretaría
NE/04	1.3	Examen del estado de implantación de las Conclusiones pendientes del GREPECAS ***(Revisada)***	Secretaría
NE/05	2.1	Actividades y coordinación CNS/ATM a nivel inter-regional e intra-regional ***(Revisada)***	Secretaría
NE/06	2.2	Implantación de los sistemas de gestión de seguridad operacional (SMS) en los Estados CAR/SAM	Secretaría
NE/07	3.1	Informe de la Cuarta Reunión del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales	Secretaría
NE/08	3.2	Informe de la Reunión AVSEC/COMM/6	Secretaría
NE/09	3.3	Informe de la Reunión AERMET/SG/9 ***(Revisada)***	Secretaría
NE/10	3.4	Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/6	Secretaría
NE/11	3.5	Informe de la Reunión AIM/SG/11 ***(Revisada)***	Secretaría
NE/12	3.6	Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/6	Secretaría
NE/13	3.6	Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/6 – Comité ATM	Secretaría
NE/14	3.6	Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/6 – Comité CNS	Secretaría
NE/15	4.1	Informe de las Reuniones ASB/8 y ASB/9	Secretaría
NE/16	4.2	Deficiencias/problemas específicos relacionados con la planificación e implantación de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM	Secretaría
NE/17	5.1	Informe de la Reunión ACG/7	Secretaría
NE/18	5.2	Examen de los Términos de Referencia y Programas de Trabajo del GREPECAS y de sus Órganos Auxiliares	Secretaría

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Preparada y Presentada por
NE/19	5.2	Acrecentamiento de la eficacia de los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG)	Secretaría
NE/20	6	Espacio Aéreo, Aeropuertos y Procedimientos "Verdes" un compromiso de la DGAC de Chile	Chile
NE/21	2.1	Revisión de los resultados de estudios y ensayos para la implementación sistemas GBAS en Chile	Chile
NE/22	6	Condiciones de los Factores Humanos en Prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo en Chile	Chile
NE/23	2.2	Implantación SMS en Chile	Chile
NE/24	6	Manejo de los problemas ambientales del transporte aéreo	IATA
NE/25	6	Flexibilidad en el espacio aéreo de uso especial	IATA
NE/26	6	La actual crisis de la industria – El Combustible	IATA
NE/27	2.1	El sistema de transporte aéreo de la próxima generación ***(Revisada)***	Estados Unidos
NE/28	2.1	Actualizaciones propuestas en los procedimientos operacionales de vuelo para las aeronaves cazadoras de huracanes (TEAL y NOAA)	Estados Unidos
NE/29	2.1	Performance de las comunicaciones en Regiones Oceánicas y remotas y el trabajo del equipo sobe mejoras Satcom en el Sistema de Navegación Aérea del Futuro (FANS SIT)	Estados Unidos
NE/30	6	La importancia de cumplir con el cronograma de la reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC)	IATA / Jeppesen
NE/31	2.1	Transición a nivel mundial del AIS a la AIM	Secretaría
NE/32	2.1	Implantación de la PBN	Secretaría
NE/33	2.1	Implantación de un SBAS propio ***(Revisada)***	Brasil
NE/34	2.1	Concepto Operacional ATM Nacional	Brasil
NE/35	2.1	Interconexión de Sistemas Automatizados en las Regiones CAR/SAM	Brasil
NE/36	5.2	Examen de los Términos de Referencia y del Programa de Trabajo del GREPECAS y de sus Órganos Auxiliares	Secretaría
NE/37	2.1	Enfoque Regional y Nacional para la Implantación de un sistema global ATM	Secretaría

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Preparada y Presentada por
NE/38	2.1	Implantación del nuevo Plan de Vuelo de la OACI	Secretaría
NE/39	2.2	Implementación del Sistema de Gestión de la seguridad Operacional (SMS) en los servicios ATS de Paraguay ***(Revisada)***	Paraguay
NE/40	5.2	Examen de los Términos de Referencia y del Programa de Trabajo del GREPECAS y de sus Órganos Auxiliares	Secretaría
NE/41	2.1	Estrategia en bloque por la aviación amigable con el medio ambiente	Colombia
NE/42	5.2	Futuro del AVSEC en el contexto hemisférico	Colombia
NE/43	5.2	Acrecentamiento de la eficacia y la seguridad operacional	Colombia
NE/44	6	Impulso al programa de evaluación MANPADS	Colombia
NE/45	2.1	Consideraciones sobre la toma de decisión en la implantación de aumentaciones en las Regiones CAR/SAM ***(Revisada)***	España
NE/46	2.1	Implantación de la ATFM	Colombia
NE/47	3.2	Implementación de la red segura compartida	Colombia
NE/48	2.1	Multiplicidad de planes de vuelo e implantación del nuevo plan de vuelo de la OACI	Colombia
NE/49	2.1	Alteración de plazos para la generación de datos electrónicos de terreno y obstáculos	Brasil
NE/50	1.3	Experiencia de Cuba y COCESNA en la activación del plan de contingencia NOTAM	Cuba y COCESNA

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Preparada y Presentada por
NI/01	--	Información General ***(Revisada)***	Secretaría
NI/02	--	Lista de Notas de Estudio y de Información ***(Revisada)***	Secretaría
IP/03	2	Report on Progress toward Data link Harmonization ***(Solamente en Inglés)***	Secretaría

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Preparada y Presentada por
IP/04	2	Overview of Global Air Navigation Plan (GANP) and Global Aviation Safety Plan (GASP) ***(Solamente en Inglés)***	Secretaría
IP/05	6	IOSA – The IATA Operational Safety Audit Programme ***(Solamente en Inglés)***	IATA
IP/06	6	IATA Safety Audit for Ground Operations ***(Solamente en Inglés)***	IATA
NI/07	4.2	Implantación Eficaz del Sistema AIRAC ***(Solamente en Español)***	Chile
NI/08	4.2	Inclusión de la Tabla AIS-4 del FASID CAR/SAM y la actualización de las Tablas AIS 1, 2, 3, 5, 6, 7 y 8 del FASID AIS ***(Solamente en Español)***	Chile
NI/09	3.6	Seguimiento a la Propuesta de Enmienda sobre Fraseología en Español	Secretaria
NI/10	6	Cualquier otro asunto ***(Solamente en Español)***	Brasil
NI/11	6	Establecimiento del Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano (RASG-PA)	Secretaria
IP/12	2.1	Implementation of performance-based navigation (PBN) in the CAR/SAM Regions – Procedure design training ***(Solamente en Inglés) (Revisada)***	Estados Unidos
IP/13	2.1	West Atlantic Route System Plus (WATRS Plus) Route Structure Redesign and Separation Reduction Project Post-Implementation Review ***(Solamente en Inglés)***	Estados Unidos
IP/14	6	Federal Aviation Administration (FAA) Data Communication Program Status ***(Solamente en Inglés)***	Estados Unidos
IP/15	6	FAA navigation evolution roadmap ***(Solamente en Inglés)***	Estados Unidos
IP/16	6	Other matters. Considering the environmental effects from civil aviation ***(Solamente en Inglés)***	Secretaría
NI/17	6	Conclusiones Seminario Taller Regional GNSS 2008 ***(Solamente en Español)***	Colombia
NI/18	3.6	Intercambio de datos radar con ACC adyacentes al ACC Habana ***(Solamente en Español)***	Cuba
NI/19	6	Legislación aeronáutica básica y regulaciones complementarias ***(Solamente en Español)***	Cuba

Cuestión 1 del Orden del Día: Seguimiento del resultado de la Reunión GREPECAS/14

1.1 Examen de las acciones de la ANC/UIC en relación al Informe del GREPECAS/14

1.1.1 La Reunión tomó nota de las acciones adoptadas por la Comisión de Aeronavegación (ANC) y por el Comité sobre Interferencia Ilícita (UIC) durante su examen y aprobación del informe de la decimocuarta reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS), realizada en San José, Costa Rica, del 16 al 20 de abril de 2007. La Reunión tomó nota de las acciones específicas adoptadas por la ANC y el UIC, y de las acciones de seguimiento adoptadas por los Estados y la Secretaría en cuanto a las conclusiones y decisiones de la reunión, contenidas en el **Apéndice A** de esta parte del informe.

1.1.2 En relación a la Conclusión 14/21, en la que se solicita a la OACI examinar el plan para la migración de los mensajes meteorológicos operacionales (OPMET) de la clave alfanumérica al formato universal binario para la representación de los datos meteorológicos en clave BUFR, la Reunión observó que la Secretaría había suspendido el trabajo relacionado con este tema, a la espera de los resultados del estudio que estaba realizando el Equipo de Expertos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en relación al uso del "*Extensible Markup Language*" (XML).

1.1.3 La Reunión tomó nota que la Comisión había respaldado la Conclusión 14/30 referida a las diferencias entre el nivel de protección para los servicios de búsqueda y extinción de incendios, y que el tema ya estaba siendo abordado dentro del programa de trabajo del Grupo de Expertos sobre Aeródromos, en relación a los servicios de salvamento y extinción de incendios.

1.1.4 Reconociendo las dificultades que estaban afrontando algunos Estados de las Regiones CAR/SAM en cuanto al ancho de las franjas de las señales de punto de visada que se superponen a las señales de faja lateral de pista cuando el ancho de pista es inferior a 30 m, la Reunión observó que la Comisión había apoyado la iniciativa del GREPECAS en cuanto a la Conclusión 14/35. La Reunión fue informada que la Secretaría ya había asumido el tratamiento de este tema, el cual estaba siendo abordado dentro del programa de trabajo del Grupo de Expertos sobre Aeródromos, en relación a las ayudas visuales para la navegación.

1.1.5 En cuanto a la Conclusión 14/45 referida a las grandes desviaciones de altitud (LHD), la Reunión tomó nota de la preocupación de la Comisión en cuanto a la deficiente coordinación entre los centros de control de área, la cual estaba generando la mayor parte de los errores de LHD, y que la ANC había felicitado al GREPECAS por brindar la instrucción necesaria a sus Estados en este tema. Como resultado de la tercera reunión especial de la RMA, realizada en Montreal del 13 al 15 de mayo de 2008, en la cual se exploró formas para definir mejor e incluir las LHD en el análisis de riesgo, la Reunión tomó conocimiento que la OACI introduciría un texto explicativo en el Manual RMA revisado, el cual sería publicado en febrero de 2009.

1.1.6 Reconociendo que el enfoque del GREPECAS en la Conclusión 14/50 era compatible con el Objetivo Estratégico E: Continuidad - Mantener la continuidad de las operaciones aeronáuticas, la Reunión observó que la Comisión había felicitado al GREPECAS por la elaboración de un modelo de catálogo regional de planes de contingencia de los servicios de tránsito aéreo (ATS), y alentó a los Estados de las Regiones CAR y SAM a que brinden su información para que ésta sea incluida en este nuevo catálogo.

1.1.7 La Reunión tomó nota que la UIC estuvo de acuerdo con la Conclusión 14/9 del GREPECAS, en la que se solicitaba a la OACI que desarrolle un Paquete de Instrucción sobre Seguridad Aeroportuaria (STP) para los MRTD antes de 2010, y que la Secretaría estaba en proceso de elaborar dicho STP con una fecha de finalización propuesta para fines de 2009.

1.1.8 La Reunión tomó nota que la UIC había reconocido los esfuerzos del GREPECAS por elaborar un plan de acción para la negociación, adquisición de partes, mantenimiento e instrucción en los equipos de inspección AVSEC, incluyendo temas HBS. Observando que, eventualmente, este material también ayudaría a otras Regiones, la UIC estuvo de acuerdo con el GREPECAS (ver la Conclusión 14/10) en cuanto a la inclusión del material en la nueva edición del Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (Doc 8973).

1.1.9 La Reunión observó que, como el informe del GREPECAS/14 no contenía temas específicos que requerían una acción por parte del Consejo, dicho informe no había sido sometido a consideración del Consejo.

1.1.10 La Reunión agradeció a la ANC y al UIC por su valiosa orientación en diversas actividades del GREPECAS, la cual sería tomada en consideración para el desarrollo de su programa de trabajo en la región.

1.2 Examen del estado de implantación de las Conclusiones y Decisiones del GREPECAS/14

1.3 Examen del estado de implantación de las Conclusiones pendientes del GREPECAS

1.2.1 Al revisar el estado de implantación del Plan de Acción desarrollado por GREPECAS/14 y considerar que las Conclusiones pendiente de implantación hasta GREPECAS/13 se habían colocado en el mismo formato para su seguimiento, la Reunión concordó que a partir de la próxima reunión estos dos asuntos podían ser presentados bajo la misma cuestión del orden del día en sólo un apéndice. Para ello, también concordó enmendar el Manual de Procedimiento de GREPECAS para incluir las decisiones, a partir de las adoptadas por GREPECAS/14, en este seguimiento.

1.2.2 Asimismo, la Reunión acordó consolidar en el informe de esta Reunión la revisión del Plan de Acción de GREPECAS/14 y las Conclusiones pendientes hasta GREPECAS/13.

1.2.3 De acuerdo con los métodos vigentes y considerando lo señalado en los párrafos precedentes, la Reunión examinó el estado de implantación de las conclusiones del GREPECAS, con base en una clasificación uniforme, y observó que, como resultado de las acciones adoptadas hasta la Reunión GREPECAS/14, las siguientes conclusiones habían sido finalizadas o reemplazadas:

Tabla 1 - Conclusiones y Decisiones finalizadas
C 10/32, C 12/9, C 12/10, C 12/32, C 12/37, C 12/45, C 12/72, C 12/77, C 12/81, C 12/100, C 13/40, C 13/61, C 13/68, C 13/71, C 13/72, C 13/75, 13/78, C 13/84, C 13/89, C 14/4, C 14/7, C 14/8, C 14/10, C 14/13, C 14/14, C 14/16, C 14/17, C 14/18, C14/19, C 14/22, C 14/23, C 14/24, C 14/25, C14/26, C 14/29, C 14/31, C 14/33, C 14/41, D 14/42, C 14/43, C 14/44, C 14/45, C 14/46, C 14/47, C 14/48, C 14/49, C 14/50, C 14/52, C 1453, D 14/55, D 14/57 a), D 14/58, C 14/59, D 14/60, D 14/62, D 14/63, C 14/64.

1.2.4 También la Reunión acordó que las siguientes conclusiones continúan válidas:

Tabla 2 - Conclusiones y Decisiones que continúan válidas
C 12/67, C 12/129, C 13/2, C 13/4, C 13/5, C 13/7, C 13/8, C 13/9, C 13/10, C 13/11, C 13/15, C 13/16, C 13/23, C 13/28, C 13/30, C 13/32, C 13/33, C 13/36, C 13/41, C 13/45, C 13/51, C 13/53, C 13/66, C 13/74, C 13/79, C 13/85, C 13/87, C 13/92 y C 13/95, D 14/1, C 14/2, C 14/3, C 14/5, C 14/6, C 14/9, C 14/11, C 14/12, C 14/15, C 14/20, C 14/21, C 14/27, C 14/28, C 14/30, C 14/32, C 14/34, C 14/35, C 14/36, C 14/37, C 14/38, C 14/39, C 14/40, C 14/51, D 14/54, C 14/56, D 14/57 b), C 14/61.

APÉNDICE A

CONCLUSIONES/DECISIONES DEL GREPECAS/14 – ACCIONES ADOPTADAS POR LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/5 **A, D**	**DOCUMENTO GENÉRICO SOBRE UN PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL**	Considerando que la forma más efectiva de implantar/consolidar instalaciones/servicios multinacionales y realizar una gestión y prestación de servicios, es a través de la implantación de una Organización Multinacional Regional (OMR), y que se requiere para esto un documento básico de referencia sobre el cual se puedan realizar los estudios necesarios por los Estados/Territorios interesados, se: a) recomienda que los Estados/Territorios interesados en implantar una OMR utilicen, para este propósito, el resumen del contenido del Proyecto de Acuerdo Constitutivo para una Organización Multinacional Regional (OMR), que se adjunta como **Apéndice A,** el Proyecto de Acuerdo Constitutivo para el Establecimiento, Operación y Administración de una OMR, que se adjunta como **Apéndice B,** y el correspondiente anteproyecto de Estatuto que se adjunta como **Apéndice C** a esta parte del Informe; y b) solicita a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI hacer un seguimiento de las acciones que los Estados interesados lleven acabo respecto a la implantación de una OMR, según sea apropiado.	Determinar qué Estados están interesados en implantar una OMR	Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI	Carta de la OACI a los Estados	Tomó nota y alentó la iniciativa.	Dic. 2008

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/21 **E**	**REVISIÓN DE LA TRANSICIÓN A LA CLAVE BUFR**	Que la OACI, con la finalidad de reducir el impacto potencial adverso para la comunidad aeronáutica, debido a la transición de las claves alfanuméricas tradicionales a la clave BUFR de los mensajes OPMET, invite a la OMM a considerar, como un asunto de urgencia, sus planes para la utilización de la clave BUFR de la información OPMET. Revisión del ANP/FASID CAR/SAM, Parte VI – MET.	No se requiere acción alguna hasta conocerse los resultados del trabajo del Grupo de Expertos de la OMM sobre el uso de XML	Sede de la OACI		La Comisión (AN Min. 176-4) ya había revisado este aspecto y la Secretaría había suspendido el trabajo que estaba realizando en este sentido, en espera de los resultados del estudio por parte del Equipo de Expertos de la OMM sobre el uso de XML.	Dic. 2008
C 14/27 **E**	**SEMINARIO SOBRE COORDINACIÓN ENTRE LOS SERVICIOS ATS/AIS/MET/PILOTOS**	Que la OACI, en coordinación con la OMM, organice un seminario sobre Coordinación ATS/AIS/MET/Pilotos para las Regiones CAR/SAM.	Organizar el seminario	Sede de la OACI	Un seminario de coordinación	Tomó nota.	Dic. 2008
C 14/28 **E**	**PROYECTO ESPECIAL DE IMPLANTACIÓN (SIP) MET PARA LA REGIÓN CAR**	Que, la OACI considere la necesidad de activar un Proyecto Especial de Implantación MET para la Región CAR, con el fin de estudiar y recomendar medidas a varios Estados/Territorios CAR con el propósito de solucionar puntualmente los problemas que afectan el servicio MET. *Nota: Con el fin de aunar esfuerzos para proponer soluciones a las deficiencias identificadas en meteorología aeronáutica, se podría considerar la posibilidad de llevar a cabo el SIP en forma coordinada con la OMM.*	Establecimiento del SIP	Sede de la OACI	SIP MET para la Región CAR	Tomó nota y solicitó a la Secretaría revisar la propuesta de acuerdo con la práctica establecida.	Finalizada

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/30 **A**	**PROPUESTA PARA IDENTIFICAR LAS POSIBLES DIFERENCIAS EN EL NIVEL DE PROTECCIÓN PARA LOS SERVICIOS DE SALVAMENTO Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS (TABLA AOP-1)**	Que a) la OACI analice la posibilidad de modificar la columna 3 del Plan de Navegación Aérea de la OACI, Doc 8733, Volumen II – FASID, Parte III – AOP, a fin de incluir un nuevo rubro con datos sobre el tipo de aeronave, con su respectivo modelo, el cual sería utilizado para determinar la CAT RFF. Es decir, la columna 3 tendría dos rubros (categoría RFF y tipo/modelo de aeronave) en vez de uno; y b) los Estados/Territorios revisen los datos sobre salvamento y extinción de incendios contenidos en la columna 3, tomando en cuenta el tipo y modelo de la aeronave.	Modificar e insertar datos en la Columna 3 del Plan de Navegación Aérea de la OACI, Doc 8733, Volumen II – FASID Revisar los datos contenidos en la Columna 3	Sede de la OACI Estados/ Territorios	Tabla AOP-1 ajustada Información corregida en la Columna 3 de la Tabla AOP-1	Tomó nota que el tema ya estaba incluido en el programa de trabajo del grupo de expertos sobre Aeródromos en lo que se refiere a salvamento y extinción de incendios.	Dic. 2008 Dic. 2008
C 14/32 **A**	**SEMINARIO/TALLER SOBRE ESTUDIOS AERONÁUTICOS SOBRE LAS RESA, FRANJAS DE PISTAS Y OBSTÁCULOS**	Que la OACI: a) aliente a los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM a que participen en el Seminario/Taller sobre Estudios Aeronáuticos que está siendo programado por la Oficina Regional NACC de la OACI, de manera que sirva de foro para discutir los estudios aeronáuticos en el campo AGA, especialmente con respecto a las RESA, franjas de pista y obstáculos. b) estudie la posibilidad de analizar, durante los dos primeros días del Seminario/Taller, problemas específicos relacionados con las RESA y las franjas de pista, donde lo permite específicamente el Anexo 14.	Cartas a los Estados/Territorios	Oficina NACC Coordinación del taller	Capacitación de profesionales aeroportuarios en estudios aeronáuticos	Tomó nota.	Dic. 2008

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/34 **A**	**PENDIENTE DESCENDENTE DE LA FRANJA DE PISTA UBICADA MÁS ALLÁ DE LA PORCIÓN NIVELADA**	Que la OACI analice, si lo considera oportuno, la indicación de la pendiente ascendente y descendente máximas más allá del segmento nivelado de las franjas de pista, medidas en el sentido del espaciamiento de la pista, contenida en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 3.	Considerar la revisión de la norma	Sede de la OACI	Norma revisada	Tomó nota que el tema ya estaba incluido en el programa de trabajo del grupo de expertos sobre Aeródromos en lo que se refiere al diseño de aeropuertos.	2009
C 14/35 **A**	**ANCHO DE LAS FRANJAS DE LAS SEÑALES DE PUNTO DE VISADA PARA PISTAS CON UN ANCHO INFERIOR A 30 m**	Que la OACI analice, si lo considera oportuno, la norma sobre las franjas de las señales de punto de visada que se superponen a la señal de faja lateral de pista cuando éstas tienen un ancho inferior a 30 m.	Considerar la revisión de la norma	Sede de la OACI	Norma revisada	Tomó nota que el tema ya estaba incluido en el programa de trabajo del grupo de expertos sobre Aeródromos en lo que se refiere a ayudas visuales para la navegación.	2009
C 14/37 **A, D**	**CONSOLIDACIÓN DEL PROYECTO CAR/SAM SOBRE CARTAS AERONÁUTICAS VFR DIGITALES**	Para el logro del proyecto CAR/SAM sobre Cartas Aeronáuticas VFR digitales a más tardar para finales de 2008, que las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI trabajen en forma coordinada: a) con el IPGH, para promover la producción de cartografía aeronáutica digital VFR sobre una base común de estándares y procedimientos; y b) a través de un proyecto de cooperación técnica como método de financiamiento por parte de la OACI.	Lograr la producción de las cartas aeronáuticas digitales VFR para las Regiones CAR/SAM	Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI	Proyecto sobre Cartas Aeronáuticas Digitales VFR para las Regiones CAR/SAM	Tomó nota.	Dic. 2008

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/39 **A, D**	**ACCIONES PARA EL USO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (GIS) EN LOS SERVICIOS AIM DE LAS REGIONES CAR/SAM**	Que, tomando en cuenta la conveniencia de evolucionar hacia el concepto de administración de la información aeronáutica digital por medios electrónicos en las Regiones CAR/SAM, y que el uso de los sistemas de información geográfica (GIS) podría contribuir directa y positivamente con estos requerimientos, a más tardar para finales de 2008: a) los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM consideren la implantación de Sistemas de Información Geográfica (GIS) en los servicios AIM, como soporte automatizado para la presentación electrónica de la información AIP y de las cartas aeronáuticas y que tomen las acciones para permitir la instrucción del personal AIS en el manejo práctico de los Sistemas GIS, para facilitar la implantación y operación de estos sistemas en sus servicios AIS; y b) las Oficinas Regionales NACC y SAM tomen las acciones que sean necesarias, a fin de considerar como parte de los Proyectos Regionales de Cooperación Técnica pertinentes, el requerimiento sobre la implantación de Sistemas de Información Geográfica (GIS) como soporte automatizado para las actividades de los Servicios AIM en las Regiones CAR/SAM en directo apoyo al CNS/ATM.	Implantación del GIS	Los Estados de las Regiones CAR/SAM	GIS	Tomó nota.	Dic. 2008

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/44 **D**	**ESTABLECIMIENTO DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA INTERFAZ DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM**	Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM, formulen un Plan de acción para la interfaz de los sistemas automatizados ATM que incluya: a) el nombramiento de un experto como punto de contacto para llevar a cabo el trabajo de coordinación regional para la interfaz de los sistemas automatizados ATM; b) el análisis del nivel de servicio actual proporcionado por los sistemas automatizados ATS, así como los requerimientos para satisfacer las aplicaciones operacionales futuras de la comunidad ATM utilizando la *Tabla sobre Requerimientos Operacionales ATS para los Sistemas Automatizados*, incluida en el Apéndice 4B a esta parte del Informe; y c) documentar el plan de acción y compartir las mejores prácticas y experiencias con otros Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, que así lo requieran.	Designar puntos de contacto Análisis del nivel de servicio existente Desarrollar el plan de acción	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales Estados/ Territorios/ Organizaciones internacionales	Plan de Acción para la interfaz de los sistemas automatizados ATM	Tomó nota.	Dic. 2008

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/45 **D**	**CAPACITACIÓN SOBRE EL ANÁLISIS DE LAS GRANDES DESVIACIONES DE ALTITUD (LHD))**	Que, tomando en cuenta la necesidad de disponer de expertos calificados en las actividades del Grupo de tarea sobre Escrutinio (GTE), los Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM: a) apoyen la instrucción sobre el análisis de las grandes desviaciones de altitud, como parte de las actividades regionales; b) envíen expertos técnicos a las sesiones de instrucción, con miras a que se conviertan en participantes regulares del GTE; y c) que la OACI tome las acciones necesarias para coordinar las sesiones de instrucción del GTE en cada Región.	Apoyar la instrucción Enviar expertos a las sesiones de instrucción Coordinar las sesiones de instrucción	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI	Instrucción impartida a expertos Sesiones de instrucción Carta a los Estados	a) Tomó nota. b) Tomó nota. c) Solicitó a la Secretaría que extienda el ofrecimiento de seminarios de instrucción similares a todas las otras Regiones.	Nov. 2008 Nov. 2008 2009
C 14/46 **D**	**MAPA DE RUTA PBN CAR/SAM**	Que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales adopten y apliquen el Mapa de Ruta PBN para las Regiones CAR/SAM que figura en el **Apéndice W** a esta parte del informe.	Aplicar la Hoja de Ruta para la PBN	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Implantación armonizada de la PBN	Tomó nota.	Corto plazo 2010 Mediano plazo 2011-2015

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/47 **D**	**SEMINARIOS Y METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**	Que la OACI: a) promueva la realización de seminarios relacionados con la evaluación de la seguridad operacional, con miras a preparar al personal para trabajar en la futura implantación de la PBN; e b) inste al Grupo de Expertos sobre Separación y Seguridad del Espacio Aéreo (SASP) a desarrollar una metodología común para la evaluación de seguridad en las áreas terminales.	Coordinar las actividades de evaluación de la seguridad operacional Desarrollar una metodología común para la evaluación de la seguridad operacional en las TMA	Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI Sede de la OACI	Seminarios sobre evaluación de la seguridad operacional Metodología común para la evaluación de la seguridad operacional en las TMA	a) Tomó nota. b) Solicitó a la Secretaría llevar a cabo esta tarea a través del SASP.	Dic. 2008 2010
C 14/49 **C, D**	**ADOPCIÓN DEL CONCEPTO OPERACIONAL ATFM PARA LAS REGIONES CAR/SAM**	Que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM: a) adopten el Concepto Operacional ATFM de las Regiones CAR/SAM (CONOPS ATFM) que aparece en el **Apéndice X** a esta parte del informe; y b) establezcan un programa de trabajo para permitir la implantación del CONOPS ATFM.	Adoptar el CONOPS ATFM CAR/SAM Establecer un programa de trabajo para la implantación de la ATFM	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	CONOPS CAR/SAM	Tomó nota.	Dic. 2008

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/50 **D, E**	**CATÁLOGO DE PLANES DE CONTINGENCIA ATS DE LAS REGIONES CAR/SAM**	Que: a) se adopta el Modelo de Catálogo de planes de contingencia ATS de las Regiones CAR/SAM que figura en el **Apéndice Y** a esta parte del Informe; y que b) los Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM envíen a la OACI, antes del 01 de Junio de 2007, la información actualizada sobre la situación actual de sus planes de contingencia, el punto de contacto, una descripción general de facilidades y servicios que garantizan la continuidad para su inclusión en dicho documento.	Adopción del Modelo de Catálogo Enviar información a las Oficinas Regionales NACC y SAM	GREPECAS Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Modelo adoptado Catálogo de planes de contingencia ATS finalizado	Tomó nota y reconoció los esfuerzos del GREPECAS.	Adoptado por GREPECAS en abril de 2007 Dic. 2008
C 14/51 **D**	**REORGANIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO EN APOYO A LOS OBJETIVOS DE DESEMPEÑO ATM PARA LAS REGIONES CAR Y SAM**	Que, en apoyo a la evolución desde un enfoque basado en sistemas hacia uno basado en el desempeño, para la planificación e implementación de la infraestructura de navegación aérea: a) los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM tomen las acciones necesarias para elaborar e implementar programas de trabajo ATM nacionales de acuerdo a los objetivos de desempeño, y b) la OACI continúe la coordinación para reorganizar los Programas de Trabajo ATM de las Regiones CAR y SAM acorde a las nuevas Iniciativas del Plan Mundial (GPI) y en apoyo a los Objetivos Estratégicos de la OACI.	Desarrollar e implantar un programa de trabajo ATM basado en los objetivos de performance Reorganizar el programa ATM de acuerdo con las GPI y los Objetivos Estratégicos de la OACI	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI	Implantación de los objetivos de performance ATM armonizados Alineamiento del programa de trabajo ATM con los objetivos de performance y los Objetivos Estratégicos de la OACI	Tomó nota y solicitó a la Secretaría seguir brindando orientación a las Regiones para la formulación de los objetivos regionales de performance.	Dic. 2009 Oct. 2008

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/52 **D**	**REVISIÓN PARA LA ADOPCIÓN DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN PARA LA INTERCONEXIÓN MEVA II/REDDIG**	Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales miembros de las redes VSAT MEVA II y REDDIG, con el propósito de implementar la interconexión de estas redes y coordinar sus operaciones: a) estudien y revisen para la posible adopción del Memorando de Entendimiento (MoU); y b) aprueben y ejecuten las tareas que les correspondan del Plan de Acción que se presenta en el Apéndice Z de esta parte del informe.	Revisar y adoptar el MoU Implantar el Plan de Acción	Estados y Organizaciones Internacionales Estados y Organizaciones Internacionales	Firma del MoU Implantación de la interconexión	Tomó nota.	Marzo de 2008 Marzo de 2008
D 14/55 **D**	**CAPACIDAD APV I COMO MÍNIMO REQUERIMIENTO DE PERFORMANCE PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SBAS EN LAS REGIONES CAR/SAM**	Que el Comité CNS, al coordinar las iniciativas y proyectos para las soluciones SBAS que sean propuestas para las Regiones CAR/SAM, debe tener en cuenta que deberían ser orientadas para alcanzar por lo menos la capacitad APV I.	Desarrollo de la solución SBAS	Comité CNS del GREPECAS	Solución SBAS	Tomó nota.	Ago. 2008

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 14/56 **D**	**DESACTIVACIÓN GRADUAL DE LAS ESTACIONES NDB**	Que los Estados, Territorios, Organizaciones Internacionales y usuarios del espacio aéreo, con vistas a la elaboración de un Plan de desactivación gradual de las estaciones NDB sin afectar la seguridad operacional: a) analicen el servicio que proporciona cada estación NDB, su función, la existencia de procedimientos con otras ayudas como VOR/DME, GNSS-RNAV, así como la capacidad/desarrollo de las aeronaves que operan en el espacio aéreo servido; b) basado en el análisis descrito en el epígrafe a) anterior y en el formato de la Tabla que se presenta en el Apéndice AF de esta parte del Informe, elaboren un plan de desactivación gradual de las estaciones NDB; e c) informen a la Oficina regional NACC o SAM de la OACI, según corresponda, sobre sus respectivos planes de desactivación de estaciones NDB, de manera que sean recibidas antes del **30 de noviembre de 2007**.	Analizar el servicio brindado por cada estación NDB y elaborar un plan para la desactivación gradual de las estaciones NDB	Estados y Organizaciones Internacionales	Un plan para la desactivación gradual de las estaciones NDB	Tomó nota.	Julio de 2008

Conc/Dec y Objetivo(s) Estratégico(s)	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento propuesto	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
D 14/57	**ELABORACIÓN DE UN PLAN REGIONAL DE DESACTIVACIÓN GRADUAL DE LAS ESTACIONES NDB**	Que el Comité CNS: a) teniendo en cuenta las respuestas que sean recibidas de los Estados, Territorios, Organizaciones Internacionales y usuarios del espacio aéreo, la Conclusión 14/56 y el formato de la Tabla que se presenta en el Apéndice AF de esta parte del Informe, elabore un Plan regional de desactivación gradual de las estaciones NDB; y b) basado en los resultados de la acción a) anterior, proponga enmiendas a la Tabla CNS 3 del FASID.	Elaborar un plan regional para la desactivación gradual de las estaciones NDB Propuesta de enmienda	Comité CNS del GREPECAS	Plan regional de desactivación de las estaciones NDB Propuesta de enmienda	Tomó nota.	Agosto de 2008 Dic. 2008
C 14/59 **A**	**COORDINADOR NACIONAL PARA ACTUALIZAR LA BASE DE DATOS DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AEREA DEL GREPECAS**	Que, a) los Estados/Territorios nombren un Coordinador Nacional para actualizar la Base de Datos del GREPECAS sobre deficiencias en la Navegación Aérea (GANDD); b) el nombre del Coordinador Nacional, dirección electrónica, teléfono, fax, etc., sean enviados a las Oficinas Regionales de la OACI, **no más allá**, del 31 de mayo de 2007**;** y c) las Oficinas Regionales promuevan un taller para el entrenamiento de los Coordinadores Nacionales a fin de que los mismos dominen plenamente todos los aspectos concernientes a la GANDD.	Brindar la información a las Oficinas Regionales Llevar a cabo el taller	Los Estados Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI	Base de datos de coordinadores nacionales Taller sobre GANDD	Tomó nota.	Marzo de 2008 Marzo de 2008

***Nota:** La OACI ha establecido los siguientes Objetivos Estratégicos para el período 2005-2010:

A: Seguridad operacional – *Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil a nivel mundial*

B: Seguridad de la Aviación – *Mejorar la protección de la aviación civil a nivel mundial*

C: Protección Ambiental – *Minimizar los efectos adversos de la aviación civil mundial sobre el medio ambiente*

D: Eficiencia – *Mejorar la eficiencia de las operaciones aeronáuticas*

E: Continuidad – *Mantener la continuidad de las operaciones aeronáuticas*

F: Estado de Derecho – Fortalecer las leyes que rigen la aviación civil internacional.

Cuestión 2 del Orden del Día: Actividades a nivel global e inter-regional

2.1 Actividades y coordinación CNS/ATM a nivel inter-regional e intra-regional

Marco de performance a nivel regional y nacional

2.1.1 La Reunión observó que el objetivo de planificación de la OACI busca lograr un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) basado en la performance, mediante la implantación de sistemas y procedimientos de navegación aérea en forma gradual, efectiva en términos de costo y en colaboración.

2.1.2 El enfoque basado en la performance se ciñe a los siguientes principios: un fuerte énfasis en los resultados, mediante la adopción de objetivos y metas de performance; un proceso de toma de decisiones en forma conjunta y basada en los resultados; y la toma de decisiones basadas en hechos y datos. Los logros son periódicamente verificados mediante un análisis de la performance, la cual requiere, a su vez, contar con las capacidades suficientes para la medición de la performance y la recolección de datos.

2.1.3 Entre las ventajas que ofrece un enfoque basado en la performance, figuran: orientación hacia los resultados, transparencia y a la rendición de cuentas, en vez de dar soluciones especificas la performance deseada, utiliza métodos cuantitativos y cualitativos, evita la aplicación de un enfoque basado en la tecnología, ayuda a los encargados de tomar decisiones a fijar las prioridades, permite soluciones compensatorias apropiadas, y permite una óptima asignación de recursos.

2.1.4 A fin de facilitar la implantación de un sistema mundial ATM basado en la performance, la Reunión tomó nota que la OACI había logrado avances significativos en la elaboración del material de orientación pertinente. Entre los documentos, figuran: a) el *Concepto Operacional de Gestión del Tránsito Aéreo Mundial (Doc 9854)*; b) los *Requisitos del Sistema de Gestión del Tránsito Aéreo (Doc 9882);* el *Manual sobre la Performance Mundial del Sistema de Navegación Aérea (Doc 9883);* y d) el *Plan Mundial de Navegación Aérea* (*Doc 9750)*. Todos estos documentos están disponibles en la ICAO-NET.

2.1.5 En cuanto a la planificación regional de la performance, el trabajo estará basado en el Plan Mundial de Navegación Aérea y en el Manual sobre la Performance Mundial. El resultado de este proceso será un formulario de gestión titulado “Formulario del Marco de Performance (PFF)”. Este PFF ha sido normalizado, y el **Apéndice A** de esta parte de informe contiene un modelo del mismo.

2.1.6 El PFF se aplica al marco de planificación tanto regional como nacional, garantizando una fácil comprensión y armonización. Las notas explicativas contenidas en el **Apéndice B** a esta parte del informe sirven de guía para completar el PFF. La Reunión acordó que, en base al PFF, el GREPECAS debía identificar a las partes que tienen las responsabilidad de alcanzar los objetivos de performance, y también establecer un mecanismo de monitoreo. El Plan Regional incluirá información acerca del avance logrado y brindará informes periódicos a la Sede de la OACI.

2.1.7 En cuanto a la planificación de la performance a nivel nacional, los Estados, en colaboración con la comunidad ATM, deberían actualizar o desarrollar los planes nacionales de conformidad con los objetivos de performance acordados a nivel regional, utilizando la plantilla común PFF descrita en el Apéndice A de esta parte del informe. La Reunión acordó que, a través del PFF, los Estados deberían identificar a las partes que tienen la responsabilidad de alcanzar los objetivos de

performance a nivel nacional y establecer un mecanismo para monitorear el avance. Los planes nacionales deberían incluir información sobre el avance logrado, y brindar informes periódicos a la OACI.

2.1.8 La Reunión reconoció que el sistema mundial ATM será posible gracias a la implantación gradual de muchas iniciativas de los Estados en el transcurso de varios años. El conjunto de iniciativas mundiales de planificación (GPI), contenidas en el Plan Mundial, tienen como finalidad facilitar y armonizar el trabajo ya iniciado en las Regiones y en los Estados, de manera que los explotadores de aeronaves puedan lograr los beneficios que requieren en el corto y mediano plazo. En el largo plazo, la OACI seguirá desarrollando nuevas iniciativas en base al Concepto Operacional y, posteriormente, éstas serán incorporadas en el Plan Mundial.

2.1.9 Tomando en cuenta la necesidad de contar con una estrategia claramente definida para la implantación de los sistemas ATM y de alinear los programas de trabajo de los Estados, las Regiones y la Sede de la OACI, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/1 DESARROLLO DE PLANES REGIONALES Y NACIONALES BASADOS EN LA PERFORMANCE

Que,

a) el GREPECAS desarrolle un plan regional basado en la performance, de conformidad con el Plan Mundial de Navegación Aérea y el Concepto Operacional ATM Mundial. Este plan debería incluir la identificación de los objetivos regionales de performance y formularios del marco de performance a ser completados para todas las áreas de navegación aérea, tales como ATM, CNS, AIM, MET y AGA/AOP; y

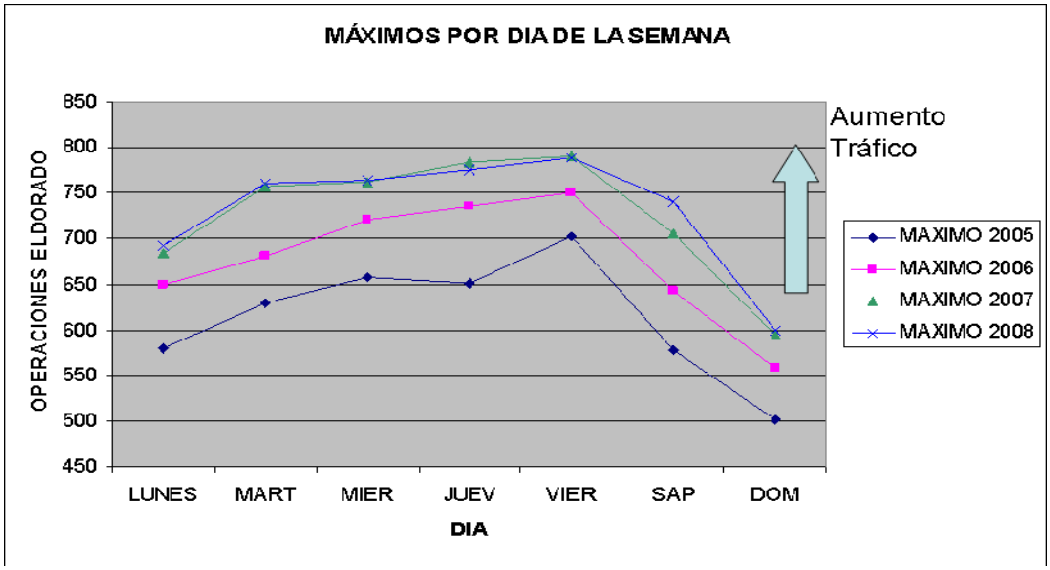
b) los Estados, Territorios y Organismos Internacionales desarrollen planes nacionales basados en la performance, teniendo en consideración las necesidades de los usuarios, de conformidad con los objetivos regionales de performance incluidos en el Plan Regional de Navegación Aérea. Estos planes nacionales deberían incluir la identificación de los objetivos nacionales de performance y los formularios del marco de performance a ser completados para todas las áreas de navegación aérea, tales como ATM, CNS, AIM, MET y AGA/AOP.

2.1.10 La Reunión recibió información actualizada sobre el Sistema de Transporte Aéreo de la Próxima Generación (*NextGen*) desarrollado por Estados Unidos. El *NextGen* permite un movimiento seguro, eficiente y confiable de una gran cantidad de personas y mercancías a través del sistema de transporte aéreo. El sistema se basa en un conjunto de principios y cuenta con una serie de capacidades clave, entre las que figuran: acceso a la información a través de redes; servicios basados en la performance; seguridad aeronáutica adaptativa y estratificada; condiciones meteorológicas incorporadas en la toma de decisiones; navegación de precisión de área ancha; operaciones de aeronaves basadas en la trayectoria; operaciones visuales equivalentes; y operaciones de gran densidad. El acceso a la información en tiempo real ofrecerá a los usuarios la información necesaria para la toma de decisiones. El *NextGen* utilizará trayectorias en cuatro dimensiones como base para la planificación y ejecución de las operaciones del sistema. El *NextGen* permitirá un capacidad global del sistema hasta tres veces superior a los actuales niveles operacionales. Se puede encontrar información detallada sobre el *NextGen* en http://www.jpdo.gov.

2.1.11 Tomando en cuenta la necesidad de desarrollar un documento de planificación estratégica para la introducción gradual y coordinada del Concepto Operacional ATM Nacional, la Reunión tomó nota que el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) de Brasil había desarrollado el Concepto Operacional ATM Mundial. 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.

2.1.12 Colombia presentó información sobre el desarrollo e implantación de la dependencia de gestión de afluencia (CFMU), a fin de enfrentar el rápido crecimiento de las operaciones de tráfico aéreo en Colombia.

2.1.13 Las medidas adoptadas por la dependencia de gestión de afluencia de Colombia incluyen un proceso de toma de decisions en colaboración, la optimización de la circulación hacia el aeropuerto de El Dorado, evitando en lo posible aeronaves adicionales en espera, y la aplicación de secuencias continuas para la aproximación, a fin de enfrentar el incremento en las operaciones hacia este aeródromo, cuyas cifras por día de la semana aparecen a continuación:



2.1.14 La Reunión tomó nota que Colombia había firmado un acuerdo de colaboración con la FAA, en el que se definía los términos y condiciones para el uso del sistema ETMS y el intercambio de datos radar no críticos e información sobre vuelos nacionales y oceánicos. Colombia informó que había decidido apoyar las medidas regionales para la implantación de la ATFM, para lo cual ofreció organizar la próxima reunión ATFM/TF.

2.1.15 La Reunión observó que Colombia, México, Estados Unidos y Brasil seguirán trabajando para mejorar la capacidad y establecer relaciones operacionales con las FIR adyacentes.

2.1.16 Se presentó información sobre las pruebas que se estaban realizando para el intercambio de planes de vuelo y de radar secundario entre los ACC Amazónico y de Maiquetía, y se esperaba que las administraciones aeronáuticas de Brasil y Venezuela firmaran un acuerdo bilateral en el corto plazo para implantar esta funcionalidad usando la REDDIG. Asimismo, se indicó que había planes para realizar pruebas similares entre Brasil y Perú. Se brindó información sobre los avances logrados en la automatización a través del Proyecto Regional RLA/98/003.

2.1.17 La Reunión recibió información acerca de los acuerdos de interconexión entre los sistemas automatizados de Cuba, Jamaica y COCESNA., así como de los acuerdos de intercambio y compartición de datos radar suscritos por COCESNA con Estados Unidos, México, Panamá, y los Estados Centroamericanos. También se informó a la Reunión que Trinidad y Tabago ya estaba intercambiando datos radar con Antillas Francesas (Martinica y Guadalupe) y también con Barbados, y que se esperaba finalizar esta actividad el 31de diciembre de 2008. Asimismo, Trinidad y Tabago tomó nota del intercambio de datos radar entre Brasil y Venezuela y dado que también tiene un nodo REDDIG, está interesado en sostener discusiones con Venezuela para llegar a intercambiar datos radar.

Enmiendas al Plan de Vuelo de la OACI

2.1.18 La Reunión tomó nota que, con fecha 28 de mayo de 2008, se aprobó la enmienda No. 1 a la Decimoquinta Edición de los *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444), la cual introducía cambios sustanciales al plan de vuelo de la OACI a patir del 15 de noviembre de 2012. La edición interina de la enmienda está disponible como adjunto de la versión electrónica de la Carta a los Estados AN 13/2.1-08/50 en la ICAO-NET (www.icao.int/icaonet).

2.1.19 El nuevo formulario del plan de vuelo de la OACI y las disposiciones asociadas son necesarios para que los sistemas ATM puedan aprovechar al máximo las capacidades avanzadas de las aeronaves, y para cumplir con los cambiantes requisitos de los sistemas automatizados. El nuevo plan de vuelo aborda las funcionalidades y tecnologías de la navegación aérea, como, por ejemplo, la RVSM, la PBN, la RCP, la ADS-C, la ADS-B y el GNSS, manteniendo, al mismo tiempo, muchos puntos en común con el actual formato de plan de vuelo. Cabe notar que la enmienda al plan de vuelo es un paso intermedio hacia un sistema totalmente renovado de interacción entre las aeronaves y el sistema ATM, donde la aeronave es una parte integral del sistema ATM, tal como se ha contemplado en el concepto operacional mundial ATM.

2.1.20 Durante las discusiones sobre este tema, la Reunión expresó su preocupación por el hecho que los Estados podrían empezar a implantar el nuevo formato FPL en forma anticipada a partir de 2009. La implantación no integrada de los FPL podría resultar en un rechazo o procesamiento indebido de los mismos por parte de los Estados que aún no hubieran hecho la transición. Los cambios tendrán amplias implicancias sobre los sistemas automatizados, incluyendo los sistemas ATM y los sistemas de los usuarios del espacio aéreo.

2.1.21 En vista de las muchas implicancias sobre los múltiples sistemas de procesamiento de planes de vuelo y métodos operacionales asociados, el proceso de transición debe ser planificado cuidadosamente, tomando en cuenta su compatibilidad con los sistemas existentes, los factores humanos, instrucción, etc. Cualquier incompatibilidad con la capacidad de procesamiento en unos cuantos Estados podría tener un impacto significativo en las operaciones de los otros Estados de la Región. Esto podría generar una considerable degradación de los servicios ATM a nivel mundial.

2.1.22 La Reunión consideró que era imprescindible una evaluación completa y cabal de las implicaciones que la transición al nuevo FPL tendría para los ANSP y los usuarios del espacio aéreo. En este sentido, la Reunión consideró que el liderazgo de la OACI a nivel mundial resultaba crucial para abordar los problemas y garantizar una transición ininterrumpida.

2.1.23 A fin de ayudar a los Estados a realizar una transición ordenada del actual plan de vuelo al nuevo, la Sede de la OACI ha desarrollado una lista de verificación básica, utilizando el formato de marco de performance (PFF), la cual se encuentra disponible en el **Apéndice C** a esta parte del informe. La Sede de la OACI está elaborando una orientación adicional sobre la transición al nuevo plan de vuelo, la cual estará disponible para los Estados en febrero de 2009.

2.1.24 La Reunión coincidió en que sería necesario adoptar muchas acciones para garantizar una implantación regional armonizada, incluyendo el desarrollo de una estrategia regional de transición y procedimientos para su implantación. A fin de garantizar un tratamiento apropiado de este asunto a nivel regional, la Reunión acordó remitir el asunto al Grupo de Tarea sobre Plan de Vuelo del ATM/CNS/SG del GREPECAS, el cual ya había sido creado para este fin.

2.1.25 Colombia informó acerca de la duplicidad de planes de vuelo que se está presentado en su espacio aéreo, y que está afectando la operación de los procesadores de planes de vuelo (FDP) y que, inclusive, ha causado incidentes en las coordinaciones con las FIR adyacentes. La Reunión recordó que la responsabilidad de proveer planes de vuelo apropiados recae en los explotadores, quienes, generalmente, tienen más de una oficina que distribuye información FPL a las FIR. Por este motivo, la Reunión consideró que cada Estado afectado debería resolver el problema en forma individual, tomando en cuenta los requisitos específicos de acuerdo con sus propias necesidades.

Transición a la Gestión de Información Aeronáutica (AIM)

2.1.26 La Reunión tomó nota que, para satisfacer los nuevos requisitos del Concepto Operacional ATM, los servicios de información aeronáutica (AIS) deberán adoptar un concepto más amplio de AIM, con un método diferente de suministrar y gestionar la información, dada su naturaleza centrada en los datos, a diferencia del AIS, que se centra en los productos.

2.1.27 Para respaldar esta transición del AIS a la AIM, la Reunión tomó nota que la OACI había puesto en marcha un programa de trabajo (**Apéndice D** a esta parte del Informe), que incluía el desarrollo de una estrategia/hoja de ruta a nivel mundial; las disposiciones contenidas en los Anexos 4 y 15 y el material de orientación asociado referido a los modelos normalizados conceptuales y de intercambio de información/datos aeronáuticos (AIXM) que permitan el intercambio a nivel mundial de datos en formato digital con una arquitectura abierta; y el establecimiento de nuevos requisitos digitales con la debida calidad y presentación de la información/datos aeronáuticos al usuario final, tales como las publicaciones electrónicas de información aeronáutica (eAIP), las cartas electrónicas, datos electrónicos sobre el terreno y los obstáculos (e-TOD) y el uso como herramienta principal del sistema de información geográfica (GIS). Además, será necesario definir las actividades relacionadas con los recursos humanos que fueran requeridas para llevar a cabo las futuras funciones AIM. Esto implicará la identificación de las habilidades básicas que requerirá el personal en el futuro (perfiles del personal), los mecanismos para convalidar las competencias, y el desarrollo de material de apoyo para fines de orientación e instrucción. También se desarrollará un plan de trabajo para considerar la resolución de cualquier asunto legal e institucional.

2.1.28 En vista de la complejidad de los temas relacionados con la transición del AIS a la AIM, la OACI ha establecido un nuevo grupo de estudio de la ANC denominado Grupo de Estudio sobre los Servicios de Información Aeronáutica-Gestión de la Información Aeronáutica (AIS-AIM/SG) para apoyar a la Secretaría de la OACI en el desarrollo de una estrategia/hoja de ruta mundial para la transición del AIS a la AIM y para preparar nuevas SARP y material de orientación para la AIM. Consecuentemente, se ha desactivado el actual Grupo de Estudio sobre Información y Cartas Aeronáuticas (AIS/MAP/SG) y el Grupo de Estudio sobre Modelización de Datos Aeronáuticos (ADM/SG) de la OACI. Se integrarán las actividades que estén siendo llevadas a cabo a nivel regional con las del grupo de estudio, a fin de asegurar la armonización a nivel mundial. La Reunión observó que las cuestiones MET, incluyendo la revisión de la disposición contenida en el Anexo 3 — *Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional* y la revisión del Doc 7192 – *Manual de Instrucción*, estarán incluidas en el trabajo del grupo de estudio, conforme se vaya desarrollando la transición del AIS a la AIM.

2.1.29 Al tomar nota de la información relacionada con la transición a la AIM, la Reunión reconoció la necesidad de que los Estados establezcan un programa de trabajo una vez que la OACI concluya el desarrollo de la estrategia/hoja de ruta mundial para la transición del AIS a la AIM en 2009.

2.1.30 Con referencia a los requerimientos del Anexo 15, Capítulo 10, Apéndice 8, relacionados con los Datos Electrónicos sobre el Terreno y los Obstáculos *(e-TOD)* y el Doc 9881 - *Guidelines for Electronic Terrain, Obstacle and Aerodrome Mapping Information* - Textos de Orientación sobre la Información Electrónica de Terreno, Obstáculos y Aeródromos, la Reunión expresó su preocupación por el hecho que los Estados podrían no estar en condiciones de cumplir con las fechas de aplicación para la disponibilidad de datos de terreno y obstáculos del Área 1 y los datos de terreno del Área 4, establecida para el 18 de noviembre de 2008, y los datos de terreno y obstáculos de las Áreas 2 y 3, establecida para el 18 de noviembre de 2010. La Reunión observó que las dificultades surgían debido a que los recursos no eran suficientes, las SARPS no iban acompañadas por notas explicativas y el material de orientación estaba disponible sólo en inglés. La Reunión tomó nota que el trabajo que tenían que llevar a cabo los Estados para recolectar datos de terreno y obstáculos del Área 1 era inmenso, aún considerando el uso de tecnología satelital. Con referencia a la recolección de datos de obstáculos para el Área 2 y 3, la Reunión acordó que, debido a que existían muchos aeropuertos en las Regiones CAR/SAM que operaban IFR, la tarea tomaba mucho tiempo y representaba un gran desafío.

2.1.31 Concluyendo la discusión de este asunto, la Reunión acordó solicitar a la OACI que considerara extender la fecha límite para esta disposición relacionada con e-TOD, y formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/2 EXTENSIÓN DE LAS FECHAS DE APLICACIÓN PARA LAS DISPOSICIONES DEL E-TOD

Que la OACI considere extender las fechas de aplicación para cumplir con los requisitos e-TOD como sigue: a) Áreas 1 y 4 para 2010; y b) Áreas 2 y 3 para 2013.

Actividades a nivel mundial/inter-regional/intra-regional

2.1.32 La Reunión recibió información acerca de las actividades a nivel mundial, inter-regional e intra-regional. En este sentido, la Reunión tomó nota de las actividades que la OACI estaba llevando a cabo con el fin de desarrollar el Plan de Navegación Aérea en formato electrónico (eANP). Se observó que esta herramienta de planificación, la cual estaría disponible en línea, tenía dos finalidades:

a) a nivel mundial - reconciliar el Plan Regional de Navegación Aérea con el concepto operacional ATM, con las nuevas disposiciones del ANP mundial y con los procesos de la OACI para la planificación de las nuevas actividades; y

b) a nivel regional - facilitar la planificación y la coordinación a nivel regional, simplificando y liberando a los procesos de planificación de un largo y tedioso proceso formal de aprobación (manteniendo, al mismo tiempo, los requisitos de los procesos de planificación y coordinación dentro de la maquinaria regional de la OACI).

2.1.33 Asimismo, la Reunión tomó nota de los productos esperados, de la metodología a ser utilizada para obtener estos productos, así como de las herramientas para la planificación de la comunicación y la herramienta de gestión de la clave de cinco letras (5LNC). Se indicó que el eANP podría estar a disposición de los Estados en 2009 y que se podía ver avances del mismo en el sitio *web* de la OACI (GIS – Geographical Information System - https://192.206.28.84/eganp).

2.1.34 Se brindó información sobre diversos eventos internacionales recientes, así como de las actividades que estaban siendo llevadas a cabo dentro del contexto de algunos Proyectos Regionales de Cooperación Técnica, como el RLA/06/901. Se observó que uno de los eventos importantes recientes había sido la implantación de la RVSM el 25 de septiembre de 2008 en el espacio aéreo AORRA.

2.1.35 La Reunión tomó nota de los problemas relacionados con el suministro del servicio de comunicación de datos por satélite y la performance de los enlaces de datos que habían tenido un impacto en el servicio. Asimismo, se presentó un resumen del efecto positivo que había tenido el trabajo del equipo para el mejoramiento de SATCOM de los sistemas de navegación aérea del futuro (FANS SIT) durante el último año. Debido al futuro aumento de las comunicaciones por satélite para las CPDLC y la ADS-C, este tema fue considerado de importancia y se decidió trasladar la Nota de Estudio 29 al Subgrupo CNS/ATM para su estudio ulterior.

Asuntos GNSS

2.1.36 La Reunión fue informada acerca de los planes de Brasil en cuanto a la implantación de la aumentación GNSS. En este sentido, tomó nota de las consideraciones planteadas por Brasil, en base a las cuales Brasil había decidido abandonar su proyecto SBAS, y no implantar esta aumentación GNSS por cuestiones de costo-beneficio. Brasil solicitó a la Reunión considerar su decision y el impacto regional CAR/SAM en la iniciativa de implementar el SBAS. Asimismo, Chile informó acerca de sus planes para la implantación de la aumentación GBAS, y brindó un cronograma para su implantación. Se observó que estos planes contemplaban un acuerdo con la FAA para elaborar estudios, adquisición de equipos GBAS y la instalación en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benitez.

2.1.37 Cuba informó sobre su participación en el Proyecto RLA/03/902 desde su inicio, reconociendo la importancia de los objetivos del mismo. No obstante, Cuba enfatizó en la necesidad de conocer la voluntad expresa de los Estados CAR/SAM de desarrollar un SBAS para estas Regiones y consecuentemente de integrarse al Proyecto RLA/03/902 a fin de abaratar los costes de la Fase III. También indicó que de otra manera resultaría muy difícil continuar los trabajos de investigación y desarrollo.

2.1.38 El tema de información relacionado con las aumentaciones ABAS, SBAS y GBAS fue discutido en forma detallada en el Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día (párrafo 3.6.51).

Procedimientos operacionales de vuelo para las aeronaves cazadoras de huracanes (TEAL y NOAA)

2.1.39 La Reunión tomó nota de la información contenida en el material "Los cazadores de huracanes – Operaciones de Vuelo" sobre las operaciones de aeronaves bajo los distintivos de llamada TEAL y NOAA para realizar en condiciones de Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR). En el **Apéndice E** a esta parte del informe se presenta una sinopsis de las operaciones para tormentas y el apoyo solicitado por las aeronaves "Teal" o "NOAA". El trabajo de coordinación del procedimiento está siendo llevado a cabo por la Oficina NACC de la OACI.

2.1.40 Se informó que estas operaciones mantienen una coordinación estrecha con la Administración Federal de Aviación (FAA), la Administración Nacional Oceanográfica y Atmosférica (NOAA), y la Fuerza Aérea de Estados Unidos. La Reunión apoyó las operaciones que los Cazadores de Huracanes llevan a cabo en el Caribe, el Golfo de México, el Pacífico Central y Oriental y el Atlántico Occidental, esperando mejorar la coordinación principalmente con los Estados de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe. Estos trabajos de coordinación de procedimientos los lleva a cabo la Oficina NACC de la OACI.

2.2 Implantación de los sistemas de gestión de seguridad operacional (SMS) en los Estados CAR/SAM

2.2.1 En este punto de la Agenda se presentó a la Reunión información sobre las actividades de la OACI respecto a los programas de seguridad operacional de los Estados (SSP) y los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) así como para la propuesta de enmienda en esta materia. También se informó sobre el progreso alcanzado en las Regiones CAR/SAM en el desarrollo de la Actividad Clave A8 de los Objetivos Estratégicos de la OACI, así como el progreso en los Estados del programa de instrucción SMS y los resultados obtenidos como consecuencia de la ejecución de las actividades SMS.

2.2.2 En este sentido se comentó a la Reunión que a fin de cumplir con la Actividad Clave A8 antes citada, la Sede de la OACI y las Oficinas Regionales han realizado una serie de actividades orientadas a suministrar a los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales cursos específicos sobre SMS, tomando como referencia el Manual de Gestión de Seguridad Operacional de la OACI y el Curso oficial de la OACI sobre SMS.

2.2.3 La Reunión recordó que la Comisión de Aeronavegación, en la cuarta sesión de su 176º período de sesiones, celebrada el 25 de octubre de 2007, realizó un examen preliminar de una propuesta de enmienda de los Anexos 1, 6 Parte I y Parte III, 8, 13 y 14, para armonizar y ampliar las disposiciones relativas a la gestión de la seguridad operacional. Se comentaron los marcos de referencia propuestos uno para la implantación y mantenimiento del Programa de Seguridad Operacional de un Estado (SSP) y el otro, para la implantación y mantenimiento del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de un proveedor de servicios.

2.2.4 Se informó a la Reunión que para fines del año 2007 se prepararon un total de 1046 especialistas y 22 instructores regionales capacitados para impartir Cursos SMS en nombre de la OACI. Se dictaron cursos en Cuba (octubre 2006), El Salvador (junio 2007), Estados Unidos (enero 2007), Guatemala (febrero 2007), México (febrero, abril y septiembre de 2007), Costa Rica (agosto y septiembre 2007), Honduras (2007). República Dominicana (noviembre 2007), Nicaragua (noviembre 2007),

Antillas Neerlandesas (diciembre 2007) y Aruba (diciembre 2007). Asimismo, COCESNA ha apoyado la aplicación del SMS en las disciplinas donde es necesario y en todos los Estados Centroamericanos.

2.2.5 Asimismo, se indicó que se ha continuado con el programa de cursos regionales de entrenamiento sobre SMS, suministrando estos cursos a Argentina (marzo y junio 2007), Bolivia (agosto 2007), Brasil (septiembre 2006) Chile (marzo y julio 2007), Colombia (febrero y septiembre 2007, agosto 2008 y planificado diciembre 2008), Ecuador (septiembre 2007 y agosto 2008), Panamá (agosto 2006 y abril 2007), Paraguay (agosto 2007), Perú (marzo 2007), Uruguay (diciembre 2006) y Suriname/Guyana (marzo 2008).

2.2.6 La Reunión consideró que como resultado de los primeros talleres de trabajo y luego de amplios debates se obtuvo la perspectiva de los Estados sobre los requerimientos para desarrollar un programa de seguridad del Estado así como para aprobar y supervisar la implantación de los componentes claves de un SMS y las posibles alternativas para superar los potenciales obstáculos para la implantación de los elementos claves tanto del SSP como del SMS. Esta información constituye una fuente de alimentación para futuras actividades de asistencia de la OACI a los Estados en lo concerniente a la implantación apropiada del SSP y el SMS. De igual manera, se consideró oportuno crear un directorio de Puntos de Contacto en SMS.

2.2.7 La Reunión fue informada por la delegación de Chile, sobre la forma como la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de ese Estado, ha iniciado la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), estableciendo los lineamientos generales a nivel institucional y las necesidades iniciales para la elaboración del Plan Nacional de Seguridad Operacional a nivel de proveedores y explotadores del sistema aeronáutico. Se estima ejecutar, a nivel de los diferentes estamentos de la DGAC, las acciones específicas para alcanzar la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, de acuerdo a las fases de cumplimiento en el período 2007 – 2013 (Ref. la NE/23, Resumen, par. 3.5).

2.2.8 Por otra parte la delegación de Paraguay informó que están llevando a cabo la planificación e implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en los Servicios de Tránsito Aéreo, además de establecer las normativas para los operadores de servicios aeroportuarios y aeronaves. Se analizó y trabajó en conjunto tanto del sector normativo y operacional de los servicios de tránsito aéreo para establecer el nivel aceptable de seguridad. Esta fase se completó en febrero de 2008. La fase final para la total implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional en los servicios de tránsito aéreo de Paraguay se tiene previsto para abril de 2009 (Ref. la NE/39, Resumen, paras. 2.16 y 2.17).

2.2.9 La Reunión reconoció que estos programas de SMS son una fuente de retroalimentación que debería ser compartida entre los puntos de contacto encargados de la Implementación SMS en los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM.

APÉNDICE A

FORMULARIO RELATIVO AL MARCO DE PERFORMANCE

(un ejemplo)

OBJETIVOS REGIONALES DE PERFORMANCE /OBJETIVOS NACIONALES DE PERFORMANCE— **OPTIMIZAR LA ESTRUCTURA DE RUTAS ATS** **EN EL ESPACIO AEREO EN RUTA**				
Beneficios				
Medio ambiente **Eficiencia**	• menor consumo de combustible; • capacidad de la aeronave de volar trayectorias más cercanas a las preferidas; • mayor capacidad del espacio aéreo; • facilita el uso de tecnologías avanzadas (por ejemplo, llegadas basadas en FMS) y herramientas en apoyo de las decisiones del ATC (por ejemplo, de medición y establecimiento de secuencias), aumentando así la eficiencia.			
Estrategia **Corto plazo (2010)** ***Mediano plazo (2011 - 20015)***				
COMPONEN-TES OC ATM	**TAREAS**	**PERIODO INICIO-FIN**	**RESPONSABILI-DAD**	**SITUACION**
AOM	***Espacio aéreo en ruta*** • analizar la estructura de rutas ATS en ruta e implantar todas las mejoras identificables; • implantar todos los requisitos regionales restantes (por ejemplo, rutas RNP 10); y • finalizar la implantación del WGS-84 • monitorear el avance de la implantación • desarrollar una estrategia y un programa de trabajo para el diseño e implantación de una red de rutas troncales, que conecten los principales pares de ciudades en el espacio aéreo superior, y para el tránsito desde/hacia los aeródromos, basada en la PBN y, especialmente, en la RNAV/5, tomando en cuenta la armonización inter-regional;	2005-2008		

	• monitorear el avance de la implantación			
Vínculo con las GPI	GPI/5: navegación basada en la performance, GPI/7: gestión dinámica y flexible de las rutas ATS, GPI/8: diseño y gestión del espacio aéreo en forma cooperativa, GPI/11: SID y STAR RNP y RNAV y GPI/12: procedimientos de llegada basados en FMS.			

APÉNDICE B

FORMULARIO RELATIVO AL MARCO DE PERFORMANCE – NOTAS EXPLICATIVAS

1. **Formulario relativo al marco de performance:** Este formulario de resultados y gestión se aplica a la planificación tanto regional como nacional, e incluye referencias al Plan Mundial. Puede que otros formatos sean apropiados, pero deberían contener, como mínimo, los elementos descritos a continuación.

2. **Objetivo de performance:** Se debería definir los objetivos de performance a nivel regional /nacional utilizando el enfoque basado en la performance que mejor refleje las actividades necesarias para apoyar los sistemas ATM a nivel regional/nacional. A lo largo de su ciclo de vida, los objetivos de performance pueden cambiar, dependiendo de la evolución del sistema ATM; por lo tanto, durante el proceso de implantación, éstos deberían ser coordinados con todas las partes interesadas dentro de la comunidad ATM, y estar a su disposición. El establecimiento de procesos de toma de decisiones en forma conjunta garantiza que todas las partes interesadas estén involucradas y estén de acuerdo con los requisitos, tareas y cronogramas.

3. **Objetivo de performance a nivel regional:** Los objetivos de performance a nivel regional son las mejoras que requiere el sistema de navegación aérea en apoyo de los objetivos de performance a nivel mundial, y están relacionados con los ambientes operacionales y las prioridades aplicables a nivel regional.

4. **Objetivos de performance a nivel nacional:** Los objetivos de performance a nivel nacional son las mejoras que requiere el sistema de navegación aérea en apoyo de los objetivos de performance a nivel regional, y están relacionados con los ambientes operacionales y las prioridades aplicables a nivel del Estado.

5. **Beneficios:** Los objetivos regionales/nacionales de performance deberían cumplir las expectativas de la comunidad ATM, según lo descrito en el concepto operacional; deberían generar beneficios para las partes involucradas; y deberían ser alcanzados a través de las actividades operacionales y técnicas alineadas con cada objetivo de performance.

6. **Estrategia:** La evolución ATM requiere una estrategia gradual claramente definida, que incluya las tareas y actividades que mejor representen los procesos de planificación a nivel nacional y regional, de conformidad con el marco de planificación mundial. La meta es lograr un proceso armonizado de implantación que evolucione hacia un sistema mundial transparente ATM. Por ello, es necesario desarrollar programas de trabajo a corto (1 a 5 años) y a mediano plazo (6 a 10 años), centrados en mejoras al sistema que reflejen un claro compromiso de trabajo de las partes involucradas.

7. **Componentes del concepto operacional ATM:** Cada estrategia o conjunto de tareas debería estar asociado a componentes del concepto operacional ATM. Los designadores de los componentes ATM son los siguientes:

- AOM – Organización y gestión del espacio aéreo
- DCB – Demanda y gestión de la capacidad
- AO – Operaciones de aeródromo
- TS – Sincronización del tránsito

- CM – Manejo de conflictos
- AUO – Operaciones de los usuarios del espacio aéreo
- ATM SDM – Gestión de la provisión del servicio ATM

8 **Tareas:** Los programas regionales/nacionales de trabajo, en base a estas plantillas PFF, deberían definir las tareas necesarias para alcanzar dicho objetivo de performance y, al mismo tiempo, mantener una relación directa con los componentes del sistema ATM. Al elaborar un programa de trabajo, se debería tomar en cuenta los siguientes principios:

- Se debería organizar el trabajo utilizando técnicas de gestión de proyectos y objetivos basados en la performance, en línea con los objetivos estratégicos de la OACI.

- Todas las tareas relacionadas con el cumplimiento de los objetivos de performance deberían llevarse a cabo en base a estrategias, conceptos, planes de acción y hojas de ruta que puedan ser compartidos entre las partes, con el objetivo fundamental de lograr una transparencia a través de la inter-operabilidad y la armonización.

- La planificación de las tareas debería incluir la optimización de los recursos humanos, así como la promoción del uso dinámico de la comunicación electrónica entre las partes, por ejemplo, la Internet, video-conferencias, tele-conferencias, correo electrónico, teléfono y fax. Asimismo, se debería hacer un uso eficiente de los recursos, evitando cualquier duplicidad en el trabajo o tareas innecesarias.

- El proceso y los métodos de trabajo deberían garantizar la posibilidad de medir los objetivos de performance, comparándolos con los cronogramas, y que el avance logrado a nivel nacional y regional pueda ser reportado fácilmente a los PIRG y a la Sede de la OACI, respectivamente.

9. **Período:** Indica el período de inicio y finalización de esa(s) tarea(s) en particular.

10. **Responsabilidad:** Indica la organización/entidad/persona responsable por la ejecución o gestión de las tareas asociadas.

11**.** **Situación:** La situación básicamente monitorea el avance de la ejecución de dicha(s) tarea(s) conforme va avanzando hacia la fecha de finalización.

12**.** **Relación con las iniciativas del plan mundial (GPI)*:*** Las 23 GPI, tal como aparecen descritas en el Plan Mundial, brindan un marco estratégico a nivel mundial para la planificación de los sistemas de navegación aérea, y están diseñadas para contribuir al logro de los objetivos de performance a nivel regional/nacional. Se debería relacionar cada objetivo de performance con las GPI correspondientes. La meta es asegurarse que el proceso de trabajo evolutivo a nivel estatal y regional esté integrado dentro del marco de planificación a nivel mundial.

APÉNDICE C

OBJETIVO DE PERFORMANCE A NIVEL REGIONAL/NACIONAL — IMPLANTACION DEL NUEVO FORMULARIO DE FPL DE LA OACI

Beneficios	
Medio ambiente	• menor consumo de combustible
Eficiencia	• posibilidad de los proveedores de servicios de navegación aérea de aprovechar al máximo las capacidades de las aeronaves • capacidad de las aeronaves de volar trayectorias más próximas a las preferidas • facilitar el uso de tecnologías avanzadas, aumentando así la eficiencia • equilibrio óptimo entre demanda y capacidad, mediante un eficaz intercambio de información
Seguridad	• mayor seguridad, mediante el uso de capacidades modernas a bordo de las aeronaves

Estrategia

A corto plazo (2010)

A mediano plazo (2011 - 2015)

COMPONEN-TES OC ATM	**TAREAS**	**PERIODO INICIO-FIN**	**RESPONSABILI-DAD**	**SITUA-CION**
SDM	***Espacio aéreo en ruta***	2009-2012		
	• garantizar que los requisitos de automatización y soporte lógico de los sistemas locales se puedan adaptar plenamente a los cambios contemplados en el nuevo formulario FPL	2009		
	• garantizar que los problemas relacionados con la capacidad de los FDPS de analizar la información correctamente e identificar correctamente el orden en que los mensajes son recibidos, para garantizar que no ocurra una mala interpretación de los datos	2009-2012		
	• analizar cada dato individual dentro de los diversos campos del nuevo formulario de plan de vuelo, comparando los valores existentes con los nuevos valores, para verificar si hay problemas con el servicio brindado por la misma instalación o por las instalaciones subsiguientes	2009		
	• garantizar que no existan peculiaridades o desviaciones de las disposiciones del plan de vuelo por parte de los Estados	2009-2012		

	• garantizar que la Oficina de Notificación ATS aceptante acepte y difunda las capacidades e intención de vuelo de todas las aeronaves a todos los ACC subsiguientes, tal como lo establecen las disposiciones de los PANS-ATM	2012		
	• planificar la transición de tal manera que los cambios del actual al nuevo formulario FPL de la OACI ocurran en forma oportuna y transparente, sin pérdida de servicio	2009-2012		
	• a fin de reducir el cambio de indicaciones duplicadas, es importante que el Estado que haya publicado requisito(s) específico(s) que esté(n) siendo abordado(s) por la enmienda, retire dichos requisitos con suficiente antelación como para garantizar que, a partir del 15 de noviembre de 2012, los explotadores de aeronaves y proveedores de servicios de planes de vuelo sólo utilicen las nuevas indicaciones del plan de vuelo.	2009-2012		
	• establecer un depositario central a fin de hacer el seguimiento del estado de implantación y mantener a las Oficinas Regionales de la OACI constantemente informadas	2009		
Vínculo con las GPI	GPI/18 Información aeronáutica			

APÉNDICE D

RESULTADOS ESPERADOS DEL PROGRAMA DE TRABAJO DE LA OACI PARA LA TRANSICION DEL AIS A LA AIM

D2-INF-AIM ─ Gestión de Información Aeronáutica

ID	*Resultado esperado*	*Fuente*	*Resultados finales*	*Finalizado*
1.	Estrategia/hoja de ruta mundial para la transición del AIS a la AIM.	A36–NE/321	Carta a los Estados/material de orientación	2008 (proyecto)
2.	SARP y material de orientación relacionados con la creación de un modelo conceptual normalizado de información aeronáutica y un modelo normalizado de intercambio de información aeronáutica para permitir el intercambio mundial de datos en formato digital. Definición de un medio que permita la evolución ulterior de estos modelos en una forma manejable y capaz de ser apoyada.	A36–NE/321	Enmiendas 36/37 al Anexo 15 Enmiendas 56/57 al Anexo 4 Nuevo manual y enmienda Medios definidos para permitir la evolución ulterior de los modelos	2010/13 2010/13 2010/13 2010
3.	SARP y material de orientación relacionados con una debida presentación de la información aeronáutica digital al usuario final, incluyendo eAIP, cartas electrónicas y uso del GIS dentro del contexto de la AIM.	A36–NE/321	Enmiendas 36/37 al Anexo 15 Enmiendas 56/57 al Anexo 4 Enmiendas al Doc 8126 Enmiendas al Doc 8697	2010/13 2010/13 2010/13 2010/13
4.	Material de orientación y desarrollo ulterior de SARP relacionadas con el sistema de calidad en apoyo de la AIM.	A36–NE/321	Nuevo manual sobre el sistema de calidad AIM Enmienda 36 al Anexo 15	2010 2010
5.	Examen de SARP y material de orientación relacionados con los datos electrónicos sobre el terreno y los obstáculos, a fin de determinar si se requiere perfeccionar más las SARP o material de orientación adicional.	EANPG Conc. 49/39	Enmienda 36 al Anexo 15 Enmienda al Doc 9881	2010 2010
6.	Material de orientación e instrucción relacionado con la dotación de personal y la instrucción para la transición del AIS a la AIM.	A36–NE/321	Nuevo manual de instrucción AIM Enmienda al Doc 8697	2010 2010
7.	Elaboración de un plan de trabajo para abordar las cuestiones legales e institucionales clave planteadas durante el Simposio Mundial sobre el Desarrollo de un Ambiente de Información centrado en la Red (Montreal, del 2 al 4 de junio de 2008)	A36–NE/321	AN-NE	2009

APÉNDICE E

SINOPSIS DE LAS OPERACIONES PARA TORMENTAS Y EL APOYO REQUERIDO POR LAS OPERACIONES DE AERONAVES "TEAL Y NOAA"

a) La Zona de Retardo es una zona meteorológica de interés para el Centro de Huracanes. En esta zona, la misión de la aeronave es determinar si se está desarrollando un sistema meteorológico de baja presión o si existe una depresión tropical activa, una tormenta tropical o un huracán, a fin de recolectar y transmitir datos meteorológicos al Centro de Huracanes para su inclusión en los modelos computarizados. Estos datos son utilizados para pronosticar el desarrollo, movimiento e intensidad del sistema meteorológico. La Zona de Retardo es un área geográfica definida por:

(i) las coordenadas del centro de la Zona de Retardo.

(ii) El radio en NM alrededor de las coordenadas del centro (típicamente 150 NM de radio para operaciones que no se realizan sobre zonas continentales, a menos que estén en comunicación directa con el ATC y con aprobación de autorización diplomática).

(iii) Altitud en bloque por debajo del FL150.

b) Procedimientos operacionales en la Zona de Retardo:

(i) Las aeronaves TEAL y NOAA establecerán su propia separación entre si mientras se encuentren en la Zona de Retardo. La separación se establecerá mediante una Carta de Acuerdo (LOA) entre estas agencias explotadoras.

(ii) Los centros de control de área (ACC) brindarán separación normal IFR entre las aeronaves TEAL y NOAA y "el resto" del tráfico de aeronaves.

c) Comunicación con el ATC:

(i) Antes del vuelo - presentación del plan de vuelo, comunicación entre el centro de mando de la FAA y los ACC afectados e información suministrada por la zona de evaluación de afluencia (FEA) del Sistema Mejorado de Gestión de Tránsito (ETMS).

(ii) Antes del vuelo - coordinación con las agencias de control de área "con advertencia" o "restringida".

(iii) Durante el vuelo - con las instalaciones ACC mientras se encuentra en la Zona de Retardo.

(iv) Durante el vuelo - con "otras" aeronaves que transitan por la Zona de Retardo.

d) Peligros para la seguridad de las operaciones de vuelo:

(i) "Otras" aeronaves que transitan por la Zona de Retardo.

(ii) Areas "con advertencia" o "restringidas".

(iii) Operaciones de helicópteros alrededor de las plataformas petroleras.

(iv) Peligros ambientales (por ejemplo, la actividad volcánica).

e) Meta – reducir los peligros para la seguridad de las operaciones de vuelo, mediante el uso de:

(i) Operaciones IFR continuas – en ruta, en la Zona de Retardo, saliendo de la Zona de Retardo.

(ii) Comunicaciones continuas con instalaciones ATC (VHF, HF y teléfono SAT).

(iii) Flexibilidad para cambiar rápidamente la Zona de Retardo.

(iv) Una vez finalizada la misión, o en caso de una emergencia de aeronave, la capacidad de recibir una autorización de plan de vuelo revisado para regresar al destino o desviar el campo.

f) Apoyo solicitado

(i) Números telefónicos de contacto – Directamente al ACC, instalaciones de control terminal, y agencias de control de áreas con advertencia. Estos números serán utilizados antes del vuelo y durante las operaciones en vuelo.

(ii) Reuniones con las agencias ACC para coordinar los requisitos y procedimientos operacionales.

(iii) Procedimientos escritos para aprobar o coordinar cualquier aspecto inusual o singular de las operaciones de aeronaves Cazadoras de Huracanes, en apoyo de los esfuerzos que realizan la Organización Meteorológica Mundial de las Naciones Unidas, las naciones del Caribe y Centroamérica y el Centro Nacional de Huracanes de Estados Unidos para brindar pronósticos exactos y oportunos a la región.

g) El Plan Nacional de Operaciones de Huracanes está disponible en el portal: http://www.ofcm.gov/nhop/08/nhop08.htm. Ver en el capítulo 5, párrafos 5.5.4 y 5.5.5 los actuales procedimientos operacionales y de coordinación para operaciones de aeronaves y de la FAA.

Cuestión 3 del Orden del Día: **Temas relacionados con la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional**

3.1 Informe sobre los Aspectos Institucionales

3.1.1 La Reunión tomó nota que el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales ha realizado 3 reuniones en las cuales, con el apoyo del Proyecto RLA/98/003 y de Seminarios auspiciados por el mismo, ha obtenido los siguientes resultados:

1. Una Estrategia CAR/SAM para la implantación de instalaciones multinacionales.

2. Estudio de diferentes opciones de implantación. Se recomendó la implantación de instalaciones/servicios multinacionales por medio de una Organización Multinacional Regional (OMR).

3. Identificación de los sistemas susceptibles a ser implantados como instalaciones/servicios multinacionales.

4. Definición de los escenarios operacionales donde se implantarían sistemas multinacionales.

5. Estudios preliminares de costo/beneficio.

6. Documento genérico sobre un proyecto de acuerdo constitutivo para una OMR.

7. Recomendación los mecanismos de asistencia técnica para la implantación de una OMR.

3.1.2 La Reunión reconoció que considerando la complejidad de la implantación de instalaciones multinacionales que requiere un tratamiento multidisciplinario en los campos técnico/operacional, institucional, jurídico y económico y la existencia de asuntos políticos que se tienen que armonizar para dar paso a las actividades de planificación, el trabajo desarrollado por el Grupo de Tarea durante sus tres reuniones ha sido muy fructífero y eficiente.

3.1.3 La Reunión examinó detalladamente los Términos de Referencia y las seis tareas del Grupo de Tarea y pudo observar que tres de ellas fueron cumplidas, dos podrían ser suspendidas y una había perdido validez por la planificación de la OACI en cuanto a la implantación del eANP. Del análisis realizado se estuvo de acuerdo de que el Grupo de Tarea desarrolló el material de orientación que se requería, se estableció por medio de su trabajo las condiciones necesarias para el establecimiento de instalaciones multinacionales y se recomendó un mecanismo que permita la implantación por los Estados/Organizaciones/Territorios interesados de estas instalaciones/servicios multinacionales. En este sentido, la Reunión estuvo de acuerdo que no se requiere, por el momento, que GREPECAS desarrolle más actividades sobre aspectos institucionales. A la luz de lo anterior, la Reunión, formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN 15/3 DISOLUCIÓN DEL GRUPO DE TAREA SOBRE ASPECTOS INSTITUCIONALES

Considerando los resultados obtenidos por el trabajo del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales y que GREPECAS no requeriría al momento desarrollar tareas adicionales sobre esta materia, se acuerda:

a) disolver el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales; y

b) GREPECAS agradece a los Miembros del Grupo por el importante trabajo desarrollado y los importantes resultados logrados respecto a la planificación de la implantación de instalaciones/servicios multinacionales.

3.2 Informe de la Reunión AVSEC/COMM/6

3.2.1 La Reunión reconoció la decisión del Consejo de la OACI de remover los temas de seguridad de la aviación (AVSEC) del mecanismo del GREPECAS y se informó que este Comité continuaría su trabajo y actividades propuestas en pasadas reuniones, como un Grupo OACI AVSEC/FAL independiente para las regiones NAM/CAR/SAM y en coordinación directa con la Oficina Central de la OACI. La Reunión instó a los Estados/Territorios a reconocer la importancia del tema AVSEC y dar el soporte necesario a las entidades AVSEC bajo su administración para la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados del Convenio de Chicago.

3.2.2 Luego de esta aclaración, la Reunión fue informada de los resultados de la Reunión AVSEC/COMM/6 celebrada en Puerto Vallarta, México, del 22 al 25 de julio de 2008. La Reunión tomo conocimiento que, entre otros el AVSEC/COMM/6:

a) revisó y actualizó las Conclusiones de las Reuniones AVSEC/COMM/5 y GREPECAS/14;

b) reconoció que no todas las tareas han sido finalizadas, debido a que no todos los Estados actúan o responden, y solicitó a los Estados mayor participación y acciones mas efectivas;

c) instó a los Estados que aún no lo hicieron, a formalizar su Programa nacional de seguridad de la aviación (PNSAC) y todos los programas relacionados con este documento, y la correspondiente difusión para asegurar la implementación apropiada de todos requerimientos nacionales en sus Estados;

d) conoció que la OACI continúa la instrucción AVSEC a través de los cursos regulares en los Centros de instrucción AVSEC y del "*Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad de la OACI/ Canadá-Fase II*", y se adjuntó la programación sobre los diferentes cursos y talleres para 2008 y 2009;

e) tomó nota que la OACI continúa reclutando especialistas AVSEC de los Estados como expertos a corto plazo (STE), para realizar a nombre de la OACI, misiones de asistencia e instrucción AVSEC;

f) fue informada que el Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE) continua apoyando los diferentes eventos de instrucción auspiciados por la OACI con becas a los Estados de las regiones NAM/CAR/SAM;

g) conoció sobre las actividades y resultados del desarrollo del USAP en las Regiones NAM/CAR/SAM y la necesidad de los Estados de asegurar la implementación de sus Planes de Acción Correctiva para cumplir con la implantación de las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 17, y tomar previsiones para atender las auditorias del segundo ciclo del USAP;

h) tomó nota de la iniciativa presentada por Colombia a nombre del Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA) la necesidad de la certificación u otorgamiento de licencias para inspectores y/o auditores de la autoridad de aviación civil, al margen de la certificación de personal de inspección AVSEC requerido por el Anexo 17;

i) conoció las conclusiones del Grupo de Tarea sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano (AVSEC/PAX/BAG) y de los resultados del Seminario-Taller para las Regiones NAM/CAR/SAM realizado en Montego Bay, Jamaica, del 28 al 30 de enero de 2008;

j) conoció las conclusiones del Grupo de Tarea sobre la Seguridad de la Carga (AVSEC/CARGO/TF); y

k) fue informada sobre la separación del AVSEC/COMM del mecanismo del GREPECAS y su futuro funcionamiento para asistir y fomentar la cooperación regional entre los Estados, organizaciones internacionales; apoyar activamente el Plan de Acción AVSEC aprobado por la OACI y otras iniciativas regionales AVSEC, situación que fue apoyada por los Estados.

3.2.3 La Reunión reconoció la importancia de implementar una red segura para el intercambio de información de seguridad de la aviación, y de la iniciativa presentada por Colombia a nombre del Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA) sobre los beneficios de contar con una Red Segura Compartida de Información (SIN). La Reunión también conoció que la primera fase del estudio de factibilidad realizado por Canadá y una consultaría demostraron la viabilidad de su uso.

3.2.4 La Reunión también recordó la delicadeza de las potenciales amenazas a la aviación civil sobre el uso de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y la importancia que los Estados deben prestar a capacitación de personal en este tema para realizar las evaluaciones en todos sus aeropuertos para mitigar esta posible amenaza. La Reunión determinó pasar esta tarea al nuevo grupo AVSEC/FAL/COMM.

3.2.5 La Reunión felicitó el acertado trabajo realizado por el AVSEC/COMM y exhortó a los Estados a apoyar el funcionamiento y participar en las actividades del AVSEC/FAL/COMM para cumplir con el Objetivo Estratégico B – *Mejoramiento de la protección de la aviación civil mundial*. La Reunión tomo conocimiento del gentil ofrecimiento de Colombia para la realización de la próxima reunión del nuevo AVSEC/FAL/COMM.

3.3 Informe de la Reunión AERMET/SG/9

3.3.1 Al examinar la Reunión las acciones tomadas relacionadas con los informes de las reuniones MET con respecto a la Decisión 7/1 del GREPECAS – *Estudio para determinar la necesidad de servicio VOLMET en las Regiones CAR/SAM*, en respuesta a la Conclusión 5/18 de la RAN CAR/SAM/3 (Buenos Aires, Argentina, 1999), luego de finalizado el referido estudio y consciente de que este requerimiento implica costos a las aerolíneas, formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/4 REQUISITOS DE ENLACE DE DATOS AERONÁUTICOS D-VOLMET EN LAS REGIONES CAR/SAM

Que las Oficinas NACC y SAM de la OACI, enmienden la Parte VII Vol. I - ATS del ANP con el fin de reflejar el requisito del servicio de enlace de datos aeronáuticos D-VOLMET en las Regiones CAR/SAM.

Implantación del Sistema Mundial de Pronóstico de Área (WAFS)

3.3.2 La Reunión tomó nota con complacencia que la resolución espacial y temporal de todos los Pronósticos del WAFS se va a incrementar a 1.25 grados, y de 6 a 3 horas respectivamente; que se incluirán tres pronósticos adicionales de viento y temperatura en altitud para los niveles de vuelo (FL), FL 270 (350 hPa), FL 320 (275 hPa) y FL 360 (225 hPa), y que se va a migrar de la clave GRIB 1 a la Clave GRIB 2, lo cual permitirá la implantación operacional de los nuevos pronósticos de viento y temperatura en altitud y de nuevos pronósticos del WAFS de engelamiento, turbulencia y nube convectiva (ICE/TURB/CB) así como un mayor volumen de datos en una banda ancha fija.

3.3.3 Con el fin de promover la utilización adecuada de los nuevos pronósticos de engelamiento, turbulencia y nubes convectivas en la clave GRIB, la Reunión consideró necesario realizar seminarios de instrucción y elaborar textos de orientación adecuados, que se pondrían a disposición de los usuarios del WAFS a través del sitio Web del WAFSOPSG, por lo que formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/5 ENTRENAMIENTO PARA LOS ESTADOS CAR/SAM RELACIONADO CON LOS DETALLES Y USO DE LOS NUEVOS PRONÓSTICOS DEL WAFS DE ENGELAMIENTO, TURBULENCIA Y NUBE CONVECTIVA, DERIVADOS DE LOS DATOS EN FORMATO GRIB 2

Que se invite al WAFC de Washington para que en coordinación con la OMM:

a) empezando en el año 2010 ó 2011, suministre capacitación a través del computador sobre las aplicaciones y uso de los nuevos pronósticos emitidos por los Estados Proveedores del WAFS;

b) asista a los Estados, según lo requieran, en inglés; y

c) evalúe la posibilidad de proporcionar capacitación futura en la operación y utilización de los nuevos productos del WAFS en inglés y español.

3.3.4 De igual manera, la Reunión tomó nota que el Estado proveedor del WAFS está planificando expandir y mejorar los servicios de comunicaciones para su área de responsabilidad y adjudicar el contrato para el ISCS-G3 a principios del 2009 y que una vez adjudicado el contrato, se incluya una programación detallada de la transición y boletines de asesoramiento en la página web (http//:www.weather.gov/iscs) para mantener informados a los usuarios del ISCS de los progresos de la transición. En el entendido que el Estado proveedor del centro mundial de pronóstico de área de Washington (WAFC) está planificando mejoras importantes a la radiodifusión del ISCS y con el fin de tener informados a los Estados sobre su progreso, la Reunión formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/6* **INFORMACIÓN SOBRE EL PROGRESO EN LAS MEJORAS DEL ISCS POR PARTE DEL ESTADO PROVEEDOR DEL WAFC DE WASHINGTON**

Que se invite al Estado proveedor del WAFC de Washington a proveer informes oportunos sobre los cambios planificados para actualizar la radiodifusión al ISCS-G3, teniendo en consideración:

a) el suministro de recursos por parte de los Estados que necesitan cambiar al ISCS-G3; y

b) el suministro de las especificaciones de lo que se requiere por parte de los Estados.

Nota.- El Estado Proveedor del WAFC de Washington utilizará la Lista de contacto del ISCS para mantener informados a los Estados, la cual mantiene debidamente actualizada la Secretaría.

3.3.5 En cuanto a la armonización de la radiodifusión del ISCS (WAFC Washington) y del SADIS (WAFC Londres), en la que se incluye la difusión de mensajes OPMET, el Grupo fue conciente que los usuarios de las estaciones de trabajo del ISCS tendrían que actualizar la alimentación de la base de datos de los productos permitidos en la estaciones de trabajo para que la información sea aceptada en el sistema. Dado que la mayor parte de la información OPMET del ISCS y del SADIS sería armonizada el 31 de agosto de 2008, el GREPECAS acordó la formulación de la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/7* **NOTIFICACIÓN DE LA GESTIÓN DE DATOS**

Que el Estado proveedor el WAFS continúe suministrando notificaciones de la gestión de datos a través de sus circuitos, la fecha de transición planificada y el alcance de los cambios del producto.

*Nota: Un ejemplo de DM se proporciona en el **Apéndice A** de esta parte del Informe.*

3.3.6 De igual manera, y atendiendo al hecho que en el WAFC de Washington se requerirá actualizar las estaciones de trabajo a fin de adaptarlas a los cambios para los nuevos datos OPMET, la Reunión formuló la siguiente conclusión:

* Se aprobó mediante el procedimiento expreso del GREPECAS

CONCLUSIÓN 15/8 ACTUALIZACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRABAJO DE LOS WAFC PARA INGRESAR LOS CAMBIOS EN LOS DATOS OPMET

Que:

a) el Estado Proveedor del WAFC de Washington continúe proporcionando a los Estados y a los vendedores de las estaciones de trabajo la información necesaria sobre los cambios en la radiodifusión de los productos a través del ISCS;

b) los Estados tomen las acciones necesarias para actualizar sus estaciones de trabajo para la transición prevista para el 31 de agosto de 2008 para incorporar el conjunto de datos OPMET; y

c) los Estados revisen el contrato de servicio de mantenimiento actual para sus estaciones de trabajo del ISCS, el cual debería proporcionar el soporte necesario para actualizar la alimentación del programa de gestión de la base de datos.

Nota: El Estado Proveedor del WAFC Washington y las Oficinas Regionales de la OACI tomaron las acciones necesarios en agosto de 2008 a fin de minimizar el impacto de estos cambios en los usuarios del ISCS.

3.3.7 Con base en el plan de implantación para la transición de la clave GRIB 1 a la GRIB 2 adoptado (Decisión 4/18) por el WAFSOPSG, la Reunión acordó que con el fin de garantizar la recepción de los nuevos pronósticos del WAFS de engelamiento, turbulencia y nubes convectivas y la migración de la clave GRIB 1 a la clave GRIB 2 sin contratiempos, los Estados de las Regiones CAR/SAM deberían tomar las acciones necesarias para la instrucción y actualización de las estaciones de trabajo del WAFS, por lo que formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/9 PLAN DE IMPLANTACIÓN PARA LA TRANSICIÓN DE LA CLAVE GRIB 1 A LA GRIB 2

Que los Estados tomen nota y las acciones pertinentes con respecto al plan de transición para la implantación de la clave GRIB 2 adoptada por la Cuarta Reunión del Grupo de Operaciones del WAFS (WAFSOPSG/4), el cual se presenta en el **Apéndice B** a esta parte del Informe.

Implantación de la Vigilancia de los Volcanes en las Aerovías Internacionales (IAVW)

3.3.8 La Reunión tomó nota de las actualizaciones al Doc 9766-AN/968, *Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) - Procedimientos operacionales y lista de puntos de contacto*, y recordó que el referido manual contiene los procedimientos operacionales y guías necesarios para la difusión de información sobre las erupciones volcánicas y nubes de ceniza volcánica asociadas, las cuales pueden afectar las rutas utilizadas por los vuelos internacionales, y las medidas que deben tomarse antes de las erupciones. En este sentido, la Reunión estuvo de acuerdo en que se requiere el uso pleno de este documento por parte de las autoridades meteorológicas, así como la concertación de cartas de acuerdo entre los involucrados. Consecuentemente, formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/10 CARTAS DE ACUERDO ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL Y METEOROLÓGICAS Y EL ORGANISMO VULCANOLÓGICO

Que con el fin de notificar con la rapidez necesaria a todos los involucrados, y mitigar el peligro para las operaciones aéreas durante las primeras horas después de producirse la erupción:

a) los Estados hagan pleno uso del Doc 9766–AN/968, Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) - Procedimientos operacionales y lista de puntos de contacto; y

b) establezcan cartas de acuerdo entre las partes interesadas; especialmente las autoridades de aviación civil y meteorológica y el organismo de volcanes, para dejar constancia de las responsabilidades convenidas por cada parte.

Nota.- Un ejemplo de carta de acuerdo se encuentra en el Apéndice A del Doc 9766–AN/968.

3.3.9 La Reunión acordó además que se debe recomendar que las autoridades meteorológicas, las autoridades de los servicios de tránsito aéreo y los observatorios de volcanes de los Estados, coordinen sus actividades relacionadas con el suministro e intercambio de información sobre ceniza volcánica, utilizando la orientación establecida en el Anexo 3, el Anexo 15, el ANP FASID y el *Manual sobre Vigilancia de los Volcanes en Aerovías Internacionales*. En este contexto acordó formular la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/11 IMPLANTACIÓN DEL FORMATO DE NOTIFICACIÓN PARA LA AVIACIÓN DEL OBSERVATORIO DE VOLCANES (VONA)

Que la OACI inste a los Estados a implantar el formato VONA con el fin de:

a) mejorar la comunicación de la información sobre actividad volcánica al ACC/FIC VAAC y MWO; y

b) suministrar retroalimentación sobre la utilidad del VONA y los ajustes que deban ser considerados por el Grupo de Operaciones de Vigilancia de los Volcanes en las Aerovías Internacionales.

Implantación del SIGMET

3.3.10 La Reunión recordó que en las Regiones CAR/SAM se han detectado problemas con la implantación de las Oficinas de vigilancia meteorológica (MWO) y que la delegación temporal de responsabilidades de una MWO a otra ha sido un asunto difícil. Asimismo, consideró que si una MWO queda fuera de servicio temporalmente, otra MWO debería asumir sus funciones en el menor tiempo posible, por lo que acordó que con el fin de asegurar la prestación del servicio de respaldo sin mayores demoras, la designación de la(s) MWO(s) de respaldo debería figurar en la Guía Regional SIGMET, y formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/12 MWO DE RESPALDO EN LOS ESTADOS DE LAS REGIONES CAR/SAM

Que, con el fin de mejorar la implantación de una MWO en caso de ausencia de servicio o por falla del servicio, las Oficinas Regionales NACC y SAM, preparen una lista de MWO de respaldo para ser incluida en la Guía SIGMET para las Regiones CAR/SAM.

3.3.11 En el mismo contexto, la Reunión acordó que las autoridades meteorológicas deberían revisar sus procedimientos, particularmente en lo que respecta a las oficinas de vigilancia meteorológica, a fin de que se informe a las Oficinas Regionales NACC y SAM cuando se presenten cambios en la información de contacto de los ACC, de las oficinas NOF, de los VO o de las MWO.

3.3.12 La Reunión examinó los resultados de la pruebas SIGMET y acordó aumentar a una frecuencia bianual la realización de pruebas periódicas SIGMET WV con el fin de mejorar la implantación de la información SIGMET y formulo la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/13 AUMENTO DE FRECUENCIA DE LAS PRUEBAS PERIÓDICAS SIGMET WV BIANUALES

Que, con el objeto de mantener una retroalimentación y eficiencia permanente en la emisión de SIGMET de cenizas volcánicas, los Estados, en coordinación con el VAAC correspondiente, lleven a cabo pruebas periódicas con una frecuencia bianual durante los meses de mayo y noviembre. Las prácticas debieran ser de 48 horas.

3.3.13 La Reunión acordó además que para mitigar los problemas que aún se siguen presentando en la implantación de la información SIGMET, es necesario llevar a cabo un seminario/taller a los efectos de asistir a los Estados de las Regiones CAR/SAM en sus esfuerzos para la eliminación de esta deficiencia y formuló la siguiente conclusión**:**

CONCLUSIÓN 15/14 SEMINARIO/TALLER SOBRE INFORMACIÓN SIGMET

Que la OACI, en coordinación con la OMM y los Estados Proveedores del VAAC, organicen un seminario sobre la preparación, emisión y difusión de la información SIGMET.

Intercambio de información OPMET

3.3.14 La Reunión acordó que para solucionar los problemas que aún persisten en el intercambio OPMET, es indispensable que los Estados que aún no lo han hecho, hagan los máximos esfuerzos para implantar las acciones recomendadas en los SIP COM/MET y las conclusiones adoptadas por el GREPECAS relacionadas con este asunto.

3.3.15 Asimismo, la Reunión fue conciente que los Estados que opten por implantar el uso de la Internet pública para las aplicaciones citadas en Doc 9855 – *Directrices sobre el uso de la Internet pública en las aplicaciones aeronáuticas*, tendrían que proceder a la acreditación de los proveedores de servicios Internet siguiendo las orientaciones especificadas en el mismo y reconoció la necesidad de que

los Estados, al hacer uso de la Internet pública para el intercambio de la información OPMET tengan en cuenta las directrices especificadas en el Doc. 9855 - *Directrices sobre el uso de la Internet publica en las aplicaciones aeronáuticas,* así como la propuesta de enmienda al Anexo 3 sobre el uso de la Internet pública (Capítulo 11 y Apéndice 10).

3.3.16 La Reunión tomó nota que con el fin de identificar las deficiencias relacionadas con la disponibilidad de las informaciones OPMET en el Banco Internacional de datos OPMET de Brasilia, Brasil desarrolló un estudio comparativo de las disponibilidades de estos mensajes para los períodos del 10 al 16 de junio del 2004 al 2008, en el que detectó una gran cantidad de ausencias de mensajes OPMET, lo cual tuvo un efecto perjudicial en la provisión de la información MET que apoya las operaciones aéreas.

3.3.17 La Reunión fue conciente que en vista que el nuevo formato de TAF será efectivo a partir del 5 de noviembre de 2008, los Estados deben revisar los procedimientos actuales sobre el suministro y proceso del nuevo TAF, y acordó instar a los Estados a proporcionar modelos y a utilizar la página Web http://www.weather.gov/os/aviation/taf_testbed.shtml como plataforma de ensayos. En este sentido, formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/15[*] TRANSICIÓN AL NUEVO FORMATO DE TAF

Se insta a los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM a visitar la página Web del NWS a fin de aprender más sobre los cambios del formato de TAF y a efectuar pruebas en sus procesadores con los modelos proporcionados.

Revisión del ANP/FASID CAR/SAM, Parte VI - MET

3.3.18 La Reunión tomó nota que el 20 de febrero de 2008 se completó el desarrollo de la base de datos mundial MET – Tablas MET 1A y 2A – y que a partir de esa fecha se considera operacional, la cual es ahora una “copia master”. Cualquier cambio, con excepción de errores de tipo editorial u omisiones que puedan haber ocurrido, que requiera enmiendas futuras, estará sujeto a los procedimientos de enmienda establecidos en los ANP/FASID.

3.3.19 Asimismo, tomó nota que la nueva base de datos está en orden alfabético y que se ha basado en el Doc 7910 – *Indicadores de lugar* y no en las Tablas AOP del FASID; que se han detectado algunas diferencias entre las antiguas Tablas del FASID y la nueva base de datos. Recordó además que en el Doc 7910 – *Indicadores de lugar,* los datos de los indicadores de lugar están en orden alfabético, seguidos del “nombre del lugar”, al igual que en las Tablas AOP 1 del FASID, donde además se incluye el nombre del aeródromo. Sin embargo, durante la revisión de las Tablas de la base de datos, se pudo constatar que la información contenida en el Doc 7910 no siempre coincide con la incluida en la Tabla AOP 1 del FASID CAR/SAM.

3.3.20 Teniendo en consideración que en un futuro se preparará una base de datos mundial de la Tabla AOP y que, una vez se considere operativa, se actualizará la base de datos MET basándose en la misma, la Reunión acordó que la Tabla AOP de las Regiones CAR/SAM y la información en el Doc 7910 deberían revisarse para que la información contenida en los dos documentos esté armonizada, y formuló la siguiente decisión:

[*] Se aprobó mediante el procedimiento expreso del GREPECAS.

DECISIÓN 15/16 ARMONIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN LA TABLA AOP 1 DEL FASID CAR/SAM Y EN EL DOC 7910

Que, con el fin de armonizar la información contenida en el Doc 7910 – *Indicadores de lugar* y la Tabla AOP 1 del FASID CAR/SAM, las Oficinas NACC y SAM de la OACI, lleven a cabo un examen detallado de la información contenida en los dos documentos y, según corresponda:

a) actualice y enmiende la Tabla AOP 1 del FASID CAR/SAM de acuerdo con los procedimientos de enmienda establecidos por la OACI; y

b) solicite a la OACI la actualización del Doc 7910.

3.3.21 La Reunión tomó nota de la revisión y actualización de las Tablas MET 1A y MET 2A de la base de datos, así como de los procedimientos meteorológicos regionales en la Parte VI –Meteorología del ANP Básico/FASID CAR/SAM (Doc 8733), de conformidad con la estructura de las prácticas actuales de los requerimientos operacionales en las Regiones CAR/SAM, y propuso enmiendas al FASID. En este contexto, formuló la siguiente conclusión**:**

CONCLUSIÓN 15/17 PROPUESTA DE ENMIENDA AL ANP FASID CAR/SAM, PARTE VI – MET

Que las Oficinas NACC y SAM de la OACI, enmienden la Parte VI – MET del Documento sobre las instalaciones y servicios, FASID CAR/SAM como se indica en el **Apéndice C** a esta parte del informe.

3.3.22 La Reunión tomó nota con preocupación que la implantación de las disposiciones del Anexo 3 está siendo afectada por la falta de material de orientación en español y que el Subgrupo de meteorología aeronáutica del GREPECAS ha desarrollado guías que ayuden a los meteorólogos y a los técnicos en meteorología a desempeñar mejor sus funciones. Por lo tanto, consideró necesario que las Oficinas Regionales de Lima y México identifiquen y apliquen mecanismos a fin de contar con material de formación y documentación MET en ingles y en español. En este contexto, formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN 15/18 IDENTIFICACIÓN Y APLICACIÓN DE MECANISMOS PARA LA TRADUCCIÓN DE MATERIAL DIDÁCTICO Y GUÍAS MET

Que las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI identifiquen y apliquen mecanismos para traducir del inglés a español módulos digitales y textos de formación y capacitación, así como la traducción de material de actualización y guías preparadas por el Subgrupo en español y en inglés.

3.4 Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/6

3.4.1 La Reunión revisó y tomó conocimiento del informe del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres/Planificación Operacional de los Aeródromos del GREPECAS (AGA/AOP/SG/6).

Mantenimiento de aeródromos

3.4.2 La Reunión tomó conocimiento sobre las nuevas alternativas propuestas por el AGA/AOP/SG/6 para mejorar el mantenimiento de los aeródromos además del diseño inadecuado de la infraestructura aeroportuaria, particularmente las calles de rodaje y las condiciones de las superficies de las pistas.

Planes de emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia (COE)

3.4.3 La Reunión tomó conocimiento del examen efectuado por el AGA/AOP/SG/6 sobre la situación de los Planes de Emergencia y de los Centros de Operación de Emergencia (COE) en los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM y sobre la elaboración de una *"Guía para la Implantación de Planes de Emergencia de Aeropuertos y Centros de Operaciones de Emergencia (COE)"* en español como consecuencia del Taller llevado a cabo en noviembre de 2006. Considerando lo anterior, la Reunión acordó que se tradujera *la Guía para la Implantación de Planes de Emergencia de Aeropuertos y Centros de Operaciones de Emergencia (COE)* al inglés, buscando los medios apropiados, y se distribuya a los Estados de habla inglesa para su conocimiento.

Certificación de aeródromos/Sistemas de gestión de la seguridad operacional

3.4.4 Con relación a los avances de los Estados/Territorios en la implantación de la certificación de aeródromos, la Reunión fue informada que varios, principalmente de la Región CAR, han solicitado instrucción específica sobre el tema. A raíz de estas constataciones, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/19 INSTRUCCIÓN SOBRE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO

Que:

a) la OACI estudie la posibilidad de llevar a cabo un Seminario/Taller sobre Certificación de Aeródromos con interpretación simultánea a español e inglés en las Regiones CAR/SAM;

b) dicho Seminario/Taller sea llevado a cabo en 2010; y

c) la OACI inste a los Estados/Territorios que todavía tienen necesidad de entrenamiento sobre el tema que envíen su personal técnico a este evento.

El Anexo 14 y las auditorías del programa USOAP de la OACI

3.4.5 La Reunión tomó conocimiento que como producto de los resultados de las auditorías realizadas bajo el Enfoque Sistémico Global a los primeros 53 Estados contratantes, en relación al campo de los aeródromos, muchos de los Estados auditados aún no han certificado o establecido un proceso para la certificación de los aeródromos, ni asegurado que los explotadores de aeródromos implementen un SMS como parte de su proceso de certificación.

Avances en las actividades de la Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos Aeroportuarios (ALACPA)

3.4.6 La Reunión recibió información que ALACPA se encuentra registrada jurídicamente, y cuenta con su página Web (www.alacpa.org) la misma que está completamente actualizada y provee un fácil acceso para los actuales y futuros miembros. En el futuro, todos los papeles para el seminario y los procedimientos para la Asamblea General estarán disponibles en esa página Web.

Avances en las actividades del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)

3.4.7 La Reunión fue informada sobre las actividades de CARSAMPAF; el comité cuenta con una nueva Junta Directiva elegida para el periodo 2008-2011. Asimismo, se informó sobre la Sexta Conferencia Internacional que se realizará en Brasilia, Brasil, del 24 al 28 de noviembre de 2008, conjuntamente con el Comité Internacional de Prevención de Peligro Aviario y el Comité Brasileño de Prevención de Peligro Aviario.

3.4.8 La Reunión consideró que las aerolíneas deberían integrarse al CARSAMPAF, para asegurar la continuidad de las acciones de este Comité para las Regiones CAR/SAM. Como resultado la Reunión acordó que las Aerolíneas deberían integrarse en el Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF). Para lo cual las Oficinas Regionales NACC y SAM extenderán la invitación a las líneas aéreas a través de la IATA.

Revisión de las materias relativas al Plan de Navegación Aérea

Enmiendas al Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea

3.4.9 La Reunión fue informada sobre las enmiendas al Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea en 2007 en relación a los servicios de tránsito aéreo como resultado de los requisitos para determinadas rutas aéreas y enmiendas de texto originadas por WAFSOPSG/1, GREPECAS/10 y la Secretaría en lo que se refiere a asuntos relacionados con meteorología (MET).

Franjas de Pista y Áreas de Seguridad de Extremo de Pista

3.4.10 La Reunión fue informada sobre la necesidad de establecer una más estrecha relación entre los explotadores de aeronaves, operadores de aeropuertos y la correspondiente autoridad de aviación civil del Estado/Territorio.

3.4.11 Con base en esta consideración, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/20 NUEVO TEXTO EN EL PÁRRAFO 3.5, VOLUMEN 1, ANEXO 14, PARA ÁREAS DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTAS (RESAS)

Se solicita a la OACI estudiar la posibilidad de incluir un texto complementario en el párrafo 3.5, Volumen 1, Anexo 14, que permita la aplicación especial de las distancias declaradas en el uso de las áreas de pistas pavimentadas en exceso para la obtención de RESAs, en cumplimento a los requerimientos de la OACI.

Infraestructura Aeroportuaria Adecuada

3.4.12 La Reunión tomó conocimiento sobre aspectos en el área AGA que no están siendo debidamente tratados, los cuales tienen carácter de urgencia debido a los requerimientos operacionales que las modernas aeronaves, incluyendo los aviones de gran porte (NLA) que demandan mayores exigencias a la infraestructura aeroportuaria, se creó un nuevo Grupo de Tarea para tratar este asunto y cuando sea necesario tratar las incursiones en pistas, existen dos grupos que pueden encarar el tema.

Demanda/Capacidad en los Aeropuertos

3.4.13 La Reunión fue informada sobre problemas de congestionamiento en los aeropuertos en determinados horarios, y que un considerable número de reportes de accidentes/incidentes es recibido debido a mala gestión de plataforma y que se ha demostrado que hay diversos conflictos por parte de varias entidades que actúan en ellas. Una encuesta llevada a cabo por las dos Oficinas Regionales de la OACI tuvo el objetivo de analizar la congestión en las plataformas y su control a través de la autoridad, así como la implantación del SMS. A la luz de los resultados, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/21 SEMINARIO SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD AEROPORTUARIA PARA LAS REGIONES CAR/SAM

Que:

a) la Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI organicen un Seminario sobre Demanda/Capacidad Aeroportuaria para las Regiones CAR/SAM a celebrarse en el 2010, considerando los factores mas importantes que influyen en la capacidad aeroportuaria, como los servicios de tránsito aéreo, los tipos de aeronaves que operan, las condiciones meteorológicas y otros; y

b) la OACI inste a los Estados/Territorios, Operadores de Aeropuertos y Organizaciones Internacionales a enviar sus técnicos y expertos a participar de este evento.

Estudios Aeronáuticos en el Ámbito AGA

3.4.14 La Reunión fue informada sobre la elaboración de un cuestionario sobre estudios aeronáuticos en el ambiente aeroportuario con el objetivo de obtener información útil que pueda ayudar a orientar las actividades del Grupo de Tarea. En base al análisis a este cuestionario, la Reunión formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN 15/22 ENCUESTA SOBRE ESTUDIOS AERONÁUTICOS EN EL ÁMBITO AGA

Que las Oficinas Regionales circulen el cuestionario presentado en el **Apéndice D** del Informe Final del AGA/AOP/SG/6 a los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales, para que sea completado y devuelto a las Oficinas Regionales NACC y SAM antes del 30 de marzo de 2009.

Revisión de otros asuntos técnicos

El Plan Global de Navegación Aérea (Plan Global) de la OACI

3.4.15 La Reunión fue informada sobre la aplicación de las recomendaciones de la 11ª Conferencia de Aeronavegación, donde figuró el tema *"La ATM mundial – del concepto a la realidad"* que dieron origen a la conclusión de alentar a los socios de la industria a trabajar juntos para elaborar hojas de ruta comunes o planes de acción mundiales para incluirlos en el Plan Mundial. También fue informada sobre la inclusión de las áreas AIS(AIM)/AGA/MET en la versión revisada del Plan Global de Navegación Aérea (GANP), y que en el área AIS (AIM) se requiere corregir los reportes de las alturas de los obstáculos y la ubicación de los mismos desde los extremos de pista para el buen desarrollo del GANP. Con base en las discusiones llevadas a cabo, la Reunión formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/23 UBICACIÓN DE OBSTÁCULOS

Que los Estados respectivos determinen las elevaciones y ubicación de obstáculos en las áreas de aproximación a las pistas y que actualicen la información en el AIP a más tardar antes de la próxima reunión del AGA/AOP/SG.

Aplicación de enmiendas al Anexo 14

3.4.16 La Reunión fue informada sobre las tres propuestas de enmienda al Anexo 14, Volúmenes I y II.

Avance del Subgrupo AGA/AOP en las conclusiones de la Reunión RAN CAR/SAM/3 y otros temas importantes para las Regiones CAR/SAM

3.4.17 La Reunión fue informada del avance de las actividades desarrolladas por el Subgrupo AGA/AOP relativas a las conclusiones de la reunión RAN/CAR/SAM/3 y a otros temas de importancia para las Regiones CAR/SAM incluidos en el **Apéndice E** a esta parte del Informe.

Actividades regionales y globales de la OACI en el campo de AGA

3.4.18 La Reunión fue informada sobre las principales actividades a desarrollarse en el ámbito AGA en los próximos años y tomó conocimiento de los cursos de postgrado organizados por el *Instituto Politécnico Nacional (IPN)* y la *Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)* en coordinación con *Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)*, las tres entidades de México.

Otros asuntos

3.4.19 Se presentó información sobre algunas dudas con respecto a la aplicación práctica del Anexo 14, Vol. I. Con base en lo antedicho, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/24 DEFINICIÓN DE PARES DE SEÑALES A OMITIRSE

Que la OACI defina cuáles pares de señales de la señal de toma de contacto con clave de distancia deben omitirse cuando la distancia de aterrizaje disponible o distancia entre umbrales sea menor a 2.400 m. Al respecto, el AGA/AOP/SG del GREPECAS sugiere omitir las señales que están más cerca del centro de la pista.

3.4.20 Asimismo, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/25 COMPATIBILIDAD DE REDACCIÓN DEL ANEXO 14, VOL. I, PÁRRAFO 5.2.5.4, EN LAS VERSIONES DE INGLÉS Y ESPAÑOL

Que la OACI se revise la redacción de las versiones en idioma inglés y español del párrafo 5.2.5.4 del Anexo 14, Vol. I, de tal forma que ambas versiones sean coincidentes.

Asuntos administrativos

3.4.21 Se informó a la Reunión que el Subgrupo tiene previsto celebrar la Reunión AGA/AOP/SG/7 en agosto/setiembre de 2009. Argentina y México ofrecieron ser sede del mencionado evento.

3.5 Informe de la Reunión AIM/SG/11

3.5.1 La Reunión conoció el trabajo realizado por el Subgrupo de Gestión de Información Aeronáutica en su onceava Reunión (AIM/SG/11) que se realizó en Bogotá, Colombia del 16 al 20 de junio de 2008, y contó con la asistencia de 47 delegados de 16 Estados miembros del Subgrupo, 2 representantes de la NGA de los Estados Unidos así como observadores de 4 Organismos Internacionales (COCESNA, IATA, ALTA y CNAC) y 2 proveedores de servicios (JEPPESEN –USA- e IDS –Italia-). El Subgrupo aprobó 9 Proyectos de Conclusión, los cuales se someten a la aprobación de esta Reunión GREPECAS/15.

3.5.2 La Reunión revisó la lista de Conclusiones y Decisiones del GREPECAS en el área AIM (AIS/MAP) para mantener actualizada dicha información y proponerla a consideración de esta Reunión del GREPECAS/15, con respecto a las acciones tomadas por la Comisión de Navegación Aérea en relación a los Informes del GREPECAS/12, GREPECAS/13 y GREPECAS/14 y las Conclusiones vigentes en materia AIM. Es conveniente citar que durante la revisión de esas Conclusiones, el Subgrupo convino en sustituir algunas por tener un avance parcial actualizándolas.

3.5.3 La Reunión discutió sobre la Transición del AIS/MAP al nuevo concepto de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM), el cual presenta distintas etapas para el control de la información/datos aeronáuticos desde su origen, hasta el almacenamiento, recuperación, intercambio y entrega de información aeronáutica digital (AIM) todo ello contemplando la planificación pre-vuelo, en -vuelo y post-vuelo. También se estimó necesario aplicar una “estrategia” para planificar, gestionar y facilitar la transición del AIS al AIM. Para ello, los Estados deben tener presente que la calidad, coherencia, disponibilidad y puntualidad de los datos que maneje el AIS durante esta etapa de transición deben cumplir con los estrictos requisitos para el intercambio de información en formato digital, como un requisito previo para la transición al AIM. En este sentido, se formularon las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN 15/26 SEMINARIOS/TALLERES PARA LA CAPACITACIÓN EN APOYO A LA TRANSICIÓN DEL AIS/MAP AL AIM

Se insta a la OACI para que apoye a los Estados en la realización de al menos 2 seminarios y/o talleres en materias relacionadas con la transición al AIM y se incorporen, en la medida de lo posible, dichos eventos en los proyectos de cooperación técnica que las Oficinas Regionales de la OACI están llevando acabo en apoyo de los Servicios de Navegación Aérea.

CONCLUSIÓN 15/27 ADOPCIÓN DEL PROYECTO DE ESTRATEGIA PARA LA TRANSICIÓN HACIA EL AIM

Que los Estados CAR/SAM adopten la primera versión del *"Proyecto Estratégico para* la Transición hacia el AIM", preparado por el AIM/QM/TF.

Nota: El Documento citado en la Conclusión anterior estará disponible en la Página web NAM CAR, www.mexico.icao.int, en fecha próxima, esto será informado a los Estados por medio de una Carta y mensajes a las Áreas AIM (AIS/MAP) respectivas.

3.5.4 Los Estados que aún no lo hayan hecho deben dar alta prioridad a la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 15 y, en particular, con los relacionados con el Sistema Geodésico Mundial - 1984, y con el(los) sistema(s) de gestión de calidad y de automatización. Estos aspectos se tornan indispensables para lograr la transición al AIM, en tal sentido, se formularon las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN 15/28 PRIORIDAD EN LA APLICACIÓN DE MEDIDAS HACIA LA MIGRACIÓN DEL SERVICIO AIS/MAP AL AIM

Que las autoridades de aeronáutica civil de los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM, otorguen alta prioridad a la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 4 y Anexo 15, y:

a) que la Secretaría del AIM/SG prepare y envíe a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM una encuesta para conocer el nivel de implementación de los SARPS de la OACI en el Área AIM (AIS/MAP);

b) que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales envíen su respuestas a las Oficinas Regionales CAR y SAM acreditadas a más tardar el **31 de mayo de 2009**; y

c) de no recibir respuesta en la fecha mencionada en el inciso b) se consideraran como **NO IMPLEMENTADOS** los SARPS respectivos.

CONCLUSIÓN 15/29 FECHAS DEL SISTEMA AIRAC

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM:

a) publiquen una vez al año una AIC que incluya las fechas AIRAC de entrada en vigor del paquete de documentación integrada de información aeronáutica, y que incluya los detalles de aplicación del sistema AIRAC, en apoyo al eficaz uso de dicho sistema así como la importante repercusión que el sistema tiene para la seguridad operacional;

b) publiquen, con una anticipación superior a los 56 días de entrada en efectividad, la información aeronáutica que introduzca cambios significativos de gran impacto a los sistemas de navegación aérea; y

c) notifiquen a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI la implantación total del sistema AIRAC, a más tardar el **31 de julio de 2009**.

3.5.5 Por otro lado, la Reunión tomó nota de la importancia que tiene la amplia difusión de los resultados obtenidos en el *Worldwide Symposium on Enabling the Net-Centric Information Environment*, de la OACI, celebrado en Montreal del 2 al 4 de junio de 2008, en el cual se abordaron cuestiones jurídicas e institucionales relacionadas con la transición del AIS al AIM.

3.5.6 Se informó a la Reunión sobre el Informe de la Tercera Reunión del Grupo de Tarea de Gestión de Calidad (AIM/QM/TF/3), y el seguimiento a la iniciativa de desarrollo de un Plan de implantación de un sistema de calidad en los servicios AIM. En ese sentido, se tuvo en consideración que con la implantación en los Estados y Organizaciones Internacionales de los Sistemas de Calidad, todos los procesos de trabajo que se realizan para el desarrollo de la Documentación Integrada de Información Aeronáutica deberían ser **certificados bajo un Sistema de Gestión de la Calidad** que garantice que los procesos de información disponibles cumplen con la exactitud, resolución e integridad requerida por la OACI/ISO.

3.5.7 La Reunión fue informada del documento preparado por el QM TF sobre los principios de los factores humanos que consideró los eventos de riesgo en la Seguridad Operacional de la Aviación Civil en relación con los servicios AIM (AIS) como parte fundamental de la implantación de las nuevas tecnologías de procesamiento y distribución de la información/datos aeronáuticos ordinarios, esenciales y críticos tanto en formatos tradicionales (impresos) como en los formatos digitales. A este respecto, la Reunión formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/30 GUÍA DE APLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE FACTORES HUMANOS EN EL AIS/MAP

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales adopten como Parte 5 del "*Manual Guía para la implantación de un Sistema de Calidad en los AIS/MAP CAR/SAM*", la "*Guía de aplicación de los principios de factores humanos en el AIS/MAP*."

3.5.8 Adicionalmente, la Reunión fue informada del documento preparado por el QM TF sobre el Plan de Transición del AIS al AIM como guías Regionales CAR/SAM. Este documento estará disponible en el sitio Web de la Oficina Regional NACC de la OACI.

3.5.9 En la revisión del Informe de la Novena Reunión del Grupo de Tarea Instrucción en la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM/TRAIN/TF/9), fue preponderante la tarea del desarrollo de un curso destinado a los AIS/MAP, basado en los principios y las Guías de Factores Humanos en el AIM, que se preparó en el Grupo de Tarea de Gestión de la Calidad. Se llevó a cabo la revisión del nuevo Manual de Instrucción AIS de la OACI y la actualización del Programa Regional Normalizado AIS/021 y su adecuación al nuevo concepto AIM para su implantación en las Regiones CAR/SAM.

3.5.10 Se efectuó la revisión y seguimiento del Manual Guía para la implantación de un *Sistema de Gestión de la Calidad de la Gestión de Información Aeronáutica (AIM) para las Regiones CAR/SAM, Parte 4 – Selección, Competencia, Formación y Recalificación del personal AIS/MAP (AIM)*, así como, la revisión del Programa de Estudios y elaboración de Módulos de la Segunda Generación del curso AIS/021 CAR/SAM, el curso AIS/024 CAR/SAM y de la misma forma elaboró una detallada revisión de

la *Guía de Responsabilidades y Funciones del personal AIS/MAP, a su adecuación con el nuevo concepto de Gestión de la información Aeronáutica (AIM)* Por último, el Subgrupo AIM a través del grupo de tarea convino en estudiar y definir los criterios básicos para asegurar el desarrollo de un programa de instrucción del idioma ingles-técnico orientado al personal AIS/MAP de los Estados de las Regiones CAR/SAM.

3.5.11 Se informó a la Reunión respecto a la Primera Reunión del Grupo de Tarea Cartas Aeronáuticas Electrónicas en la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM/e-MAP/TF/1), en donde se consideró que la OACI debería desarrollar proyectos de cooperación técnica con el fin de que estén disponibles a más tardar el primer trimestre del año 2009. Esta medida posibilitará la producción de las cartas aeronáuticas electrónicas VFR 1:500.000 y 1:1.000.000, en un tiempo cercano al 2015.

3.5.12 Por otra parte, la Reunión tomó nota de que el Grupo de Tarea e-MAP consideró la conveniencia de distribuir una encuesta la cual será remitida a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales a través de la Secretaría del Subgrupo AIM, con el fin de conocer las dificultades en la implantación de los e-TOD y cartas electrónicas aeronáuticas. El análisis de las respuestas obtenidas serán evaluadas en la próxima reunión de ese Grupo de Tarea y proporcionará información básica del nivel de implantación del e-TOD de manera que permita orientar los recursos necesarios por los Estados.

3.5.13 La Reunión consideró la aprobación de una conclusión para que se que se tomen acciones teniendo en consideración que cualquier sistema AIS basado en redes de gestión de información aeronáutica con un enfoque basado en el AIM debiera reconocer que algunos de sus datos contenidos son sensibles para el uso militar, de seguridad nacional, de líneas aéreas, de aeropuertos comerciales o de perspectivas industriales. Sólo con el total apoyo de todos los colaboradores en el proceso de información se podrá alcanzar una protección apropiada a los datos sensibles (sensitivos) tomando las medidas que sean necesarias para evitar un uso no-autorizado, aplicando métodos de acceso restringido con operaciones fundamentales de revisión y control así como de implementar una forma de identificar las situaciones adversas que puedan impactar la Gestión de Información Aeronáutica. En este sentido, la Reunión formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/31 ACCESO RESTRINGIDO EN ÁREAS EN QUE SE ADMINISTRE LA INFORMACIÓN/DATOS AERONÁUTICOS EN LOS WEB SERVERS Y LAS BASES DE DATOS NOTAM Y GIS

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM tomen las siguientes acciones para resguardar la seguridad de la información esencial y crítica en las áreas AIS/MAP y NOTAM.

a) establecer el acceso restringido en los espacios reservados para el equipamiento de comunicaciones, servidores de bases de datos y cualquier otro equipamiento al intercambio de la información esencial y critica; y

b) establecer defensas informáticas suficientes en los sistemas de base de datos, accesos a redes y cualquier otro medio informático que pueda permitir la alteración de información sensible y poner en riesgo la seguridad operacional.

3.5.14 La Reunión tuvo presente que se pidió a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM llevar a cabo auditorias a sus AIPs por medio de la herramienta AAA (AIP Audit Assistant) desarrollada por EUROCONTROL. A través de este concepto de auditoría consistente en un conjunto de listas de verificación correspondientes a cada ítem del AIP (GEN, ENR, AD) será posible determinar si existen inconsistencias en partes de los AIP que no son detectables sin un procedimiento riguroso de rastreo sistemático.

3.5.15 Por otra parte, se informó a la Reunión sobre el Simposio Mundial sobre habilitación de entornos de información en red y que la documentación de dicho Simposio se encuentra disponible en la siguiente página Web: *http://www.icao.int/netcentric/documentation.htm*.

3.5.16 Asimismo, se comentó que para el intercambio internacional de información la Norma del Párrafo 3.6.1 del Anexo 15 es de consideración fundamental, para que los Estados de habla hispana tomen acciones respecto a la producción en inglés del paquete integrado de información aeronáutica, para su distribución internacional, con atención especial en la información NOTAM, aún cuando se sabe que ya existen varios proyectos encaminados a ese objetivo.

3.5.17 La Reunión hizo notar que los trabajos de elaboración de los requisitos técnicos (SARPs) relacionados con la transición del AIS al AIM así como de la presentación electrónica de la información AIP y de las cartas aeronáuticas electrónicas de la OACI aún se encuentran en preparación por el grupo de expertos en la Sede de la OACI, con una fecha estimada para finalizar el desarrollo de estos entre el 2010 y 2013. De igual manera, existen modelos como el AICM/AIXM desarrollados por EUROCONTROL y los Estados Unidos y que han sido usados ampliamente para el intercambio de información aeronáutica. Por lo tanto, se debería considerar la necesidad de revisar la documentación de dichos modelos conjuntamente con el modelo de intercambio de cartas de aeródromo (AMXM) e integrarlos a los procesos AIM. En este contexto, la Reunión formuló las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN 15/32 SEGUIMIENTO DEL DESARROLLO DE LOS MODELOS PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN/DATOS AERONÁUTICOS PARA LA AIM

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales efectúen un seguimiento del desarrollo de los modelos para el intercambio de información/datos aeronáuticos para la AIM en los cuales la OACI tiene participación.

CONCLUSIÓN 15/33 ACCIONES PARA LA INTRODUCCIÓN DE ELEMENTOS BÁSICOS RELACIONADOS CON EL CONCEPTO DE e-AIP

Que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM en consideración del concepto de gestión de la información aeronáutica por medios electrónicos en las Regiones CAR/SAM, provean de instrucción necesaria al personal AIS/MAP (AIM) en el manejo de sistemas informáticos y en el Modelo de Intercambio de Información Aeronáutica AIXM, a fin de conocer la gestión de datos ordinarios, esenciales y críticos por medios electrónicos como antecedente a la preparación de un e-AIP.

3.5.18 Se presentó a la Reunión la experiencia en la activación del Plan de Contingencia NOTAM del NASC Habana debido a fallas en los sistemas como consecuencia de condiciones meteorológicas adversas y cortes de fluido eléctrico, por lo que se explicó que el desarrollo de los Planes de Contingencia NOTAM por los Estados permite detallar las medidas que garanticen un apoyo al Plan de Contingencia de los Servicios de Tránsito Aéreo, mediante el eficiente intercambio de información NOTAM a nivel nacional e internacional, asegurando la no interrupción de información de importancia para las operaciones aéreas. La situación de Contingencia se clasificó como eventualidad Tipo B - Falla de comunicaciones en toda la red (Salida internacional de la AFTN).

3.5.19 Se indicó a la Reunión que se establecieron las coordinaciones entre las Oficinas NOTAM Internacionales de La Habana y COCESNA, a fin de asegurar la continuidad del Servicio NOTAM de la FIR HABANA, aplicando así el Plan de Contingencia NOTAM NASC Habana elaborado en el año 2005. Este Plan de Contingencia reafirma el apoyo al cumplimiento de la Conclusión 12/99 del GREPECAS/12, para el establecimiento e implantación de Planes de Contingencia NOTAM en apoyo a los planes de contingencia ATM.

3.6 Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/6

3.6.1 La Reunión tomó nota que la Sexta Reunión del Subgrupo ATM/CNS (ATM/CNS/SG/6) del GREPECAS se llevó a cabo en Boca Chica, República Dominicana, del 30 de junio al 4 de julio de 2008. La Reunión contó con la participación de 69 representantes de 15 Estados y 6 Organizaciones Internacionales, así como de un Estado miembro ubicado fuera de las Regiones CAR/SAM.

Resultados de la Reunión ACG/7 y propuestas para el futuro tratamiento de los asuntos ATM y CNS

3.6.2 La Reunión analizó las consecuencias de la Conclusión 7/03 del ACG/7 en cuanto a la reestructuración del ATM/CNS/SG. La Reunión coincidió con lo comentado por la Reunión ACG/7 en relación a los problemas relacionados con el funcionamiento del Subgrupo ATM/CNS y la estructura de los Comités ATM y CNS. Asimismo, coincidió en que el subgrupo debía ser reconfigurado en su totalidad, pero que su desactivación y la creación de dos nuevos subgrupos a partir de los Comités ATM y CNS, según lo propuesto por la Reunión ACG/7, significaría un retroceso en el proceso de planificación en las Regiones CAR/SAM, y que esto tendría efectos adversos en la estrecha coordinación entre las áreas ATM y CNS, que es tan necesaria para la planificación de importantes tareas en los ámbitos CNS/ATM, de conformidad con las iniciativas operacionales del Plan Mundial de Navegación Aérea.

3.6.3 La Reunión acordó que para la reestructuración del subgrupo, se debería considerar el establecimiento de un subgrupo genuino, dentro del marco del Manual de Procedimientos del GREPECAS en cuanto a su funcionamiento y notificación de resultados al GREPECAS. Asimismo acordó que a fin de garantizar la eficiencia y debida coordinación entre las áreas ATM y CNS, se debía establecer Términos de Referencia apropiados, de los cuales se pudiera inferir las tareas específicas e importantes a llevarse a cabo en el corto y mediano plazo para mejorar la ATM y, de ser necesario, identificar claramente la necesidad de coordinación con otros ámbitos dentro del concepto operacional ATM, tales como AGA, AIM y MET. Para estas tareas, se debería identificar los resultados a ser generados.

3.6.4 La Reunión tomó nota que durante la Reunión ATM/CNS/SG/6 se elaboró una propuesta específica sobre un nuevo subgrupo a ser presentada en la Reunión GREPECAS/15. Al elaborar los términos de referencia para este nuevo subgrupo, se reconoció que era fundamental alinear su trabajo con las actividades que se estaban llevando a cabo a nivel mundial y, específicamente, con el Concepto Operacional Global ATM y el Plan Mundial de Navegación Aérea. En este sentido, se acordó que los términos de referencia debían contemplar objetivos de performance, el desarrollo de tareas detalladas, la definición de los resultados a ser generados, con fechas de finalización, y el monitoreo de la implantación. También reconoció que, a nivel mundial, se estaba fusionando el trabajo de todas las áreas de la navegación aérea, y que el trabajo debía enfocarse de una manera holística y estratégica. Por lo tanto, se acordó también elaborar términos de referencia sin discriminar entre el trabajo CNS y ATM, acotando que, para cumplir con el trabajo relacionado con los objetivos de performance, se requeriría del esfuerzo tanto del área CNS como de la ATM.

3.6.5 Considerando los programas de trabajo vigentes del Subgrupo ATM/CNS y de los Comités ATM y CNS, se definió las principales tareas que el nuevo subgrupo habría de llevar a cabo bajo el concepto de desarrollo de proyectos, tomando en cuenta los objetivos de performance ya establecidos por el GREPECAS. Asimismo, la Reunión reconoció la necesidad de establecer otras tareas, de ser el caso, a fin de lograr mejoras regionales que pudiera requerir la comunidad ATM en el corto y mediano plazo.

3.6.6 Adicionalmente, se reconoció que esto representaba un gran paso hacia un nuevo enfoque de la planificación regional CNS/ATM y el establecimiento de un nuevo esquema de gestión, donde el papel del nuevo subgrupo sería esencial para los productos a ser generados por el GREPECAS y para su programa de trabajo. En este sentido, se observó que, a fin de iniciar el mecanismo del nuevo subgrupo, se requería, por lo menos, dos reuniones previas al GREPECAS/16; una para elaborar los programas de trabajo requeridos e identificar a los grupos de tarea necesarios, y la otra, para supervisar y hacer ajustes en el funcionamiento del programa de trabajo establecido en su primera Reunión. En cuanto a este asunto, se indicó que era necesario estudiar en detalle la cantidad de reuniones dentro del mecanismo del GREPECAS, en vista del impacto financiero que ello tiene en las autoridades de aviación civil.

3.6.7 Como resultado del trabajo realizado por la Reunión ATM/CNS/SG/6 sobre este asunto, la Reunión formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN 15/34 NUEVO SUBGRUPO CNS/ATM

Que, en línea con los esfuerzos del GREPECAS por mejorar el tratamiento de los asuntos ATM y CNS, y la necesaria coordinación entre estas áreas, a fin de asegurar un enfoque basado en la performance hacia la planificación de un sistema ATM mundial, se realiza una reingeniería del Subgrupo ATM/CNS dentro del mecanismo del GREPECAS, estableciendo el nuevo Subgrupo CNS/ATM con los Términos de Referencia presentados en el **Apéndice G** a la Cuestión 5 del Orden del Día de este Informe.

3.6.8 La Reunión reconoció que el trabajo realizado por el Subgrupo ATM/CNS y por los Comités ATM y CNS debían servir de base para que el nuevo subgrupo desarrolle las cuestiones ATM y CNS en las Regiones CAR/SAM, las cuales debían ser debidamente consideradas durante la primera Reunión del Subgrupo CNS/ATM y se puedan incluir las tareas y resultados ya disponibles, principalmente generados por el trabajo realizado por los Comités ATM y CNS, en las actividades del nuevo subgrupo.

3.6.8.1 La Reunión acordó que el nuevo subgrupo debía considerar el desarrollo de Indicadores de Performance (KPIs) para el control de sus tareas. Asimismo que al ejecutar sus tareas para la implantación de mejoras ATM en el corto y mediano plazo, considere los beneficios ambientales con las mejoras ATM a se introducidas en correspondencia al Concepto Operacional ATM y a la aplicación de tecnología moderna. En este sentido, a las tareas identificadas por el Subgrupo ATM/CNS se adicionó la siguiente:

"Determinar los beneficios ambientales como consecuencia de las mejoras ATM a corto y mediano plazo".

3.6.9 Se tomó nota de las siguientes actividades de automatización analizadas por la Reunión ATM/CNS/SG/6:

a) las distintas actividades del Grupo de Trabajo NAM/CAR (NACC/WG) en relación al uso compartido de datos radar, la propuesta para el uso del plan de vuelo actualizado (CPL) para el intercambio de actualizaciones de los planes de vuelo, el estado de automatización de los sistemas de los centros de control, y los avances logrados en los medios de comunicación digital de la región; y

b) las actividades del Proyecto de Cooperación Técnica RLA/98/003, desarrolló un trabajo muy interesante con el correspondiente plan de acción para su implantación, en relación a los equipos de interconexión de los sistemas automatizados ATC entre los ACC y el pertinente documento de interfaz de control del sistema (SCID), a fin de establecer el intercambio de datos radar/planes de vuelo, así como las comunicaciones AIDC, de conformidad con las Fases II y III de la Estrategia Regional. En este sentido, se consideró que la documentación desarrollada por el Proyecto RLA/98/003, así como los otros productos generados disponibles en relación a la automatización ATM, debían ser tomados en cuenta por el nuevo Subgrupo CNS/ATM.

3.6.10 La Reunión discutió temas relacionados con la transición hacia un nuevo modelo de Plan de Vuelo de la OACI. Asimismo, observó que, el Secretario General de la OACI, mediante la carta a los Estados AN 13/2.1-08/50, había informado a los Estados que la Comisión de Aeronavegación había aprobado la Enmienda No. 1 a la 15ª. edición de los PANS-ATM (Doc 4444), que entraría en vigencia el 15 de noviembre de 2012, invitando a los Estados a implantar las disposiciones establecidas en la mencionada enmienda. En cuanto al nuevo modelo de Plan de Vuelo, éste puede ser descargado de la siguiente página *Web*: www.icao.int/icaonet.

3.6.11 Se informó a la Reunión que el Grupo de Expertos sobre Requisitos y Performance ATM de la ANC (ATMRPP) estaba elaborando textos de orientación para contribuir con la implantación armonizada a nivel mundial de las nuevas disposiciones sobre plan de vuelos. Estos textos de orientación estarían disponibles en su debido momento. La Reunión convino que se requeriría muchas acciones para garantizar una implantación armonizada a nivel regional, incluyendo el desarrollo de una estrategia de transición a nivel regional. En este sentido, la Reunión identificó inicialmente las siguientes acciones:

- será necesario actualizar los textos de orientación sobre AIDC y otros documentos regionales;
- arreglos de contingencia para los Estados que no puedan cumplir en la fecha propuesta;

- manejo de la implantación gradual por parte de los Estados y/o usuarios del espacio aéreo;
- gestión de los Planes de Vuelo Repetitivos; e
- implicancias para las presentaciones electrónicas, incluyendo las fichas de progreso de vuelo.

3.6.12 En consecuencia, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 15/35 IMPLANTACIÓN DEL NUEVO MODELO DE PLAN DE VUELO DE LA OACI

Considerando que los Estados deberían adoptar medidas para implantar el nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI, en correspondencia a la Enmienda No. 1 a la 15$^{a.}$ edición de los PANS-ATM (Doc 4444) y a fin de establecer una estrategia regional para facilitar la implantación mundial de dicha enmienda, se resuelve que:

a) los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM, en base al material de orientación a ser elaborado por la OACI, adopten las medidas necesarias para prepararse para la transición al nuevo modelo de plan de vuelo; y

b) el Subgrupo establezca un órgano auxiliar para que elabore una estrategia regional para la transición al nuevo modelo de plan de vuelo en las Regiones CAR/SAM y las disposiciones asociadas con los mensajes ATS.

Comité ATM

3.6.13 La Reunión analizó los resultados de la Sexta Reunión del Comité ATM. También se revisaron las deficiencias y Conclusiones/Decisiones pendientes del GREPECAS en los campos ATM y SAR, así como la reorganización y programa de trabajo del Comité ATM.

Evaluación de seguridad del espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM tras tres años de aplicación de RVSM

3.6.14 La Reunión notó que el riesgo total fue debido al hecho que aproximadamente el 93% de las grandes desviaciones de altitud (LHD) son causadas por errores en los mensajes de coordinación de una dependencia ATC a otra (tipo M) y a errores por la ausencia de coordinación de las dependencias ATC transferidoras (tipo N). Se reconoció que estos errores ocasionan eventos LHD independientemente de la separación vertical que se aplique, y no son causados por la operación RVSM.

3.6.15 El riesgo de colisión vertical debido a la combinación de los errores técnicos de mantenimiento de altitud y los errores operacionales, estimado en números de accidentes fatales por hora de vuelo, está por encima del nivel de seguridad deseado (TLS), que es 5×10^{-9}. Para la Región CAR, el nivel es de 12.3×10^{-9}, para la Región SAM 34.9×10^{-9} y para las Regiones CAR/SAM, en conjunto, es de 28.9×10^{-9}. Para bajar los valores de riesgo, son necesarias acciones correctivas para eliminar los errores del tipo M y del tipo N.

3.6.16 La Reunión acordó reemplazar la Conclusión GREPECAS 13/61 - *Medidas para reducir los errores operacionales en el ciclo de coordinación ATC entre ACC adyacentes* a fin de actualizarla manteniendo el Programa de Prevención de errores en el ciclo de coordinación ATC entre dependencias ATS adyacentes y las medidas adicionales asociadas a este programa de prevención. Por lo anterior, la Reunión adoptó la siguiente:

CONCLUSIÓN 15/36 MEDIDAS PARA REDUCIR LOS ERRORES OPERACIONALES EN EL CICLO DE COORDINACIONES ATC ENTRE ACC ADYACENTES

Que tomando en cuenta el impacto que tiene en la seguridad de las operaciones aéreas los errores operacionales en el ciclo de coordinaciones ATC entre ACC adyacentes:

a) los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM apliquen con carácter urgente, entre otras medidas, el programa de prevención de errores en el ciclo de coordinación entre ACCS adyacentes que figura en el **Apéndice F** a esta parte del Informe, a fin de reducir las LHD ocasionadas por errores en los mensajes de coordinación de tránsito entre dependencias ATC para alcanzar un nivel aceptable de seguridad operacional;

b) los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM implanten en forma gradual la interfase para intercambio de datos entre dependencias ATC (AIDC); y

c) la OACI coordine, preste asistencia y haga un seguimiento a la implantación de dichas medidas correctivas.

3.6.17 Asimismo, la Reunión concluyó que si los errores M y N no son causados por las operaciones RVSM, pero sí son causados por los procedimientos comunes de transferencia ATC de una dependencia ATC a otra dependencia ATC y por la ausencia de coordinación de las dependencias ATC transferidoras, sería conveniente que el SASP analizara la metodología utilizada para las evaluaciones de la seguridad operacional, acordando la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/37 REVISIÓN DE LA METODOLOGÍA UTILIZADA PARA LA EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD

Que la OACI revise la metodología utilizada para llevar a cabo la evaluación de la seguridad operacional tras la implantación de la RVSM, considerando que el hecho que los errores tipo M y N identificados y utilizados para realizar dicha evaluación pueden no estar relacionados con implantación de la RVSM.

3.6.18 La Reunión fue informada que la OACI, en conjunto con la CARSAMMA y el Grupo de Escrutinio (GTE), ha planificado un nuevo ciclo de cursos de capacitación en evaluación de la seguridad que se llevará a cabo del 1 al 5 de diciembre de 2008 en la Oficina NACC y en marzo de 2009 en la Oficina SAM.

Datos Sobre los Desvíos Verticales Técnicos

3.6.19 La Reunión consideró que debe analizarse la metodología sobre recopilación de datos acerca de los desvíos verticales técnicos para mostrar que el error del sistema de altimetría (ASE) para aeronaves RVSM-aprobadas permanece estable. Esta tarea solamente podrá ser realizada con la implantación de un programa de monitoreo de performance del sistema de altimetría de las aeronaves por lo menos cada dos años o intervalo de 1000 horas de vuelo por aeronave, lo que ocurra primero.

3.6.20 Un programa para implantación de unidades de monitoreo para la verificación del sistema de altimetría de las aeronaves debería estar compuesto por un sistema de unidades autónomas de monitoreo (AGHME), instaladas en posiciones estratégicas en las regiones de mayor densidad de afluencia. El objetivo es monitorear el mayor número de aeronaves para verificación de la estabilidad del error del sistema altimétrico (ASE) y verificar si el riesgo técnico se mantiene compatible con el TLS acordado 2.5×10^{-9}.

3.6.21 Se tomó nota que la CARSAMMA y GTE han planificado una nueva serie de cursos/reuniones para mejorar la participación de los Estados en los análisis de los LHD, lo que se prevé resultará en una mejora a los niveles de seguridad operacional ATS en las Regiones CAR/SAM.

Navegación basada en la performance (PBN)

3.6.22 La Reunión tomó nota que el Volumen II del nuevo *Manual PBN de la OACI* contiene detalles técnicos sobre "Especificaciones de Navegación" con requerimientos de aeronavegabilidad y operaciones normalizados y armonizados para varias operaciones RNAV y RNP; especificaciones de Navegación para el empleo de procedimientos APV basados en Baro-VNAV; así como también recomendaciones de entrenamiento detalladas para los pilotos y controladores. El Doc 8168 (PANS-OPS), Volumen II, establece los criterios de elaboración de los procedimientos Baro-VNAV.

3.6.23 A la luz de lo anterior, la Reunión aprobó la actualización de la Hoja de Ruta PBN CAR/SAM con los siguientes nuevos párrafos en el Capítulo 7 del mencionado documento:

7.3.3.1 Los Procedimientos de Aproximación para PBN deberían implantarse como procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) utilizando Baro-VNAV para pistas ya sea como aproximación primaria o como soporte para aproximaciones de precisión para todas las pistas por instrumentos, basados en especificaciones de navegación RNP APCH o RNP AR APCH.

7.3.3.2 Las disposiciones para el plan de implantación PBN para los procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) deberán incluir todos los extremos de pista que den servicio a aeronaves con una masa de despegue de 5700 Kg. o más.

Nota: El Manual PBN, Volumen II, Adjunto A, contiene las especificaciones para la utilización de Baro-VNAV en conjunto con RNP APCH.

3.6.24 La Reunión tomó nota que a partir de la aprobación de la hoja de ruta PBN CAR/SAM, la planificación de la implantación PBN en las Regiones CAR/SAM fue prácticamente finalizada. La principal tarea PBN será la optimización de rutas ATS en el espacio aéreo superior y la armonización de la implantación PBN, considerando la necesidad de evitar múltiples procedimientos ATC y procesos de aprobación operacional.

3.6.25 La Reunión, de acuerdo con la Resolución 36/23 y a fin de proporcionar orientación a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, aprobó un modelo de plan de implantación nacional en ruta, áreas terminales (TMAs) y aproximación que se incluye en el **Apéndice G** a esta parte del informe. A la luz de lo anterior, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/38 PLANES NACIONALES DE IMPLANTACIÓN PBN

Que a fin de iniciar la implantación PBN y en conformidad con la Resolución 36/23, los Estados/Territorios CAR/SAM:

a) desarrollen sus planes nacionales de implantación PBN para diciembre de 2009 y presentarlos a las Oficinas Regionales correspondientes;

b) consideren utilizar los modelos de planes de acción PBN que figuran en el **Apéndice G** a esta parte del Informe; y

c) designen un Punto de Contacto que coordinará las actividades de implantación PBN en cada Estado/Territorio.

3.6.26 La Reunión agradeció la información proporcionada por Estados Unidos en relación a un nuevo curso que estaba disponible sobre diseño de procedimientos RNP AR, que apoya la implantación PBN. Los Estados interesados podrán contactar al TSI Course Manager, Mr. Joseph Florio (joe.florio@tsi.jccbi.gov).

3.6.27 La Reunión tomó nota de la información sobre la implementación de separación lateral RNP 10, 50 NM y las políticas operacionales relacionadas en el espacio aéreo WATRS. La Reunión consideró que esta información es de gran utilidad como material de referencia en la elaboración de las regulaciones nacionales para la aprobación RNP 10 de aeronaves y explotadores. Las guías de aprobación podrán encontrarse en la página Web de WATRS de la FAA:

(http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/enruta/oceanic/)

3.6.28 Entre los beneficios observados de esta implementación está el aumento de un 40% en la capacidad del espacio aéreo WATRS, reducción de las cargas de trabajo ATC, ahorro de combustible de US$741 millones (dólar constante) y una reducción anual de las emisiones de C02 de 161,800 toneladas métricas. En vista de estos beneficios, la Reunión consideró conveniente que este tipo de implantaciones se extienda al resto de las Regiones CAR/SAM.

Procedimientos de Desplazamientos Laterales Estratégicos (SLOP)

3.6.29 En conformidad con la comunicación a los Estados AN1311 1.6-04185 - *Directrices revisadas sobre la utilización de desplazamientos laterales estratégicos*, la Reunión reconoció que los

Procedimientos de Desplazamientos Laterales Estratégicos (SLOP) del Doc 4444 de la OACI pueden mejorar la seguridad operacional en las Regiones CAR/SAM y acordó incorporarlos en los *Procedimientos Suplementarios Regionales* (Doc 7030), para su aplicación en el espacio aéreo no cubierto por sistemas de vigilancia ATS (por ejm. radar, ADS-B, etc.). Con este fin, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/39 ADOPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE DESPLAZAMIENTO LATERAL ESTRATÉGICO (SLOP)

Que, reconociendo que los Procedimiento de Desplazamientos Laterales Estratégicos (SLOP) pueden aportar mejoras a la seguridad operacional en las Regiones CAR/SAM, la OACI tome las acciones adecuadas para iniciar la enmienda al Doc 7030, basado en los PANS ATM (Doc 4444), para la aplicación de los SLOP en áreas donde la separación de ruta sea por lo menos de 30 NM y sin cobertura de sistemas de vigilancia ATS (por ejm. radar, ADS-B).

Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo ATFM

3.6.30 La Reunión notó que se requieren metodologías comunes para el establecimiento del régimen de aceptación de aeródromo; iniciativas y procedimientos de gestión de tránsito necesarias para lograr un equilibrio entre la demanda y la capacidad; y metodologías para evaluar la efectividad de las medidas de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM).

3.6.31 Luego de examinar la información suministrada, la Reunión reconoció la gran necesidad de alcanzar resultados concretos para desarrollar un modelo común de aplicación para las Regiones CAR/SAM para determinar la capacidad aeroportuaria (AAR), así como un método para determinar la capacidad ATC del sector y brindar material de orientación para una aplicación armonizada por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM.

Automatización ATM

3.6.32 Entre los problemas operacionales más relevantes de la automatización ATM detectados por la Reunión, las duplicaciones de planes de vuelo y errores en la transmisión de datos FPL fueron dos asuntos que deben ser atendidos por los Estados/Territorios. Tomando en consideración el impacto de las desviaciones operacionales en la coordinación de datos de plan de vuelo entre las ACCs adyacentes, la Reunión consideró que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales CAR/SAM deberían, según sus necesidades individuales:

a) reportar y documentar los FPLs duplicados y los errores en la transmisión de datos FPL a la instalación adyacente y/o al explotador, como sea conveniente, dentro de las 24 horas al enterarse de tal ocurrencia;

b) aplicar medidas de Gestión de Sistemas de Seguridad Operacional (SMS) para investigar, rastrear y aplicar medidas de mitigación apropiadas;

c) coordinar los resultados de la investigación y/o las mitigaciones con los explotadores ACC adyacentes, según corresponda;

d) enviar la información de rastreo y las acciones correctivas a las Oficinas Regionales de la OACI para su proceso y seguimiento; y

e) que la OACI actúe como punto focal para la recolección de datos y supervisar la mitigación de actividades dentro de las Regiones CAR/SAM.

3.6.33 La Reunión notó que varios Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales están realizando intercambios de datos vigilancia/radar a través de acuerdos bilaterales mejorando y homologando la situación de tráfico en la Región, lo que permitirá una mayor disponibilidad de fuentes de datos de vigilancia radar y no radar y una mejora de la precisión, disponibilidad y seguridad de la prestación de servicios ATS.

3.6.34 Bajo las consideraciones anteriores y tomando en cuenta la estrategia regional, la Reunión concluyó que varios Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales pueden lograr la automatización ATM, en sus Etapas I, II y III , por lo cual se instó a que reflejaran las actividades necesarias en sus planes de acción respectivos según la estrategia regional aprobada por el GREPECAS.

Cuestiones relativas a la organización del Comité ATM

3.6.35 La Reunión notó que, acorde a la Conclusión 14/51 del GREPECAS, los objetivos de performance ATM se adoptaron como programa de trabajo del Comité ATM, en línea con la Decisión 15/34 – *Nuevo Subgrupo CNS/ATM*.

3.6.36 La reorganización del programa de trabajo ATM es consistente con el *Plan Mundial de Navegación Aérea* (Doc 9750) y la visión de la OACI establecida en el *Concepto Operacional Mundial ATM* (Doc 9854). Se prevé que las tareas establecidas en los objetivos de performance ATM facilitarán cuantificar la relación costo/beneficio y por lo tanto asegurar el éxito de su implementación. Los avances y logros de todas las tareas incluidas en los objetivos de performance se revisaran y medirán a manera a asegurar informes oportunos en el trabajo regional ATM para GREPECAS, la ANC y el Consejo de la OACI.

Expectativas de la Comunidad ATM

3.6.37 La Reunión reconoció que las expectativas de la comunidad ATM y que el Enfoque Basado en Performance puede utilizarse para alcanzar mejor dichas expectativas así como mejorar el desempeño de los proveedores de servicios, según el *Manual sobre Requisitos ATM* (Doc 9882) de la OACI. La identificación de las expectativas relacionadas a las operaciones de vuelo, uso del espacio aéreo/aeropuerto y servicios a la navegación aérea son: seguridad operacional, seguridad de la aviación, impacto en el ambiente, relación rentabilidad-eficacia, capacidad, eficiencia de vuelo, flexibilidad, predecibilidad, acceso y equidad, participación y colaboración e interoperabilidad.

Medición de la performance

3.6.38 La Reunión reconoció que el enfoque basado en la performance requiere que al diseñar, planificar, implementar y operar un sistema de navegación aérea mundial, también se debe orientar un análisis hacia la medición de la performance, según los lineamientos del *Manual sobre Performance del Sistema Mundial de Navegación Aérea* (Doc 9883) de la OACI. Al dar seguimiento a un plan de acción, evitando procesos costosos de recolección y análisis de datos, la medición de la performance debería enfocarse en los beneficios obtenidos a corto y medio plazos resultado de las mejoras al sistema de

navegación aérea y al medio ambiente que son consecuencia de la implantación de los programas de trabajo.

3.6.39 La Reunión consideró apropiado que los involucrados participen para asegurar resultados específicos con relación a compartir información sobre performance, económico y de gestión. Cada programa de implementación debería incluir la medición de la performance en una de las siguientes áreas: seguridad operacional, calidad del servicio (tal como capacidad, demora y eficiencia de vuelo), productividad y relación rentabilidad-eficacia.

3.6.40 Para ello se debería utilizar indicadores simples y relevantes para medir la implantación de la performance. Un ejemplo es la implementación de RVSM, que redujo el consumo de combustible con beneficios económicos y que también tuvo como resultado la reducción de emisiones de CO2 a nivel regional y mundial.

3.6.41 Con base en la enmienda al Doc 4444 – PANS/ATM, sobre Fraseología Aeronáutica en Español, que estará vigente en noviembre de 2009, la Reunión tomó nota del ofrecimiento de IFALPA de brindar asistencia a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que así lo requieran, en la implantación de esta enmienda.

Comité CNS

Informe de la Sexta Reunión del Comité CNS

Desarrollo de los sistemas de Comunicaciones

3.6.42 La Reunión tomó nota de las actividades pendientes en la implementación de la interconexión MEVAII / REDDIG en lo que respecta a las actividades de los puntos focales, actividades de la Administración de la REDDIG, actividades del Proveedor de Servicio de MEVA II, la aceptación del MoU para la interconexión MEVA II / REDDIG, el plan de contingencia satelital y la actualización del plan de acción respectivo.

3.6.43 Asimismo, se tomó nota de la actualización del Plan Regional CAR/SAM del Servicio Móvil Aeronáutico (SMA) y el Servicio Móvil Aeronáutico por Satélite (SMAS) contenido en la Tabla CNS 2A del Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea, Doc 8733, Volumen II (FASID), informada a los Estados como una enmienda a través de las Oficinas Regionales de la OACI.

3.6.44 De igual forma se tomó nota de las acciones y consideraciones adoptadas en las Regiones CAR y SAM sobre la implantación de los enlaces de datos aire–tierra. Al respecto, se observó que las nuevas versiones y modelos de equipos de radio SMA VHF vienen provistas con la capacidad de transmisión de datos (generalmente en VDL Modo 2) y que algunos Estados de las Regiones CAR/SAM han adquirido estas nuevas versiones de equipos de radio VHF y que además, actualmente están operando en la región, algunas aeronaves equipadas con radios con capacidad de transmitir datos (VDL 2). En este sentido, se indicó que se podría iniciar estudios para implementar ensayos para la transmisión de datos en VDL, para lo cual se vio por conveniente que la OACI planificara la realización de un seminario a efecto de dar a conocer las experiencias en la implementación de transmisión de datos en otras regiones, las funcionalidades o aplicaciones implementadas a través de estos enlaces, los SARPS actuales y previstos por la OACI. En este sentido, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/40 SEMINARIO/TALLER SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE ENLACES DE DATOS AIRE–TIERRA Y SUS APLICACIONES

Para apoyar el estudio del plan de ensayo para transmisión de enlace de datos aire tierra y las funcionalidades o aplicaciones implementadas a través de estos enlaces, se insta a la OACI a planificar la realización de un Seminario/Taller a este respecto para el último trimestre del 2009.

Seguimiento a la implementación del ATN y sus aplicaciones

3.6.45 Se revisó el plan preliminar de encaminadores ATN (Tabla CNS 1Ba) para las Regiones CAR/SAM y en los **Apéndices H** e **I** a esta parte del Informe, se presenta el plan preliminar de encaminadores ATN. Asimismo, se revisó y actualizó los planes de implantación de las aplicaciones tierra-tierra ATN, contenidos en la Tabla CNS 1Bb del FASID que se muestran en los **Apéndices J** y **K** de donde se observó que para el año 2015 la aplicación AMHS se estaría implantando en la mayoría de los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM.

3.6.46 En lo que respecta a la aplicación AIDC, se observó que todavía no se tiene previsto una fecha. En la Tabla CNS 1Bb, se tomó nota del uso del protocolo IP como norma a ser usada para las aplicaciones tierra-tierra de la ATN y que en este momento, en los sistemas AMHS implantados en las Regiones CAR/SAM, se está utilizando el Protocolo IP en su versión 4 (IPv4), congruente con el enfoque preliminar de implementación IP para las Regiones CAR/SAM (utilización inicial IPv4 para acelerar la implementación del Servicio ATS/MHS en las Regiones CAR/SAM y el protocolo IPv6 para establecer la conectividad inter-regional). Asimismo se consideró una fase de transición IPv4/IPv6.

3.6.47 Se consideró el Plan de Direccionamiento IP CAR/SAM desarrollado por el Comité CNS, el cual está basado en un espacio de dirección privada IPv4 considerando la disponibilidad limitada de direcciones públicas IPv4 y el potencial plan de transición a IPv6 (**Apéndice L** a esta parte del informe). El mismo será remitido a la OACI para su revisión. Asimismo, se revisó el plan de direccionamiento preliminar AMHS en las Regiones CAR/SAM como se muestra en el **Apéndice M** a esta parte del Informe y se tomó nota de la importancia de establecer una entidad para manejar el esquema de direccionamiento AMHS y coordinar este trabajo con otras regiones de la OACI.

Consideraciones de comunicaciones para ayudar la migración hacia el intercambio de mensajes meteorológico en formato en código BUFR

3.6.48 Se tomó nota que la Comisión de Aeronavegación de la OACI en la cuarta Reunión de la Sesión 176 aprobó la suspensión de la migración del código BUFR hasta que se completen los estudios sobre el uso del XML para el intercambio OPMET por parte del grupo de expertos de la OMM, por lo que el Grupo de Tarea ATN, así como el Grupo COMMET del Subgrupo MET, debían suspender los estudios sobre aspectos de comunicaciones para la migración hacia el intercambio de mensajes meteorológicos en códigos BUFR.

3.6.49 De igual forma se informó que el Grupo de Expertos de la OMM no había iniciado todavía los estudios del XML para la transmisión de mensajes OPMET (METAR/SPECI y TAF) y se esperaba que estas actividades culminen para el año 2009. En este sentido, se consideró que este Panel de la OMM en conjunto con la OACI, analice dentro de los estudios de aplicación del XML para la transmisión de los mensajes OPMET, el posible impacto en los sistemas que están sustituyendo el AFTN, tal como el sistema AMHS el cual presenta una creciente implantación en las Regiones CAR/SAM y en

otras regiones del mundo. Al respecto, se consideró que la OACI debería dar una alta prioridad en la participación de este importante asunto.

Desarrollo de los sistemas de navegación

Propuesta de enmienda al Plan Regional de Navegación Aérea Tabla CNS/3 del FASID

3.6.50 Considerando que el actual Plan de Navegación Aérea no contempla la planificación de sistemas de aumentación GNSS basados en aeronaves y tomando en cuenta la necesidad de planificar a corto y mediano plazo el uso de sistemas de aumentación basados en aeronaves para satisfacer los requerimientos de la PBN, se acordó una propuesta de enmienda a la Tabla CNS 3 del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM que consistía en la adición de una nueva columna bajo el requerimiento de GNSS denotada "ABAS". Al respecto se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/41 ENMIENDA AL PLAN REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA – TABLA CNS/3 DEL FASID

Que, la OACI considere enmendar el formato del Plan Regional de Navegación Aérea Tabla CNS 3 del FASID con la adición de una nueva columna bajo el requerimiento de GNSS, cuyo contenido reflejaría la planificación de requerimientos ABAS, tal y como se presenta en el **Apéndice N** a esta parte del Informe.

Seguimiento a las actividades de planificación/implementación de los sistemas de aumentación SBAS y GBAS en las regiones CAR/SAM

3.6.51 Tomando en cuenta que el uso de datos ionosféricos actualmente disponibles debería ser explotado en los estudios del RLA/03/902 y que los Estados que tienen receptores GNSS, tales como los Miembros del RLA/00/009, informen la condición operacional de los mismos así como acerca de otros receptores GNSS disponibles con capacidad de recolección de datos L1 y L2 ~~a~~ cada segundo, para que el Proyecto analice la viabilidad de uso de estos datos para sus estudios, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/42 DISPONIBILIDAD DE RECEPTORES GNSS PARA EL ANÁLISIS Y ESTUDIOS IONOSFÉRICOS REALIZADOS EN EL PROYECTO RLA/03/902

Con el fin de apoyar el análisis y estudios ionosféricos que se están realizando en el Proyecto RLA/03/902, se insta a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM a informar a la OACI, a través de su Oficina Regional respectiva, **a más tardar hasta el 15 de Julio del 2009** en cuanto a la existencia y disponibilidad de receptores GNSS con capacidad recolección de datos L1 y L2 cada segundo, informando la ubicación geográfica y el tipo de equipo.

3.6.52 Se tomó nota de las mejoras sistemáticas y operacionales del Sistemas SBAS de los Estados Unidos (WAAS) y que, con el aumento del uso del SBAS, es esencial que los requerimientos operacionales y los criterios de diseño de procedimientos sean armonizados mundialmente. De igual forma se tomó nota de los resultados de la Fase II del Proyecto RLA/03/902 SACCSA, así como de las consideraciones de los miembros del Proyecto con relación a la importancia de incorporar a más Estados a la Fase III del proyecto. Con el propósito de que se pueda tomar una decisión de continuar con la Fase III del Proyecto RLA/03/902, la reunión estuvo de acuerdo de que la OACI a través de sus Oficinas Regionales, circule una carta solicitando a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales identifiquen si están o no interesados en participar en la Fase III del proyecto y su correspondiente apoyo financiero. Se acordó también que la respuesta a esta solicitud debería recibirse a más tardar hasta el 31 de Diciembre de 2008, y en este sentido se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/43 APOYO AL PROYECTO RLA/03/902 - SACCSA

Teniendo en cuenta que,

- la Fase III de SACCSA podría brindar elementos definitivos para la toma de decisiones por parte de las Regiones CAR/SAM, respecto a la implementación de un SBAS propio;

- los estudios de la ionosfera propuestos son de relevante importancia para el conocimiento y caracterización del comportamiento real, y por consiguiente, para la implementación/planificación de la solución GNSS;

- se reconoce la importancia de contar con la voluntad de los Estados de las regiones CAR/SAM, en cuanto a su incorporación y participación en la Fase III del RLA/03/902 SACCSA para la eficiente culminación del Proyecto;

Se solicita a la OACI que a través de las Oficinas Regionales circule cuanto antes, una carta a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, solicitando que hasta el 31 de Diciembre de 2008, informen su interés o no en relación a participar en el Fase III del Proyecto RLA/03/902 SACCSA a fin de conocer los interesados en ejecutar dicha Fase III y poder tomar una decisión al respecto.

3.6.53 Con el propósito de continuar con el desarrollo de la hoja de ruta de la PBN en las Regiones CAR/SAM, y a fin de proporcionar una guía a los Estados y a los usuarios en el desarrollo de sus planes GNSS a corto, mediano y largo plazo, se acordó la necesidad de planificar la implantación, del uso del GPS RAIM, GPS con Baro-VNAV en las Regiones CAR/SAM:

CONCLUSIÓN 15/44 USO GNSS A CORTO PLAZO

Se insta a los Estados/Territorios/Organización Internacional a completar el desarrollo y la aprobación de operaciones NPA basadas en GPS, estableciendo regulaciones y procedimientos (NOTAM, AIC, etc.) para el uso de GPS RAIM, GPS con Baro-VNAV a corto plazo con el fin de dar cumplimiento a la implementación de la hoja de ruta PBN CAR/SAM.

Plan regional de desactivación gradual de los sistemas NDBs

3.6.54 Se tomó nota de las actividades realizadas por la OACI para obtener los planes de desactivación de estaciones NDB por parte de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales y de que la información suministrada por algunos Estados/Territorios/Organización Internacional no fue completa, por lo cual para poder completar el Plan Regional sobre Desactivación Gradual de las Estaciones NDB, se precisa que todos los Estados revisen y completen la información requerida. En este sentido, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/45 REVISIÓN DEL PLAN DE DESACTIVACIÓN GRADUAL DE LAS ESTACIONES NDB

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales revisen y completen la información del Plan Regional sobre Desactivación Gradual de las Estaciones NDB de las Regiones CAR y SAM que se presenta en el **Apéndice O** a esta parte del informe y envíen la información faltante a las respectivas Oficinas Regionales de la OACI antes del **15 de Julio del 2009.**

Desarrollo de los sistemas de Vigilancia

Revisión de la estrategia regional para la implementación de los sistemas de vigilancia en las Regiones CAR/SAM

Seguimiento a las actividades de planificación/ implementación/ ensayos de sistemas de vigilancia (ADS-C, ADS-B, Radar en Modo S, multilateración, etc.)

3.6.55 Se revisó el documento preliminar de la Estrategia Regional unificada de Vigilancia elaborada por el Comité CNS, el que se presenta en el **Apéndice P** a esta parte del Informe. Asimismo, la Reunión fue informada sobre el trabajo realizado por el grupo de tarea de vigilancia del Comité CNS con relación a los ensayos ADS-B. Los **Apéndices Q** y **R** contienen la información respectiva, para ser tomada en consideración por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacional a la hora de efectuar ensayos ADS-B por su cuenta o con la FAA, respectivamente. Asimismo la Reunión, tomó nota de las orientaciones y consideraciones que debería tenerse en cuenta para un registro normalizado para las aeronaves con transpondedor en modo S, cuyo detalle se adjunta en el **Apéndice S** a esta parte del Informe.

Resultados de la Conferencia Mundial de Radiocomunicación 2007 de la UIT (CMR-2007) y la postura inicial de la OACI para la UIT CMR-2011

3.6.56 Se tomó nota de los resultados de la CMR-2007 así como la postura preliminar de la OACI para la CMR-2011. Los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM, con vista a la preparación y apoyo a la postura de la OACI para la CMR-11, deberían proporcionar apoyo y seguimiento a los trabajos de la OACI. En tal sentido, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/46 ACCIONES REGIONALES CAR/SAM PARA LA PREPARACIÓN Y APOYO A LA POSTURA DE LA OACI PARA LA CMR-11

Que los Estados y organizaciones internacionales de las Regiones CAR/SAM, con vista a la preparación y apoyo a la postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones – 2011 (CMR-11) de la UIT, deberían,

a) proporcionar apoyo y seguimiento a los trabajos de la OACI sobre la preparación y actualización de la postura de la OACI para la CMR-11;

b) nominar a un punto focal o a una persona de contacto con la OACI y con la autoridad nacional de gestión del espectro de radiofrecuencias para la coordinación de las cuestiones relacionadas con la CMR-11;

c) participar de manera activa en las reuniones de CITEL de la Organización de Estados Americanos (OEA) sobre el trabajo preparatorio para la CMR-11;

d) participar de manera activa en las reuniones y seminarios que sean convocados por la OACI para explicar y analizar la postura de esta organización para la CMR-11;

e) participar en la CMR-11 de manera activa apoyando la postura de la OACI; y

f) recomendar y aplicar otras medidas apropiadas.

APÉNDICE A

EJEMPLO DE NOTIFICACIÓN DE GESTIÓN DE DATOS (DM)

NOXX10 KWBC 221925
DATA MGT MESSAGE 05-08.13

TO AWIPS/NOAAPORT USERS.. FAMILY OF SERVICES/FOS/SUBSCRIBERS...
EMERGENCY MANAGERS WEATHER INFORMATION NETWORK /EMWIN/
NATIONAL WEATHER SERVICE /NWS/ CUSTOMERS... WAFS USERS...
GTS USERS... NWS FAX CHART USERS

FROM RTH WASHINGTON DATA MANAGEMENT

CHANGE NOTICE NO 0007
EFFECTIVE DATE AUGUST 31 2008

[0007] ON THE ABOVE EFFECTIVE DATE THE FOLLOWING COLLECTIVES WILL BE ADDED TO THE ISCS DATASTREAM.

PATRICK GILLIS [301] 713-1743 EXTENSION 104 IS THE COGNIZANT TECHNICAL INDIVIDUAL. ROBERT GILLESPIE [301] 713-9478 EXTENSION 140 IS THE DRG FOCAL POINT FOR THIS ITEM.

ISCS/WAFS BROADCAST WILL CONTAIN ONLY UNALTERED/UNEDITED AVIATION WEATHER BULLETINS AS THEY WERE RECEIVED FROM THE ORIGINATING ICAO AERODROME, AFTER 31 AUGUST 2008. THE EDITED COLLECTIVES CONSTRUCTED FROM BULLETINS RECEIVED AT WAFSC-WASHINGTON FROM INTERNATIONAL AERODROME SOURCES WILL CONTINUE TO BE AVAILABLE ON BOTH THE GLOBAL TELECOMMUNICATION SYSTEM (GTS) AND THE NWS PUBLIC FTP SERVER.

THE FOLLOWING PRODUCT(S) WILL BE DELETED FROM THE ISCS DATASTREAM:

Sírvase notar que en este ejemplo no se ha reproducido la lista de todos los encabezamientos de las WMO que se están cambiando, por motivos de limitar el espacio en la reproducción de papel.

APÉNDICE B

PLAN DE IMPLANTACIÓN DETALLADO PARA LA TRANSICIÓN DE LA CLAVE GRIB 1 A LA GRIB 2 EN EL WAFS

Hitos para la migración a la clave GRIB 2	Programa de Reuniones del WAFSOPSG	Ciclo de enmiendas del Anexo 3 de la OACI
Febrero 2008: • Los WAFC actualizan el plan de implantación • El WAFSOPSG/4 aprueba el plan de implantación	WAFSOPSG/4	
Abril 2008 a setiembre 2009: • Los WAFC desarrollan y prueban los pronósticos del WAFS en la clave GRIB 2, abarcando datos en alta resolución y pronósticos reticulares de engelamiento, turbulencia y nubes cumulonimbos.		
Setiembre 2009: • La clave GRIB 2 disponible en las radiodifusiones del ISCS y del SADIS y en el servidor FTP del SADIS, en forma paralela con la clave GRIB 1. • Taller de trabajo sobre los nuevos pronósticos reticulares de nubes cumulonimbos, engelamiento y turbulencia.	WAFSOPSG/5	
Setiembre 2009 a noviembre 2011: • Los fabricantes de las estaciones de trabajo del WAFS desarrollan la decodificación de la clave GRIB 2 y el software para permitir la visualización de los vientos en altura del WAFS (incluyendo campos de alta resolución y pronósticos reticulares de engelamiento, turbulencia y nubes cumulonimbus)		
Noviembre 2010: • Aplicabilidad de las cláusulas del Anexo 3 para la utilización de pronósticos reticulares del WAFS para engelamiento, turbulencia y nubes cumulonimbos.		Enmienda 75
Febrero 2011: • Confirmación de la fecha de cese de la radiodifusión de pronósticos en la clave GRIB 1.	WAFSOPSG/6	
Noviembre 2011 a noviembre 2013: • Los usuarios finales actualizan las estaciones de trabajo del WAFS para aceptar la clave GRIB 2.	(Setiembre 2012: WAFSOPSG/7)	
Noviembre 2013: • Retiro de los pronósticos del WAFS en la clave GRIB 1.		(Enmienda 76)

APÉNDICE C

Parte VI

METEOROLOGÍA (MET)

FASID

….

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN MET
PARA LAS OPERACIONES
(Tablas MET 2A y MET 2B del FASID)

4. ~~En la Tabla MET 2A del FASIDfiguran los informes en las claves METAR/SPECI y de pronósticos de aeródromo en la clave TAF requeridos en el ISCS y en el SADIS.~~ Los requerimientos de disponibilidad de información OPMET METAR, SPECI y TAF a nivel mundial a través del sistema de distribución por satélite del AFS (Transmisiones ISCS y SADIS) [y los correspondientes sistemas de distribución basados en internet (SADIS FTP e ISCS)] se incluyen en la Tabla MET 2A del FASID. Esta tabla contiene los aeródromos incluidos en la Tabla AOP del ANP Básico y aquellos aeródromos no incluidos en la Tabla AOP, para los cuales los Estados concernientes han acordado tener disponible regularmente la información OPMET a través del sistema de distribución por satélite.

….

Table MET 1A - Tableau MET 1A - Tabla MET 1A

Aerodrome where service is required Aérodrome où le service doit être assuré Aeródromo donde se requiere el servicio			Responsible MET Office Centre MET responsable Oficina MET responsable		Forecasts to be provided Prévisions à fournir Pronósticos a suministrar		
Name Nom Nombre	ICAO loc. ind. Ind. d'empl OACI Ind. lugar OACI.	Use Vocation Uso	Name Nom Nombre	ICAO loc. ind. Ind. d'empl. OACI Ind. lugar OACI	Trend Tendance Tendencia	TAF 18h	TAF 24h
1	2	3	4	5	6	7	8
…							
BRAZIL							
BELEM/Val de Caes	SBBE	RS	MANAUS/CINDACTA IV, AM~~BELEM/Val de Caes~~	SBAZ~~SBBE~~			Y
BELO HORIZONTE/Tancredo Neves	SBCF	RS	RIO DE JANEIRO/Antonio Carlos Jobim Intl	SBGL			Y
BOA VISTA/Boa Vista Intl	SBBV	RS	MANAUS/ CINDACTA IV, AM~~Eduardo Gomes~~	SBAZ~~SBEG~~			Y
BRASILIA/Pres. Juscelino Kubitschek, DF	SBBR	RS	BRASILIA/CINDACTA I, DF~~Brasília Intl~~	SBBS~~SBBR~~			Y
CAMPINAS/Viracopos	SBKP	RS	SAO PAULO/Guarulhos Intl	SBGR			Y
CAMPO GRANDE/Campo Grande Intl	SBCG	RS	PORTO ALEGRE/Salgado Filho	SBPA			Y
CORUMBA/Corumba Intl	SBCR	RS	PORTO ALEGRE/Salgado Filho	SBPA			Y
CRUZEIRO DO SUL/Cruzeiro do Sul Inl	SBCZ	RS	MANAUS/CINDACTA IV, AM~~Eduardo Gomes~~	SBAZ~~SBEG~~			Y
CUIABA/Marechal Rondon	SBCY	RS	BRASILIA/CINDACTA I~~Brasília Intl~~	SBBS~~SBBR~~			Y
CURITIBA/Afonso Pena	SBCT	RS	PORTO ALEGRE/Salgado Filho	SBPA			Y
FLORIANÓPOLIS/Hercílio Luz Intl	SBFL	RS	PORTO ALEGRE/Salgado Filho	SBPA			Y
FORTALEZA/Pinto Martins	SBFZ	RS	RECIFE/CINDACTA III, PE~~Guararapes~~	SBRE~~SBRF~~			Y
FOZ DO IGUAÇU/Cataratas	SBFI	RS	PORTO ALEGRE/Salgado Filho	SBPA			Y
MACAPA/Macapa Intl	SBMQ	RS	MANAUS/CINDACTA IV, AM~~BELEM/Val de Caes~~	SBAZ~~SBBE~~			Y
MACEIO/Zumbi dos Palmares Intl.	SBMO	RS	RECIFE/CINDACTA III, PE~~Guararapes~~	SBRE~~SBRF~~			Y
MANAUS/Eduardo Gomes	SBEG	RS	MANAUS/CINDACTA IV, AM~~Eduardo Gomes~~	SBAZ~~SBEG~~			Y
NATAL/Augusto Severo	SBNT	AS	RECIFE/CINDACTA IV~~Guararapes~~ – CINDACTA III~~GILBERTO FREYRE,~~ PE	SBRE~~SBRF~~			Y
PONTA PORA/Ponta Pora Intl	SBPP	RS	PORTO ALEGRE/Salgado Filho	SBPA			Y
PORTO ALEGRE/Salgado Filho	SBPA	RS	PORTO ALEGRE/Salgado Filho	SBPA			Y
RECIFE/Guararapes	SBRF	RS	RECIFE/CINDACTA III~~Guararapes~~	SBRE~~SBRF~~			Y
RIO DE JANEIRO/Galeao, Antonio Carlos Jobim Intl	SBGL	RS	RIO DE JANEIRO/Galeao, Antonio Carlos Jobim Intl	SBGL			Y

Aerodrome where service is required Aérodrome où le service doit être assuré Aeródromo donde se requiere el servicio			Responsible MET Office Centre MET responsable Oficina MET responsable		Forecasts to be provided Prévisions à fournir Pronósticos a suministrar		
Name Nom Nombre	ICAO loc. ind. Ind. d'empl OACI Ind. lugar OACI.	Use Vocation Uso	Name Nom Nombre	ICAO loc. ind. Ind. d'empl. OACI Ind. lugar OACI	Trend Tendance Tendencia	TAF 18h	TAF 24h
1	2	3	4	5	6	7	8
SALVADOR/Deputado Luis Eduardo Magalhaes	SBSV	RS	RECIFE/CINDACTA IIIGuararapes	SBRESBRF			Y
SANTAREM/Santarém Intl	SBSN	AS	MANAUS/CINDACTA IV, AMBELEM/Val de Caes	SBAZSBBE			Y
SAO LUÍS/Marechal Cunha Machado	SBSL	AS	MANAUS/CINDACTA IV, AMBELEM-Val de Caes	SBAZSBBE			Y
SAO PAULO/Guarulhos Intl	SBGR	RS	SAO PAULO/Guarulhos Intl	SBGR			Y
TABATINGA/Tabatinga Intl	SBTT	RS	MANAUS/CINDACTA IV, AMEduardo Gomes	SBAZSBEG			Y
URUGUAIANA/Rubem Berta	SBUG	RS	PORTO ALEGRE/Salgado Filho	SBPA			Y
…							
CHILE							
ANTOFAGASTA/Cerro Moreno	SCFA	AS	ANTOFAGASTA/Cerro Moreno	SCFA	X		X
ARICA/Chacalluta	SCAR	RS	ANTOFAGASTA/Cerro Moreno	SCARSCFA			X
CONCEPCION/Carriel Sur	SCIE	RS	SANTIAGO/Arturo Merino Benítez	SCIESCEL			X
IQUIQUE/Gral Diego Aracena Intl.	SCDA	RS	ANTOFAGASTA/Cerro Moreno	SCDASCFA			X
PUERTO MONTT/El Tepual	SCTE	RS	PUERTO MONTT/El Tepual	SCTE	X		X
PUNTA ARENAS/Pdte. C. Ibañez del Campo	SCCI	AS	PUNTA ARENAS/Pdte. C. Ibañez del Campo	SCCI	X		X
SANTIAGO/Arturo Merino Benitez	SCEL	RS	SANTIAGO/Arturo Merino Benitez	SCEL	X		X
COLOMBIA							
BOGOTA/Eldorado	SKBO	RS	BOGOTA/Eldorado	SKBO	Y		Y
BARRANQUILLA/Ernesto Cortissoz	SKBQ	RS	BARRANQUILLA/Ernesto Cortissoz	SKBQ	Y		Y
CALI/Alfonso Bonilla Aragón	SKCL	RS	CALI/Alfonso Bonilla Aragón	SKCL	Y		Y
CARTAGENA/Rafael Núñez	SKCG	RS	CARTAGENA/Rafael Núñez	SKCG			Y
CUCUTA/Camilo Daza	SKCC	RNS&AS	CUCUTA/Camilo Daza	SKCC			Y
LETICIA/Alfredo Vásquez Cobo	SKLT	RNS&AS	SANTA FE DE BOGOTA/Eldorado	SKBO			Y
RIONEGRO/José María Córdoba	SKRG	RS	RIONEGRO/José María Córdoba	SKRG	Y		Y
SAN ANDRES I./Sesquicentenario	SKSP	RS	SAN ANDRES I./Sesquicentenario	SKSP			Y
…							

Table MET 1B — Tabla MET 1B

METEOROLOGICAL WATCH OFFICES
OFICINAS DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA

MWO location Emplacement du MWO Lugar de la MWO	ICAO loc.ind. Ind. d'empl. OACI Ind. lugar OACI	Area served/Région desservie/Zona atendida		Remarks Remarques Observaciones
		Name Nom Nombre	ICAO loc. ind. Ind. d'empl. OACI Ind. lugar OACI	
1	2	3	4	5
.....				
CHILE				
ANTOFAGASTA/Cerro Moreno	SCFA	Antofagasta FIR/SRR	SCFZ	During The night SCEL assumes functions of Meteorological Watch Office for the FIR / En horario nocturno SCEL asume las funciones de oficina de vigilancia meteorológica para la FIR
SANTIAGO/Arturo Merino Benítez	SCEL			
PUERTO MONTT/El Tepual	SCTE	Puerto Montt FIR/SRR	SCTZ	
PUNTA ARENAS/Pdte. C. Ibañez del Campo	SCCI	Punta Arenas FIR/SRR	SCCZ	
SANTIAGO/Arturo Merino Benitez	SCEL	Santiago FIR/SRR	SCEZ	Assumes functions of Meteorological watch in absence of another WMO / Asume funciones de vigilancia en ausencia de otra WMO.
.....				
UNITED STATES				
Kansas City Aviation Weather Center	KKCI	Houston Oceanic FIR Miami Oceanic FIR/SRR ~~Nassau FIR~~ San Juan FIR/SRR	KZHU KZMA ~~MYNA~~ TJZS	
.....				

Table MET 2A — Tabla MET 2A

~~Availability of~~ OPMET information (METAR, SPECI and TAF) required in ISCS and SADIS

~~www.icao.int/anb/sadisopsg/sug/sug_annex1.pdf~~

Note: FASID Table MET 2A is a global table showing the current requirements for OPMET information (METAR/SPECI and TAF) from all ICAO Regions necessary for the international air navigation. FASID Table MET2A is available on: www.icao.int/anb/sadisopsg/sug/sug_annex1.pdf and is regularly updated through the ICAO Regional Offices based on identified user agreements and in consultation with the States concerned.

~~Disponibilidad de i~~Información OPMET (METAR, SPECI Y TAF) requerida en el ISCS y en el SADIS

Nota: La Tabla MET 2A del FASID es una tabla global que muestra los requerimientos actuales de información OPMET (METAR/SPECI y TAF) de todas las Regiones de la OACI necesarios para la navegación aérea internacional. La Tabla MET 2A del FASID está disponible en: www.icao.int/anb/sadisopsg/sug/sug_annex1.pdf y es actualizada regularmente a través de las Oficinas Regionales de la OACI basadas en acuerdos de los usuarios identificados y en consulta con los Estados concernientes.

Table MET 2A — Tabla MET 2A

Aerodrome where service is to be provided			OPMET to be provided			
Listed in AOP Tables	Not Listed in AOP Tables	ICAO Location	SA/SP	FC	FT	Remark
1	2	3	4	5	6	7
.....						
Bolivia						
	COBIJA	SLCO	Y		Y	Only in the daytime
COCHABAMA		SLCB	Y		Y	
	EL TROMPILLO	SLET	Y		Y	Only in the daytime
LA PAZ		SLLP	Y		Y	
	POTOSI	SLPO	Y			Only in the daytime
	PUERTO SUAREZ	SLPS	Y		Y	Only in the daytime
	SUCRE	SLSU	Y		Y	Only in the daytime
TARIJA		SLTJ	Y		Y	Only in the daytime
TRINIDAD		SLTR	Y		Y	Only in the daytime
VIRU VIRU		SLVR	Y		Y	~~Only in the daytime~~
Peru						
	ANDAHUAYLAS	SPHY	Y		Y	
AREQUIPA		SPQU	Y		Y	
	AYACUCHO/CORONEL FAP ALFREDO MENDIVIL DUARTE	SPHO	Y		Y	
	CAJAMARCA/MAYOR GENERAL FAP ARMANDO REVOREDO IGLEXIAS	SPJR	Y		Y	
	~~*CELENDIN*~~	~~SPLD~~	~~Y~~		~~Y~~	
CHICLAYO/CAP. JOSE ABELARDO QUIÑONES GONZALES		SPHI	Y		Y	
CUSCO/VELAZCO ASTETE		SPZO	Y		Y	
	ILO	SPLO	Y		Y	
IQUITOS/CORONEL FAP FRANCISCO SECADA VIGNETTA		SPQT	Y		Y	
	JUANJUI	SPJI	Y	~~Y~~		
	JULIACA	SPJL	Y		Y	
LIMA-CALLAO/INTL JORGE CHAVEZ		SPIM	Y		Y	
PISCO		SPSO	Y		Y	
	PTO. MALDONADO/PADRE ALDAMIZ	SPTU	Y			
	PUCALLPA/DAVID ABENSUR R.	SPCL	Y		Y	
TACNA/CORONEL FAP CARLOS CIRIANI SANTA ROSA		SPTN	Y		Y	
	TALARA/CAPITAN MONTES	SPYL	Y		Y	
	TARAPOTO/CDTE. GUILLERMO DEL CASTILLO PAREDES	SPST	Y		Y	
	TINGO MARIA	SPGM	Y	~~Y~~		
TRUJILLO/CAPITAN CARLOS MARTINEZ DE PINILOS		SPRU	Y		Y	
	TUMBES/PEDRO CANGA	SPME	Y			
	YURIMAGUAS/MOISES BENZAQUEN RENGIFO	SPMS	Y	~~Y~~		
.....						

Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

MET **VI-MET 2B-2**

| TO BE AVAILABLE IN/ESTARÁN DISPONIBLES EN | | |

Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

| TO BE AVAILABLE IN/ESTARÁN DISPONIBLES EN | | |

Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

| | | TO BE AVAILABLE IN/ESTARÁN DISPONIBLES EN | | |

Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

| TO BE AVAILABLE IN/ESTARÁN DISPONIBLES EN | | |

Table MET 3A — Tabla MET 3A

TROPICAL CYCLONE ADVISORY CENTRE
CENTRO DE AVISOS DE CICLONES TROPICALES

EXPLANATION OF THE TABLE

1	Location of the tropical cyclone advisory centre (TCAC).
2	ICAO location indicator of TCAC.
~~2~~3	Area of responsibility for the preparation of advisory information on tropical cyclones by the TCAC in Column 1.
~~3~~4	Period of operation of the TCAC.
45	MWO to which the advisory information on tropical cyclones should be sent.
~~5~~6	Location indicator assigned to the MWO in Column 4.

EXPLICACIÓN DE LA TABLA

Columna	
1	Lugar del centro de avisos de ciclones tropicales (TCAC).
2	Indicador de lugar del TCAC
~~2~~3	Zona de responsabilidad para la preparación de la información de asesoramiento sobre ciclones tropicales por el TCAC en la Columna 1.
~~3~~4	Período de operación del TCAC.
45	MWO a la que debe enviarse la información de asesoramiento sobre ciclones tropicales.
~~5~~6	Indicador de lugar de la OACI asignado a la MWO de la Columna 4.

Table MET 3A — Tabla MET 3A

Tropical cyclone advisory centre/Centro de avisos de ciclones tropicales	ICAO Loc. Ind. / Ind. De Lugar OACI	Area of responsibility/ Zona de responsabilidad	Period of operation/ Período de operación	MWO to which advisory information is to be sent/ MWO a la que debe enviarse información de asesoramiento	
				Name/ Nombre	ICAO Loc. Ind./ Ind. de Lugar OACI
1	2	3	4	5	6
Miami (United States) (Estados Unidos)	KKCI	Tropical Atlantic, Caribbean Sea, Gulf of Mexico Relevant parts of the Pacific East of E148~~8~~0º Atlántico Tropical, Mar del Caribe, Golfo de México Partes pertinentes del Pacífico al este de los 148~~8~~0º E	1 June – 30 November 1 de junio – 30 noviembre	Bogotá Caracas Cayenne Timehri Habana Kingston México Kansas City Panama Port of Spain Port-au-Prince Recife Santo Domingo Tegucigalpa Willemstad Zandery	SKBO SVMI SOCA SYCJ MUHA MKJP MMMX KKCI MPTO TTPP MTPP SBRE~~F~~ MDSD MHTG TNCC SMJP

Table MET 3B — Tableau MET 3B — Tabla MET 3B

~~vaac~~Volcanic ash advisry centre/Centro de aviso de ceniza volcánica		Area of responsibility/ Zona de responsabilidad	ICAO Region/ Zona de la OACI	State/ Estado	MWO to which the information is to be sent/MWO a la que se enviará la información		ACC/FIC to which the information is to be sent/ACC/FIC a la que se enviará la información	
Name/ Nombre	ICAO Loc. Ind. Ind. de Lugar OACI				Name/ Nombre	ICAO Loc. Ind. Ind. de Lugar OACI	Name/ Nombre	ICAO Loc. Ind. Ind. de Lugar OACI
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Buenos Aires (Argentina)	SABM	South of S10° between W10° and W90° Al sur de los 10°S entre 10°W y 90°W	SAM	ARGENTINA	Buenos Aires (Aeroparque)	SABE	Ezeiza	SAEF/ SAEU
					Comodoro Rivadavia	SAVC	Comodoro	SAVF/ SAVU
					Córdoba	SACO	Rivadavia	SACF/ SACU
					Mendoza	SAME	Mendoza	SAMF/ SAMV
					Resistencia	SARE	Resistencia	SARR/ SARU
				BOLIVIA	La Paz	SLLP	La Paz	SLLF
				BRAZIL	Amazónico~~a~~/CINDACTA IV	SBAZ~~SBEG~~	Amazónica~~o~~	SBAZ
					Brasilia/CINDACTA I	SBBS~~SBBR~~	Brasilia	SBBS
					Curitiba/CINDACTA II	SBCW~~SBCT~~	Curitiba	SBCW
					Recife/CINDACTA III	SBRE~~SBRF~~	Recife	SBRE
					Recife/CINDACTA III	SBRE~~SBRF~~	Atlántico	SBAO
				CHILE	Antofagasta	SCFA	Antofagasta	SCFZ
					Puerto Montt	SCTE	Puerto Montt	SCTZ
					Punta Arenas	SCCI	Punta Arenas	SCCZ
					Santiago	SCEL	Santiago	SCEZ
				PARAGUAY	Asunción	SGAS	Asunción	SGFA
				PERU	Lima-Callao	SPIM	Lima	SPIM
				URUGUAY	Montevideo	SUMU	Montevideo	SUEO
Washington (United States)	KNES	North of S10° 140°W Al norte de los 10°S 140°W New York Oceanic* Oakland Oceanic* United States Continental FIRs*	SAM	BRAZIL	Amazónico/CINDACTA IV	SBAZ~~SBEG~~	Amazónica~~o~~	SBAZ
					Recife/CINDACTA III	SBRE~~SBRF~~	Recife	SBRE
					Recife/CINDACTA III	SBRE~~SBRF~~	Atlántico	SBAO
			SAM	COLOMBIA	Santa Fe de Bogotá	SKBO	Barranquilla	SKEC
					Santa Fe de Bogotá	SKBO	Bogotá	SKED
			CAR	CUBA	Habana	MUHA	Habana	MUFH
			CAR	DOMINICAN REPUBLIC	Santo Domingo	MDSD	Santo Domingo	MDCS
			SAM	ECUADOR	Guayaquil	SEGU	Guayaquil	SEGU
			SAM	FRENCH GUIANA (France)	Cayenne	SOCA	Rochambeau	SOOO
			SAM	GUYANA	Timehri	SYCJ	Georgetown	SYGC
			CAR	HAITI	Port-au-Prince	MTPP	Port-au-Prince	MTEG
			CAR	HONDURAS	Tegucigalpa	MHTG	Central American	MHTG
			CAR	JAMAICA	Kingston	MKJP	Kingston	MKJK
			CAR	MEXICO	México	MMMX	Mazatlán	MMZT
					México	MMMX	México	MMEX
			CAR	NETHERLANDS ANTILLES (Netherlands)	Willemstad	TNCC	Curacao	TNCF
			SAM	PANAMA	Panamá	MPTO	Panamá	MPZL
			SAM	PERU	Lima - Callao	SPIM	Lima	SPIM
			SAM	SURINAME	Zandery	SMJP	Paramaribo	SMPM
			CAR	TRINIDAD AND TOBAGO	Port of Spain	TTPP	Piarco	TTZP
			NAM	UNITED STATES	Kansas City	KKCI	Houston Oceanic	KZHU
					Kansas City	KKCI	Miami Oceanic	KZMA
					~~Kansas City~~	~~KKCI~~	~~Nassau~~	~~MYNA~~
					Kansas City	KKCI	San Juan	TJZS
			SAM	VENEZUELA	Caracas	SVMI	Maiquetía	SVZM

Table MET 3C — Tabla MET 3C

Provider State of volcano observatory Estado Proveedor del observatorio de volcanes	Volcano observatory Observatorio de volcanes	VAAC to which the information is to be sent VAAC al cual se debe enviar la información	ACC to which the information is to be sent ACC a la cual se debe enviar la información		MWO to which information is to be sent MWO a la cual se debe enviar la información	
			Name Nombre	ICAO Loc Ind. Ind. de lugar OACI	Name Nombre	ICAO Loc Ind. Ind. De lugar OACI
1	2	3	4	5	6	7
....						
Costa Rica	Observatorio de volcanes y Sismológico de Costa Rica, (OVSICORI-UNA), Heredia ~~Obs. Sismológicao y vulcanológico de Arenal y Miravalles, San José~~	Washington	Central American	MHTG	Tegucigalpa	MHTG
....						
El Salvador	Servicio Nacional de Estudios Territoriales (SNET), Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, (MARN), El Salvador					
....						
Trinidad ~~&~~y T~~a~~obago	Seismic Research Unit, University of Indies St. Augustine	Washington	Piarco	TTZP	Port of Spain	TTPP

Table MET 7 / Tabla MET 7

International Satellite Communication System (ISCS/1) provided by the United States Systeme de communications internationales par satellite (ISCS/1) fourni par les États-Unis Sistema Internacional de comunicaciones por satélite (ISCS/1) proporcionado por Estados Unidos			
State/Territory État/Territoire Estado/Territorio	User of satellite broadcast Utilisateur des diffusions par satellite Usuario de la radiodifusión por satélite	Location of VSAT Emplacement du VSAT Lugar del la VSAT	Equipment operational Équipement pérationnel Equipo operativo
1	2	3	4
…			
COLOMBIA	NMS	Headquarters of the Hydrology and Met Institute, Bogotá Bogotá/Eldorado	2w 1W
…			

APÉNDICE D

MODELO DE CUESTIONARIO PARA RECABAR INFORMACIÓN EN LOS ESTADOS SOBRE DE LA OPINIÓN DE AUTORIDADES ACERCA DE ALCANCES Y REPERCUSIONES EN EL EMPLEO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS PARA ATENDER POSIBLES DEFICIENCIAS

El presente cuestionario tiene como fin establecer los criterios de aplicación de los estudios aeronáuticos en el ámbito de los aeródromos (AGA), como sustento del cumplimiento de disposiciones normativas, ante las autoridades de los Estados.

1) En su Estado, ¿es aceptado por su legislación en materia de aeródromos, que se presente un estudio aeronáutico, cuando por restricciones físicas u operativas no pudiera ser cumplida alguna disposición normativa?

2) En su Estado, ¿existe alguna disposición expresa dentro de su legislación relativa a aeródromos, que contemple los estudios aeronáuticos como alternativa para el caso del inciso anterior?

3) De ser afirmativa su respuesta a la pregunta anterior, ¿en la legislación sobre aeródromos de su Estado que menciona los estudios aeronáuticos relativos a aeródromos, se da orientación sobre la aplicabilidad (en qué casos específicos se puede utilizar), el enfoque y contenido mínimo que deberían cumplir para ser aceptados por la autoridad?

4) Si su respuesta a las preguntas 2 y 3 fue afirmativa, ¿existen casos de estudios aeronáuticos en el campo de aeródromos, validados por la autoridad aeroportuaria en su Estado?

5) De haber contestado afirmativamente a la pregunta 4, ¿estaría su estado dispuesto a compartir su experiencia en ese campo?

6) En caso de que su respuesta a la pregunta 2 haya sido negativa, ¿considera que sería de utilidad incluir los conceptos mencionados en las preguntas 2 y 3 en su legislación?

7) Para el caso de que, en su Estado se buscara generar legislación sobre estudios aeronáuticos en el campo de aeródromos, ¿Qué criterios técnicos considera que deberían tomarse como base?

8) Un estudio aeronáutico busca mitigar un riesgo por la no conformidad con alguna norma; eso genera responsabilidad, en caso de algún accidente relacionado con la normatividad cuyo cumplimiento sustentó el estudio, por parte de quien lo elaboró y de la autoridad que lo validó. ¿Cuál es la opinión de su Estado sobre esta situación?

9) ¿Considera que los estudios aeronáuticos, siempre y cuando sean validados por la autoridad aeroportuaria de un Estado, pueden ser útiles en los procesos de certificación de aeródromos?

10) ¿Hay algún comentario que quisiera aportar al tema de los estudios aeronáuticos en el ámbito de los aeródromos?

APÉNDICE E

AVANCES DEL SUBGRUPO AGA/AOP EN LAS CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RAN CAR/SAM/3 Y OTROS TEMAS IMPORTANTES PARA LAS REGIONES CAR/SAM

(*Los avances obtenidos en 2007 y 2008 están marcados en este Apéndice*)

RAN/CAR/SAM/3		Resultados obtenidos por el AGA/AOP	PRODUCTOS obtenidos	Métodos Utilizados
2/1	**Planificación de Ads. de alternativa en ruta.**	---	Lista de Aeródromos Alternos En-Ruta	Lista preliminar preparada por IATA, circulada dos veces a los Estados/Territorios y revisiones por la OACI
3/2	**Enmienda a la Tabla AOP1.**	Elaboración de propuesta de enmienda para Bolivia, Brasil, Chile, Perú, Surinam y Uruguay	4 Enmiendas hasta al momento originadas en la Región SAM	Circulación de cartas con las propuestas a los Estados y Territorios
3/4	**Aeródromos próximos a fronteras internacionales.**	Proyecto de Conclusión del Subgrupo para que los Estados realicen acuerdos bilaterales	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios
3/5	**Retención de las Ayudas Visuales y no Visuales que excedan a las que aparecen en la Tabla AOP 1.**	Conclusión del Subgrupo para que los Estados no retiren las ayudas visuales y no visuales que están en exceso en la Tabla AOP1 para fines de Seguridad Operacional	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios
4/3	**Recursos para la implantación de instalaciones y servicios de aeródromos.**	Conclusión del Subgrupo provee que los Estados adopten las medidas para que los ingresos generados en los aeropuertos sean destinados a instalaciones y servicios	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios
4/4	**Equipos, instalaciones y servicios de aeródromo.**	---	---	Acciones tomadas en misiones regulares a los Estados de las Oficinas Regionales NACC y SAM
4/7	**Actualización del Plan para Trasladar aeronaves inutilizadas**	Conclusión del Subgrupo para que los Estados actualicen en consulta con los explotadores de aeronave y fabricantes el plan para trasladar aeronaves inutilizadas	Los Estados/Territorios ya están llevando a cabo acciones	Contactos con empresas especializadas y convenios con empresas locales Misiones regulares a los Estados
4/8	**Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios**	Recién iniciado (Planes de Emergencia/COE)	Entrenamiento específico a los Estados/Territorios/Operadores de Aeropuertos	Taller sobre Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia llevado a cabo en Santiago, Chile, 13-17 NOV 2006

RAN/CAR/SAM/3		Resultados obtenidos por el AGA/AOP	PRODUCTOS obtenidos	Métodos Utilizados
4/9	**Aplicación de Planes de Emergencia de Aeródromos**	Propuesta de Creación de Grupo de Tarea sobre Planes de Emergencia/Centros de Operación de Emergencia (COE) – Reunión AGA/AOP/SG/04	Aguardando información del Grupo de Tarea	Aguardando información del Grupo de Tarea Taller sobre Planes de Emergencia y Centros de Operación de Emergencia, Santiago, Chile, 13- 17 de noviembre de 2006
4/10	**Control y Reducción de Peligro Aviario**	---	Creación del Comité Regional CAR/SAM de Prevención de Peligro Aviario y Fauna Reactivación de dos Comités Nacionales (Argentina y Uruguay Creación de 3 Comités Nacionales (Colombia, Cuba y México) Había el de Brasil y de Panamá Creación de 66 Comités Coordinadores de Aeropuertos (no había ninguno) + 3 Comités en Venezuela y reactivación de uno en Nicaragua	Grupo de Tarea Reunión Técnica (Seminario) para creación del Comité Regional Realización de 3 Conferencias Internacionales y planeada la cuarta para 04-08 de diciembre de 2006 en Panamá Cuarta Conferencia Internacional Sobre Prevención de Peligro Aviario y Fauna, Guayaquil, Ecuador, 1-5 octubre 2007 Quinta Conferencia Internacional Sobre Prevención de Peligro Aviario y Fauna, Brasilia, Brasil, noviembre 2008
4/11	**Fuentes de Energía Eléctrica de los Aeródromos**	---	---	Acciones tomadas en misiones regulares a los Estados de las Oficinas Regionales NACC y SAM
4/12	**Instalación de vallas en los aeródromos (cercos)**	Conclusión del Subgrupo provee que los Estados instalen y mantengan con carácter de urgente vallas en los aeródromos a fin de impedir el ingreso de personas y animales Propuesta al GREPECAS para que la OACI estudie la implantación con carácter de norma de vallas en los aeródromos en conformidad con el Anexo 17 (En la sede de la OACI, para la debida consideración)	Algunos Estados tienen corregido estas deficiencias en sus aeropuertos internacionales, pero, todavía, se necesita más informaciones Aguardando informaciones de los Estados/Territorios	Misiones regulares de Oficiales AGA las Oficinas Regionales

RAN/CAR/SAM/3		Resultados obtenidos por el AGA/AOP	PRODUCTOS obtenidos	Métodos Utilizados
4/13	**Establecimiento de programas de mantenimiento preventivo**	Conclusión para que los Estados tomen medidas para que los operadores de aeropuertos implanten y mantengan programas de mantenimiento de aeródromos, tendientes a eliminar y prevenir deficiencias que tengan un impacto directo en la seguridad operacional	Fundación de ALACPA – Asociación Latino Americana de Pavimentos Aeroportuarios (julio/2002) Traducción de Manual sobre Mantenimiento (Fase de revisión) Elaboración de Manual de Orientación para la Inspección de Aeródromos en las Regiones CAR/SAM Según el Anexo 14 Entrenamientos específicos	Seminario sobre Mantenimiento de Pavimentos y Curso Rápido sobre la Interacción Aeronave/Pavimento, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 22-27 de julio de 2002 (62 participantes) Coordinación con la Cooperación Técnica de la OACI Taller de la OACI sobre Certificación de Aeródromos para las Regiones NAM/CAR/SAM, Habla Hispana, Santiago, Chile, 24 al 27 de septiembre de 2002 (88 participantes) Seminario de la OACI-ACI/LAC sobre Sistemas de Gerencia de Pavimentos (SGP) y el Curso Rápido sobre el Método PCI (Índice de Condición de Pavimentos), Lima, Perú, del 19 al 25 de noviembre de 2003 (128 participantes) Taller de la OACI para Inspectores de Aeródromos para las Regiones NAM/CAR/SAM, Argentina, Buenos Aires, 2004 (129 participantes) Seminario OACI/ALACPA/ACI-LAC sobre Diseño de Pavimentos de Aeropuertos y Curso Rápido sobre el Anexo 14 y Documentos Afines para la Regiones NAM/CAR/SAM (Américas), Bogotá, del 11 al 16 septiembre de 2005 (196 participantes)

RAN/CAR/SAM/3	Resultados obtenidos por el AGA/AOP	PRODUCTOS obtenidos	Métodos Utilizados
4/13 Establecimiento de programas de mantenimiento preventivo (Cont.)			Taller sobre Planes de Emergencia y Centros de Operación de Emergencia, Santiago, Chile, 13 al 17 de noviembre de 2006 Seminario OACI/ACI/FAA/ALACPA/ICAI Sobre Evaluación, Rehabilitación y Proyectos de Recapeos de Pavimentos Aeroportuarios/Taller Sobre el Nuevo Programa de Computadora de la FAA para el Diseño de Recapeos de Pavimentos Aeroportuarios/Curso Rápido Sobre Mantenimiento de Ayudas Visuales a la Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR/SAM (Américas), Lima, Perú, 12 al 17 de noviembre de 2007
4/14 Uso de terrenos en adyacencias de los aeropuertos	Conclusión del Subgrupo: Que los Estados revisen y adopten reglamentos que rijan el uso de los terrenos en proximidades de los aeropuertos Que la OACI estudie la incorporación en el Anexo 14 de especificaciones relativas a restricciones relativas a uso de terrenos teniendo en cuenta cuestiones de ruido y peligrosidad de las construcciones tendiente a minimizar la severidad de daños en caso de un accidente durante despegues y aterrizajes (En consideración por la Sesión AGA de la OACI)	Aguardando información de la sede de la OACI	Tema sometido a la sede de la OACI a través del GREPECAS

OTROS TEMAS TRATADOS POR EL SUBGRUPO

RAN/CAR/SAM/3	Resultados obtenidos por el AGA/AOP	Productos obtenidos	Métodos Utilizados
Demanda de y Capacidad de los Aeropuertos (Términos de Referencia del Subgrupo)	En proceso	Aguardando informaciones del Grupo de Tarea	Creación del Grupo de Tarea
Condiciones de generación acústica, polución y tratamiento de residuos (Términos de Referencia del Subgrupo)	---	Traducción del Manual sobre Medio Ambiente Documento distribuido por las Oficinas Regionales a todos los Estados/Territorios	Coordinación con la Cooperación Técnica de la OACI
Incursiones en pista (Términos de Referencia del Subgrupo)	Actualización de la definición de "Incursiones en Pista" por parte de la OACI Propuesta para que las actividades relacionadas a FAUNA sean tratadas por el Comité de Peligro Aviario para coordinar acciones en aspectos relacionados con incursiones en las pistas (En proceso)	Guía de Prevención para la Incursión de Pista, preparada por el Grupo de Tarea	Trabajo del Grupo de Tarea
Franjas de Pista y áreas de seguridad de extremo en pista (RESA)	Conclusión del Subgrupo para que los Estados evalúen el suministro de RESA y publiquen en la AIP Presentación y revisión de la información de la base de datos de deficiencias Que IATA apoye al Grupo de Tarea para evaluar el impacto que produciría la reducción de distancias declaradas en las operaciones de aeronaves Relevancia entre la situación de las Regiones CAR/SAM para las correcciones a tener en cuenta para solucionar los problemas	Preparación de Guía sobre Mantenimiento de Pavimentos Preparación de Guía sobre modalidades de construcción y mantenimiento RESAS (EMAS) Indicaciones estadísticas diferenciando los problemas de RESA (Región CAR, falta de RESA). Región SAM (Problemas en las RESAs como obstáculos y desnivelaciones). Esto permite la indicación de estrategias diferenciadas para eliminación/control de deficiencias para cada Región	Creación del Grupo de Tarea Seminario sobre Mantenimiento de Pavimentos y Curso Rápido sobre la Interacción Aeronave/Pavimento, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 22-27 de julio de 2002 (62 participantes) Acciones del Grupo de Tarea

APÉNDICE F

PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ERRORES EN EL CICLO DE COMUNICACIÓN ENTRE ACC ADYACENTES

Existen muchas iniciativas que pueden seguirse para prevenir que ocurran errores operacionales. Sin embargo, existen cinco áreas principales que pueden contribuir directamente a su prevención: **comunicaciones, fraseología, supervisión, trabajo en equipo y competencia ATC.** En un esfuerzo por conseguir la meta de reducir los errores de comunicación entre los Centros de Control de Área adyacentes y de esa manera reducir o minimizar la ocurrencia de grandes desvíos de altura (LHD), los siguientes objetivos deben ser incluidos en el programa de prevención:

La autoridad ATS deberá:

a) identificar deficiencias individuales, de procedimiento y/o de los equipos utilizados en los servicios de tránsito aéreo;
b) corregir rápidamente deficiencias individuales, de procedimiento y/o del equipo las cuales afecten las coordinaciones con los ACCs de Estados adyacentes y dependencias ATS del propio Estado. Esto puede lograrse a través de:
   - orientación sobre procedimientos a seguir,;
   - implantación de programas de colación/colación de escucha;
   - capacitación en el llenado de los formularios LHD;
   - aumento y/o monitoreo más cercano del desempeño de los ATCOs;
   - programa de coordinación inmediata después de una reautorización o cambio de nivel de vuelo;
   - cambios de procedimiento, y/o correcciones/modificaciones del equipo.
c) comunicar expectativas de desempeño a los supervisores ATS y controladores;
d) asegurar que la dependencia ATS mantenga un resumen y tenga reuniones de información sobre de los errores operacionales, factores causales y tendencias, e incorporar estos en la capacitación;
e) monitorear y evaluar grabaciones de voz de (todo el personal operativo ATS);
f) tomar iniciativas para mejorar las comunicaciones entre todo el personal ATS para crear una atmósfera propicia para compartir información;
g) ejercer una supervisión rigurosa en las dependencias ATC;
h) los supervisores ATS deberán:
   - comunicar las expectativas de desempeño a los controladores, haciendo énfasis en la importancia de la disciplina en la posición de control operacional, conciencia, trabajo en equipo, el uso de la fraseología apropiada, procedimientos de coordinación apropiados, reuniones de información para el relevo de la posición de control y el uso de una lista de control de relevos en la posición;
   - tomar acciones de seguimiento inmediatas cuando el desempeño de un controlador no cumple con las expectativas;

- informar sobre responsabilidades individuales y de equipo, y las consecuencias de no cumplir con las expectativas;
- proporcionar vigilancia eficiente y consistente de la operación de la dependencia ATS, y utilizar una gestión de recursos efectiva para asegurar la asignación de personal apropiada y oportuna para promover el manejo del tránsito aéreo seguro, ordenado y expedito;
- asegurar que las distracciones y los niveles de ruido en la dependencia ATS se mantengan al mínimo;
- requerir a todo el personal que mantenga en todo momento en la dependencia ATS un alto grado de profesionalismo, trabajo en equipo, disciplina en la posición de control, y conciencia, y requerir que cada controlador conozca, aplique, y se apegue a los requerimientos apropiados en el desempeño de sus obligaciones y responsabilidades operacionales;
- promover un flujo de comunicación abierto con todo el personal ATS, permitiéndoles proporcionar aportaciones al programa;
- poner énfasis en errores de colación/colación de escucha durante las reuniones de equipo.

i) el personal de ATC deberá:

- aplicar procedimientos de colación/colación de escucha al realizar las coordinaciones ATC;
- mantener informados a los supervisores ATS sobre problemas de tránsito y limitaciones del equipo;
- hacer sugerencias para la mejoras en la dependencia ATS y/o prevención de errores operacionales;
- mantener conciencia de los que está ocurriendo;
- exigir el esfuerzo extra para ayudar a la posición o posiciones de control más ocupadas;
- revisar continuamente sus propias técnicas de operación y procedimientos de la dependencia ATS para lograr la más alta calidad en el desempeño;
- reportar inmediatamente todo incidente ATS al supervisor operacional y a las otras autoridades ATS apropiadas para que se lleve a cabo el seguimiento de la información adecuado;
- utilizar materiales para refrescar la memoria.

EVALUACIONES DE GRABACIÓN DE VOZ

Las revisiones de grabación de voz se deben hacer para asegurar el uso de la fraseología adecuada, de las prácticas operacionales adecuadas, y con apego a las normas establecidas en las disposiciones de la OACI y por las directrices y métodos nacionales/locales. Las revisiones de grabación de voz se deben seguir de la siguiente manera:

a) la dependencia ATS se debe asegurar que las revisiones de grabaciones se hagan por lo menos dos veces al año a todo el personal operacional ATS;
b) el supervisor ATS debe revisar la grabación de voz, los comentarios del documento y desarrollar un plan de acción para documentar las deficiencias en el desempeño; y
c) el supervisor ATS y el controlador deberán revisar y discutir la grabación de voz.

Acciones sugeridas como soluciones a corto plazo

a) Que los Estados, autoridades, territorios y organizaciones internacionales continúen con su excelente cumplimiento de los requisitos para reportar LHD a CARSAMMA mensualmente; y

b) Que los Estados, autoridades, territorios y organizaciones internacionales distribuyan una copia de los mensajes de errores categoría "M" en los mensajes de transferencia entre dependencias ATC y de los mensajes categoría "N", "No se recibió el mensaje de transferencia de la dependencia ATC que transfiere" recibida de informes LHD entre dependencias ATC, únicamente a los ACCs involucrados, además de CARSAMMA;

c) Cuando de los informes compartidos se identifica una tendencia, los~~,~~ Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales compartirán la información y se reunirán bilateralmente para desarrollar una solución a la causa de LHD identificada.

d) Debido a que algunos ACCs se encuentran adyacentes al espacio aéreo oceánico internacional, se solicita a las oficinas SAM y NACC de la OACI que notifiquen a las oficinas regionales adyacentes correspondientes de la OACI (EUR/NAT, WACAF) acerca del envío subsiguiente de dicho informe LHD por parte del ACC adyacente, e insten a las dependencias CAR/SAM encargadas de enviar los informes que interactúen en forma positiva.

Acciones sugeridas como soluciones a mediano plazo

a) En un esfuerzo por eliminar la categoría de error "M" que más contribuye a las LHD, la solución es la implantación de un programa de gestión de la calidad, basado en los conceptos de gestión de la seguridad operacional descritos en el Anexo 11, Enmienda 44.

b) La *implantación gradual de las comunicaciones de datos entre instalaciones de ATS (AIDC)*" mejorará la seguridad operacional del espacio aéreo, y reduciría los errores de categoría "M". No obstante, se trata de un proyecto a mediano plazo que involucra un considerable gasto, por lo que se insta a los Estados de las Regiones CAR/SAM a que inicien los arreglos necesarios para solicitar al Banco Mundial los fondos necesarios para mejorar dichos sistemas de automatización. La Reunión recordó que la AIDC es un tema contemplado dentro del programa del Grupo de Tarea sobre Implantación, por lo que no se requiere una acción adicional en este momento.

APÉNDICE G

SISTEMA ATM SIN LÍMITES PERCEPTIBLES

PROCESO DE PLANIFICACIÓN REGIONAL

La planificación regional debe mantenerse acorde a las iniciativas de planificación global (GPIs) del plan global (Doc 9750) y en concordancia con la visión de la OACI para un sistema ATM integrado, armonizado e interfuncional establecido en el Doc 9854, Concepto Operacional ATM Mundial.

El objetivo es alcanzar el máximo grado de ínter funcionalidad y armonización entre sub sistemas para un sistema regional ATM ínter funcional y transparente (seamless), para todos los usuarios durante todas las fases de vuelo, que cumpla con los niveles convenidos de seguridad operacional, proporcione operaciones económicamente optimas, sea sustentable en relación con el medio ambiente y satisfaga los requisitos nacionales de seguridad de la aviación.

La planificación deberá elaborarse en base a objetivos de performance claramente definidos. El horizonte de planificación debería enfocar el desarrollo de estrategias, actividades o tareas principales para un periodo no menor de 5 años (plazo corto) ni mayor de 10 años (plazo medio). Cuando sea necesario incluir algunas tareas ya conocidas que sea necesario analizar más allá de este periodo, se deberán considerar los requisitos del sistema ATM que serán incorporados oportunamente al Plan Global.

OBJETIVOS DE PERFORMANCE ATM

Los objetivos de performance para la implementación programas de trabajo ATM regionales deberán elaborarse con un enfoque basado en la performance a manera de reflejar las medidas necesarias para apoyar la implementación del sistema ATM regional.

Los objetivos de performance pueden cambiar de manera dinámica durante su ciclo de vida dependiendo de la evolución del sistema ATM; por lo tanto, estos se deberían coordinar y ponerlos a disposición de todas las partes interesadas a fin de lograr una comunicación oportuna durante todo el proceso de implementación.

Los programas de trabajo deberían ser elaborados y acordados con todas partes interesadas de la comunidad ATM. El establecimiento de procesos de toma de decisiones en colaboración (CDM) permitirá asegurar que todos los involucrados desarrollaran sus actividades efectivamente y a tiempo.

Las siguientes secciones describen el contenido de los objetivos de performance y los cambios deseados, y como estos cambios buscan mejoras armonizadas en el sistema ATM regional.

Beneficios

Las estrategias de implantación ATM deberían establecer un conjunto de beneficios comunes para todos los involucrados que se buscan lograr mediante las actividades operacionales y técnicas planificadas en cada objetivo de performance. Estos beneficios deberían estar en concordancia con los objetivos estratégicos de la OACI.

Identificación de tareas

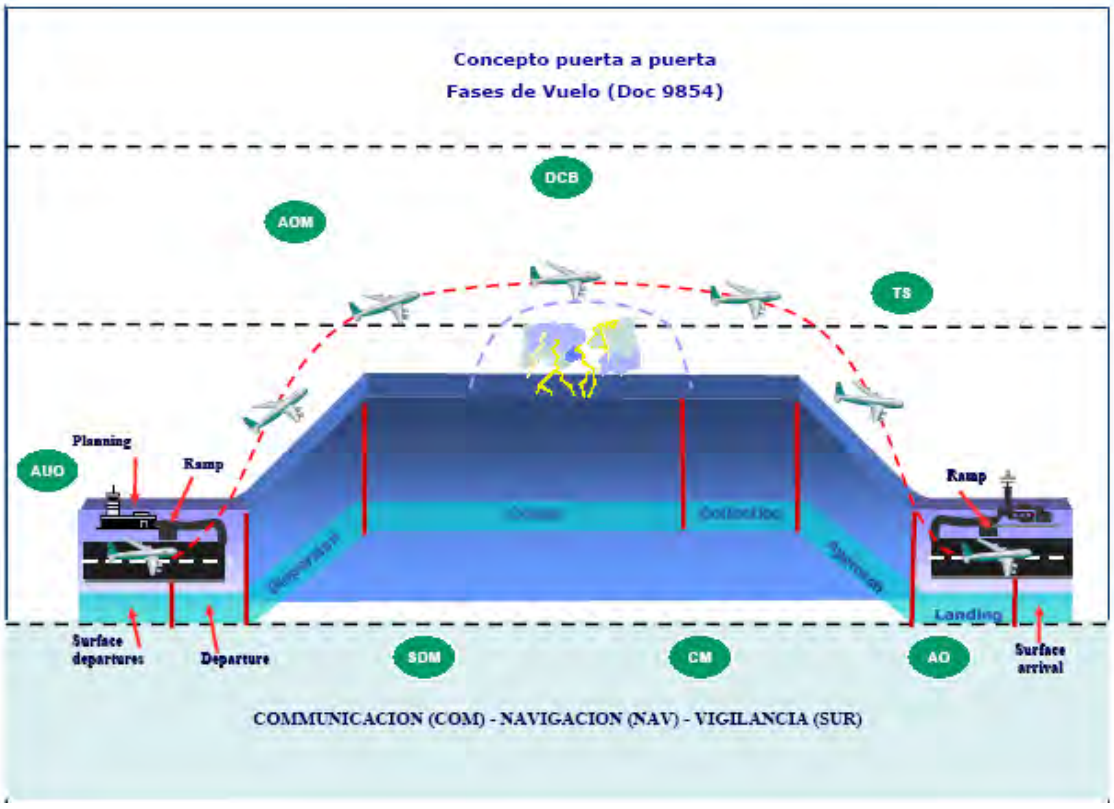
Cada estrategia o grupo de tareas se debería identificar por el tipo de actividad asociada con los componentes del sistema ATM que se usan para describir el alcance de implementación de estas tareas. De acuerdo al Doc 9854, los componentes ATM son designadores de 3 letras que se indican a continuación:

- **AOM** — Gestión y organización del espacio aéreo
- **DCB** — Equilibrio entre demanda y capacidad
- **AO** — Operaciones de aeródromo
- **TS** — Sincronización del tránsito
- **CM** — Gestión de conflictos
- **AUO** — Operaciones de usuarios del espacio aéreo
- **SDM** — Gestión de entrega de servicios ATM

Cada designador busca relacionar los componentes del sistema ATM con las tareas y actividades relacionadas con las operaciones aéreas (en ruta, terminal, y aeropuerto), la gestión de la capacidad, la gestión del espacio aéreo incluyendo su uso flexible, y la gestión de la información aeronáutica.

La infraestructura incluye las capacidades y sistemas tecnicos requeridos en tierra tales como comunicaciones, navegación y vigilancia, procesamiento de datos, interoperabilidad, y sistemas de gestión de la información y gestión del espectro, incluyendo sistemas civiles y militares.

El siguiente diagrama muestra los componentes ATM en relación a las fases de vuelo.



Programas de trabajo

La evolución ATM requiere definir una estrategia progresiva con las tareas y actividades que mejor representen los procesos de planificación regional y nacional en el marco de planificación global. La meta final es lograr una implementación armonizada en continua evolución hacia un sistema ATM mundial transparente.

Por esta razón, es necesario desarrollar programas de trabajo a corto y mediano plazo que enfoquen los cambios necesarios del sistema para los cuales debe haber un claro compromiso de trabajo por parte de todos las partes involucradas.

Los programas de trabajo regionales deberían definir las actividades y tareas que mantengan una relación directa en aspectos tales como la organización del espacio aéreo, coordinación civil-militar, factores humanos, regulaciones aeronáuticas, sistemas de gestión de seguridad operacional y protección del medio ambiente, entre otros.

El marco de referencia de las actividades regionales también debería incluir la coordinación de actividades con las autoridades militares, quienes actúan con un papel importante en ayudar a asegurar que se pueda hacer el mejor uso de los recursos disponibles por todos los usuarios del espacio aéreo mientras se resguarda la seguridad nacional.

Para la elaboración de los programas de trabajo se deberían considerar los siguientes principios:

- El trabajo para Regiones CAR y SAM debe ser organizado usando técnicas de gestión de proyectos (*project management techniques)* y objetivos de performance claramente definidos alineados al Plan Mundial y en apoyo a los objetivos estratégicos de la OACI. Los programas de trabajo deberían ser acorde al progreso, características y necesidades regionales de implementación

- Todas las actividades indicadas en los objetivos de performance se diseñaran por medio de estrategias, conceptos, modelos de planes de acción y mapas de ruta que pudieran compartirse para alinear el trabajo regional con el objetivo primordial de lograr el máximo grado de interoperabilidad y transparencia.

- En la planificación de todas las actividades, incluyendo el de la Secretaria, debería asegurase que los recursos se utilizaran eficientemente evitando planificar actividades o tareas duplicadas o innecesarias de tal manera que dichas tareas/actividades puedan adaptarse fácilmente.

- Los trabajos de planificación deberían impulsar la optimización de recursos humanos, lograr ahorros financieros, así como fomentar el uso de medios de comunicaciones electrónicos tales como Internet, videoconferencias, conferencias telefónicas, correo electrónico, teléfono y facsímil. Se debería asegurar que todos los recursos serán eficientemente usados, evitando cualquier trabajo duplicado o innecesario.

- El nuevo proceso y métodos de trabajo deben asegurar que los objetivos de performance se puedan medir con cronogramas y reportar fácilmente el progreso alcanzado del trabajo regional al Consejo y la Comisión de Navegación Aérea de la OACI.

Estado

El estado de cumplimiento se enfoca principalmente en monitorear los avances de la actividad de implementación que será finalizada en una fecha específica. El estado de cumplimiento se define mediante la siguiente descripción:

- **Valido** la factibilidad y beneficios confirmados de una actividad que ha sido iniciada pero no ha sido finalizada.
- **Completado** las acciones de la implementación han sido finalizadas por las partes involucradas.
- **Tentativo** la factibilidad y beneficios de una actividad investigada o por desarrollar.

El estatus tentativo indicara que una actividad es potencialmente de largo plazo; esta actividad normalmente no será incluida en los documentos de planificación regional a menos que sea por un requisito definido por la OACI.

Relación entre los Objetivos de Performance y las iniciativas de planificación mundial (GPI)

Las 23 iniciativas de planificación mundial (GPI) describen global el marco de referencia estratégico y esta designado para contribuir a alcanzar los objetivos de performance regionales y apoyar los alcances lógicos del los programas de implementación regional.

Cada objetivo de performance debería ser referenciado con las correspondientes iniciativas de planificación regional (GPIs). La meta es asegurar que el proceso de trabajo será integrado dentro del marco de planificación global.

PLANES DE ACCIÓN NACIONAL

Los Estados deberían desarrollar sus propios planes de acción nacionales que reflejen las actividades o tareas específicas en conjunto con los beneficios que se esperan obtener y la fecha en que se deberían completar, de acuerdo a las necesidades nacionales y en base a los objetivos de performance acordados regionalmente. Los Estados deberían enviar sus planes de acción nacionales a las Oficinas Regionales de la OACI para que estas reporten los alcances regionales al Consejo de la OACI.

Las tareas estratégicas deberían incluir las acciones detalladas necesarias para cumplir con éxito los objetivos de performance nacionales relacionando estas actividades con los objetivos de performance acordados regionalmente a corto y mediano plazos.

Los planes nacionales también deberían definir los individuos o equipos de trabajo responsables para lograr los objetivos, y los medios para monitorear y reportar a la OACI el avance de dichas acciones. Las responsabilidades y cronogramas deberían estar claramente definidas, a manera de lograr que las partes involucradas sean concientes de su compromiso desde el inicio del proceso de planificación.

Adicionalmente, un plan de acción nacional debería prever los medios adecuados para obtener retroalimentación sobre el avance de la implementación logrado mediante un proceso de reporte periódico. Esto ayudara a la alta gerencia a priorizar las acciones y apoyos requeridos. La misma información proporcionada a la OACI permitirá retroalimentar las necesidades de asistencia anual requeridas por cada Región para lograr un sistema ATM Global.

Plan de acción PBN APP GPI 1, 12, 16, 21, 23			
1 Concepto de espacio aéreo	**Inicio**	**Fin**	**Observaciones**
1.1 Establecer y priorizar los objetivos estratégicos (Seguridad operacional, capacidad, Medio ambiente, etc.)			
1.2 Analizar la capacidad de navegación de la flota de aeronaves que opera en el aeropuerto			
1.3 Analizar medios de comunicación, navegación (VOR, DME) y vigilancia para la especificación de la navegación y revisar modo de cumplimiento			
1.4 Designar procedimientos de aproximación por instrumentos (RNP APCH/APV Baro-VNAV o RNP AR), basados en el objetivo estratégico del concepto del espacio aéreo. Considerando modelos de espacio aéreo, simulaciones ATC (aceleradas y/o en tiempo real), análisis reales, etc.			
2 Desarrollar un plan de medidas de performance			
2.1 Preparar un plan de medidas de performance, incluyendo la emisión de gas, seguridad operacional, eficiencia, etc.			
2.2 aplicar el plan de medidas de performance			
3 Procedimiento de evaluación de la seguridad operacional			
3.1 Determinar que metodología se usara para la evaluación de la seguridad operacional, dependiendo de la especificación de la navegación. Considerando el modelo de espacio aéreo, simulaciones ATC (aceleradas y/o en tiempo real), análisis reales, etc.			
3.2 Preparar un programa de recolección para la evaluación de la seguridad operacional del espacio aéreo			
3.3 Preparar procedimiento (s) preliminar (es) de la evaluación de la seguridad operacional			
3.4 Preparar procedimiento (s) final de la evaluación de la seguridad operacional			
4 Establecer proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM)			
4.1 Coordinar necesidades de planificación e implementación con los proveedores de servicios de navegación aérea, reguladores, usuarios, operadores de aeronave y autoridades militares			
4.2 Establecer fecha de implementación			
4.3 Establecer formato y documentación de la pagina web CAR/SAM RNAV/RNP			

Plan de acción PBN APP GPI 1, 12, 16, 21, 23			
4.4 Reportar avances de planificación e implementación a la Oficina Regional correspondiente			
5 Sistemas automatizados ATC			
5.1 Evaluar la implementación PBN en los sistemas automatizados ATC, considerando la enmienda 1 a los PANS/ATM (FPLSG).			
5.2 Implementar los cambios necesarios en los sistemas automatizados ATC			
6 Aprobación de aeronave y operador			
6.1 tomar nota del programa nacional de implementación y de los requisitos de especificación de navegación			
6.2 Analizar los requisitos de aprobación de aeronaves, tripulaciones y aprobación de operador para que las especificaciones de navegación sean implementadas, según lo contenido en el Manual PBN de la ICAO			
6.3 Publicar las regulaciones nacionales para implementar las especificaciones de navegación de la ICAO			
6.4 Aprobación de aeronaves y operadores por cada tipo de procedimiento y especificación de navegación			
6.5 Establecer y mantener actualizado un record de aeronaves y operadores aprobados			
6.6 Verificar las operaciones con un continuo programa de monitoreo			
7 Normas y procedimientos			
7.1 Evaluar as regulaciones para uso del GNSS, y si fuera el caso, proceder a su publicación.			
7.2 Desarrollar y publicar la AIC notificando la planificación de implementación del PBN			
7.3 Publicar el suplemento AIP incluyendo las normas y procedimientos			
7.4 Revisar los manuales de procedimientos de las unidades ATS involucradas			
7.5 actualizar las cartas de acuerdo entre unidades ATS, si necesario			
7.6 Proveer procedimientos para acomodar aeronaves no-aprobadas RNAV/RNP, cuando sea aplicable			

Plan de acción PBN APP GPI 1, 12, 16, 21, 23			
7.7 Conducir simulaciones ATC para identificar la carga de trabajo /factores operacionales, si necesario.			
8 Capacitación			
8.1 Desarrollar un programa de capacitación y la documentación para operadores (pilotos, despachadores y mantenimiento)			
8.2 Desarrollar un programa de capacitación y la documentación para controladores de transito aéreo y operadores AIS			
8.3 Desarrollar un programa de capacitación para reguladores (inspectores de seguridad operacional)			
8.4 Conducir programas de capacitación			
8.5 mantener seminarios orientados a los operadores, indicando los planes y los beneficios operacionales y económicos esperados			
9 Decisión para la implementación			
9.1 Evaluar la documentación operacional disponible (ATS, OPS/AIR)			
9.2 Evaluar el porcentaje de aeronaves y operaciones aprobadas (que involucre equipamiento mixto)			
9.3 Revisar los resultados de evaluación de la seguridad operacional			
10 Monitoreo de la performance del sistema			
10.1 Desarrollar un programa de monitoreo de las operaciones APP post-implementación			
10.2 Ejecutar programa de monitoreo de las operaciones APP post-implementación			
Fecha de implementación pre operacional			
Fecha definitiva de implementación			

Plan de acción para Optimizar Rutas ATS GPI 1, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 16, 21,23			
	Inicio	**Fin**	**Observaciones**
1 Concepto de espacio aéreo			
1.1 Establecer y priorizar objetivos estratégicos (seguridad operacional, capacidad, medio ambiente, etc.)			
1.2 Recolectar datos de tráfico para entender los flujos de tráfico en un espacio aéreo particular.			
1.3 Analizar la capacidad de navegación de la flota de aeronaves			
1.4 Analizar los medios de comunicación, navegación (VOR, DME) y vigilancia en tierra para las especificaciones de navegación y revisar modo de cumplimiento			
1.5 Optimizar la estructura del espacio aéreo, reorganizando la red o implementando nuevas rutas basados en los objetivos estratégicos del concepto del espacio aéreo. Considerando modelo de espacio aéreo, simulaciones ATC (time acelerado y/o tiempo real), pruebas en vivo, etc.			
2. Desarrollar plan de medición de la performance			
2.1 Preparar plan de medición de la performance, incluyendo emisiones de gas, seguridad operacional, eficiencia, etc.			
2.2 Conducir plan de medición de la performance			
3 Evaluación de la seguridad operacional			
3.1 Determinar que metodología será usada para evaluar la seguridad en el espacio aéreo y espaciamiento de rutas, dependiendo de la especificación de la navegación. Considerando el modelo de espacio aéreo, simulaciones ATC (tiempo acelerado y/o tiempo real), pruebas en vivo, etc.			
3.2 Preparar un programa de reelección de datos para la evaluación de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
3.3 Preparar evaluación preliminar de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
3.4 Prepare evaluación final de la seguridad operacional en el espacio aéreo			

Plan de acción para Optimizar Rutas ATS GPI 1, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 16, 21,23			
	Inicio	**Fin**	**Observaciones**
4 Establecer un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM)			
4.1 Coordinar necesidades de planificación e implementación con los proveedores de servicio de navegación aérea, reguladores, usuarios, operadores de aeronaves y autoridades militares			
4.2 Establecer fecha de implementación			
4.3 Establecer formato de documentación en sitio web CAR/SAM RNAV/RNP			
4.4 Reportar avances de planificación e implementación a la oficina Regional correspondiente			
5 Sistemas automatizados ATC			
5.1 Evaluar la implementación PBN en los sistemas automatizados ATC, considerando la enmienda 1 a los PANS/ATM (FPLSG).			
5.2 Implementar los cambios necesarios en los sistemas automatizados ATC			
6 Aprobación de aeronaves y operadores			
6.1 Tomar nota del programa nacional de implementación y de las especificaciones navegación requeridas			
6.2 Analizar requisitos de aprobación de aeronaves, tripulaciones y operadores para las especificaciones de navegación que serán implementadas, según el contenido en el manual PBN de la OACI			
6.3 Publicar las regulaciones nacionales para implementar las especificaciones de navegación de la OACI requeridas			
6.4 Aprobaciones de aeronaves y operadores por cada tipo de procedimiento y especificación de navegación			

Plan de acción para Optimizar Rutas ATS GPI 1, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 16, 21,23			
	Inicio	**Fin**	**Observaciones**
6.5 Establecer y mantener actualizado un record de aeronaves y operadores aprobados			
6.6 Verificar las operaciones con un programa de monitoreo continuo			
7 Normas y Procedimientos			
7.1 Evaluar las regulaciones para el uso GNSS, y si fuera el caso, proceder a su publicación.			
7.2 Finalizar la implementación de WGS-84			
7.3 Desarrollar y publicar la AIC notificando la planificación de implementación PBN			
7.4 Publicar suplemento AIP incluyendo las normas y procedimientos aplicables			
7.5 Revisar el Manual de Procedimientos de las unidades ATS involucradas			
7.6 Actualizar cartas de acuerdo entre unidades ATS			
7.7 Desarrollar enmienda a la documentación regional, si es necesario			
7.6 Proveer procedimientos para acomodar aeronaves no-aprobadas RNAV/RNP, cuando sea aplicable			
7.9 Identificar áreas y procedimientos de transición, si es necesario			
7.10 Conducir simulaciones ATC para identificar la carga de trabajo /factores operacionales, si es necesario, y reportar actividades de simulación al Comité ATM			
8 Capacitación			
8.1 Desarrollar un programa de capacitación y documentación para operadores (pilotos, despachadores y mantenimiento)			

Plan de acción para Optimizar Rutas ATS GPI 1, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 16, 21,23			
	Inicio	**Fin**	**Observaciones**
8.2 Desarrollar un programa de capacitación y documentación para controladores de transito aéreo y operadores AIS			
8.3 Desarrollar un programa de capacitación para reguladores (inspectores de seguridad operacional de la aviación)			
8.4 Conducir programas de capacitación			
8.5 Mantener seminarios orientados a los operadores, indicando los planes y los beneficios operacionales y económicos esperados			
9 Decisión de implementación			
9.1 Evaluar la documentación operacional disponible (ATS, OPS/AIR)			
9.2 Evaluar el porcentaje de aeronaves y operadores aprobados (equipamiento conjunto involucrado)			
9.3 Revisar resultados de la evaluación de la seguridad operacional			
10 Sistema de monitoreo de la performance			
10.1 Desarrollar un programa de monitoreo post-implementación de operaciones en TMA			
10.2 Ejecutar un programa de monitoreo post-implementación de operaciones en TMA			
Fecha de implementación Pre operacional			
Fecha Definitiva de implementación			

Plan de acción implementación PBN en aproximación y TMA GPI 5, 7, 8, 10, 11, 12			
1 Concepto de espacio aéreo	**Inicio**	**Fin**	**Observaciones**
1.1 Establecer y priorizar objetivos estratégicos (seguridad operacional, capacidad, medio ambiente, etc.)			
1.2 Recolectar datos de tráfico para entender los flujos de tráfico del espacio aéreo en TMA.			
1.3 Analizar la capacidad de navegación de la flota de aeronaves operando en la TMA			
1.4 Analizar los medios de comunicación, navegación (VOR, DME) y vigilancia en tierra para las especificaciones de navegación y revisar modo de cumplimiento			
1.5 Optimizar la estructura del espacio aéreo, por la implementación de nuevos SID y STARS, basados en los objetivos estratégicos del concepto del espacio aéreo. Considerando modelo de espacio aéreo, simulaciones ATC (time acelerado y/o tiempo real), pruebas en vivo, etc.			
2. Desarrollar plan de medición de la performance			
2.1 Preparar plan de medición de la performance, incluyendo emisiones de gas, seguridad operacional, eficiencia, etc.			
2.2 Conducir plan de medición de la performance			
3 Evaluación de la seguridad operacional			
3.1 Determinar que metodología será usada para evaluar la seguridad en el espacio aéreo y espaciamiento de rutas, dependiendo de la especificación de la navigacion. Considerando el modelo de espacio aéreo, simulaciones ATC (tiempo acelerado y/o tiempo real), pruebas en vivo, etc.			
3.2 Preparar un programa de reelección de datos para la evaluación de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
3.3 Preparar evaluación preliminar de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
3.4 Prepare evaluación final de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
4 Establecer un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM)			
4.1 Coordinar necesidades de planificación e implementación con los proveedores de servicio de navegación aérea, reguladores, usuarios, operadores de aeronaves y autoridades militares			
4.2 Establecer fecha de implementación			

Plan de acción implementación PBN en aproximación y TMA GPI 5, 7, 8, 10, 11, 12			
4.3 Establecer formato de documentación en sitio web CAR/SAM RNAV/RNP			
4.4 Reportar avances de planificación e implementación a la oficina Regional correspondiente			
5 Sistemas automatizados ATC			
5.1 Evaluar la implementación PBN en los sistemas automatizados ATC, considerando la enmienda 1 a los PANS/ATM (FPLSG).			
5.2 Implementar los cambios necesarios en los sistemas automatizados ATC			
6 Aprobación de aeronaves y operadores			
6.1 tomar nota del programa nacional de implementación y de las especificaciones navegación requeridas			
6.2 Analizar requisitos de aprobación de aeronaves, tripulaciones y operadores para las especificaciones de navegación que serán implementadas, según el contenido en el manual PBN de la OACI			
6.3 Publicar las regulaciones nacionales para implementar las especificaciones de navegación de la OACI requeridas			
6.4 Aprobaciones de aeronaves y operadores por cada tipo de procedimiento y especificación de navegación			
6.5 Establecer y mantener actualizado un record de aeronaves y operadores aprobados			
6.6 Verificar las operaciones con un programa de monitoreo continuo			
7 Normas y Procedimientos			
7.1 Evaluar las regulaciones para el uso GNSS, y si fuera el caso, proceder a su publicación.			
7.2 Desarrollar y publicar la AIC notificando la planificación de implementación PBN			
7.3 Publicar suplemento AIP incluyendo las normas y procedimientos aplicables			
7.4 Revisar el Manual de Procedimientos de las unidades ATS involucradas			
7.5 Validación en tierra de SID y/o STAR y vuelo de Inspección/ Validación			
7.6 Base de datos de validación de requisitos /Procedimientos			

Plan de acción implementación PBN en aproximación y TMA GPI 5, 7, 8, 10, 11, 12			
7.5 Actualizar cartas de acuerdo entre unidades ATS			
7.6 Proveer procedimientos para acomodar aeronaves no-aprobadas RNAV/RNP, cuando sea aplicable			
7.7 Conducir simulaciones ATC para identificar la carga de trabajo/factores operacionales, si necesario.			
8 Capacitación			
8.1 Desarrollar un programa de capacitación y documentación para operadores (pilotos, despachadores y mantenimiento)			
8.2 Desarrollar un programa de capacitación y documentación para controladores de transito aéreo y operadores AIS			
8.3 Desarrollar un programa de capacitación para reguladores (inspectores de seguridad operacional de la aviación)			
8.4 Conducir programas de capacitación			
8.5 Mantener seminarios orientados a los operadores, indicando los planes y los beneficios operacionales y económicos esperados			
9 Decisión de implementación			
9.1 Evaluar la documentación operacional disponible (ATS, OPS/AIR)			
9.2 Evaluar el porcentaje de aeronaves y operadores aprobados (equipamiento conjunto involucrado)			
9.3 Revisar resultados de la evaluación de la seguridad operacional			
10 Sistema de monitoreo de la performance			
10.1 Desarrollar un programa de monitoreo post-implementación de operaciones en TMA			
10.2 Ejecutar un programa de monitoreo post-implementación de operaciones en TMA			
Fecha de implementación Pre operacional			
Fecha Definitiva de implementación			

APÉNDICE H

TABLE/TABLA CNS 1Ba –ROUTERS REGIONAL PLAN / PLAN REGIONAL DE ENCAMINADORES REGION CAR/ CAR REGION

Administration and Location/ Administración y Localidad	Type of Router / Tipo de Encaminador	Type of Interconnection / Tipo de interconexión	Connected Router-Encaminador Conectado	Link Speed-Velocidad del enlace	Link Protocol-Protocolo del Enlace	Via Vía	Target Date / Fecha Meta	Remarks Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Anguilla	IP	Intra Regional	Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	
Antigua	IP	Intra Regional	Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	
Aruba	IP	Intra Regional	Jamaica (Kingston), Curacao	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
Bahamas/Nassau	IP	Intra Regional	Haiti (Port –of-Prince), USA (Miami)	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
Barbados	IP	Intra Regional	Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	
Belice/Belice	IP	Intra Regional	Honduras – COCESNA (Tegucigalpa)	TBD	IPv4	CAMSAT	2008	
British Virgin Islands (Tortola)	IP	Intra Regional	USA (Miami)	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
Cayman I.	IP	Intra Regional	Jamaica (Kingston), Cuba (La Habana)	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
Costa Rica/San José	IP	Intra Regional	Honduras – COCESNA (Tegucigalpa)	TBD	IPv4	CAMSAT	2008	
Cuba/La Habana	IP	Intra Regional	Haiti (Port –of-Prince), USA (Miami), Jamaica (Kingston), Cayman I., Honduras – COCESNA (Tegucigalpa)	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
			Mexico	TBD	IPv4	TBD	TBD	
Curacao	IP	Intra Regional	Aruba, Dominican Republic (Sto. Domingo), Haiti (Port of Prince), Jamaica (Kingston), Puerto Rico (San Juan)	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
Dominican Republic/ Sto. Domingo	IP	Intra Regional	Haiti (Port of Prince), Puerto Rico (San Juan), Curacao / Miami	TBD	IPv4	MEVA	TBD	

Administration and Location/ Administración y Localidad	Type of Router / Tipo de Encaminador	Type of Interconnection / Tipo de interconexión	Connected Router-Encaminador Conectado	Link Speed-Velocidad del enlace	Link Protocol-Protocolo del Enlace	Via Vía	Target Date / Fecha Meta	Remarks Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9
El Salvador/San Salvador	IP	Intra Regional	Honduras – COCESNA (Tegucigalpa)	TBD	IPv4	CAMSAT	2008	
French Antilles (Martinique)/ Fort-au-France	IP	Intra Regional	Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	
French Antilles (Guadalupe)/ Point-a Pitre	IP	Intra Regional	Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	
Grenada	IP	Intra Regional	Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	
Guatemala/La Aurora	IP	Intra Regional	Honduras – COCESNA (Tegucigalpa)	TBD	IPv4	CAMSAT	2008	
Haiti/Port au Prince	IP	Intra Regional	Bahamas, Cuba (La Habana), Curacao, Dominican Republic (Sto. Domingo), Jamaica (Kingston)	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
Honduras/Tegucigalpa COCESNA	IP	Intra Regional	Belice (Belice), Costa Rica (San Jose), Guatemala (La Aurora), Honduras (San Pedro Sula), Nicaragua (Managua),	TBD	IPv4	CAMSAT	2008	
		Inter/ Intra Regional	Cuba (La Habana), NAM (Atlanta), Panama, USA (Miami)	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
		Intra Regional	Mexico	TBD	IPv4	TBD	TBD	
Honduras/ San Pedro Sula	IP	Intra Regional	Honduras – COCESNA (Tegucigalpa)	TBD	IPv4	CAMSAT	2008	
Jamaica/Kingston	IP	Intra Regional	Aruba, Cayman I., Cuba (La Habana), Curacao, Haiti (Port of Prince).	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
Mexico	IP	Inter/ Intra Regional	Cuba (La Habana), Honduras (Tegucigalpa), NAM (Atlanta),	TBD	IPv4	TBD	TBD	
Monserrat	IP	Intra Regional	Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	

Administration and Location/ Administración y Localidad	Type of Router / Tipo de Encaminador	Type of Interconnection / Tipo de interconexión	Connected Router-Encaminador Conectado	Link Speed-Velocidad del enlace	Link Protocol-Protocolo del Enlace	Via Vía	Target Date / Fecha Meta	Remarks Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nicaragua Managua	IP	Intra Regional	Honduras – COCESNA (Tegucigalpa)	TBD	IPv4	CAMSAT	2008	
Puerto Rico/San Juan	IP	Inter/ Intra Regional	Curacao, Dominican Republic (Sto. Domingo), USA (Miami).	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
			SAM (Caracas), Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	TBD	TBD	
St. Kitts & Nives	IP	Intra Regional	Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	
St. Lucia	IP	Intra Regional	Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	
St Marteen	IP	Intra Regional	USA (Miami)	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
St. Vincent	IP	Intra Regional	Trinidad and Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	
Turks & Caicos/Grand Turk	IP	Intra Regional	USA (Miami)	TBD	IPv4	MEVA	TBD	
Trinidad and Tobago/Piarco	IP	Intra Regional	Angula, Antigua, Barbados, French Antilles (Fort-au-France, Point-a-Pitre), Grenada, Monserrat, St. Kitts & Nives, St. Lucia, St. Vincent	TBD	IPv4	Eastern Caribbean Network	TBD	
		Intra Regional	Puerto Rico (San Juan)	TBD	IPv4	TBD	TBD	
		Inter Regional	EUR (Madrid),	TBD	IPv4	TBD	TBD	
		Inter Regional	SAM (Caracas)	TBD	IPv4	REDDIG	TBD	

APÉNDICE I
TABLE/TABLA CNS 1Ba –ROUTERS REGIONAL PLAN / PLAN REGIONAL DE ENCAMINADOTES
SAM REGION / REGIÓN SAM

Administration and Location/ Administración y Localidad	Type of Router / Tipo de Encaminador	Type of Interconnection/ Tipo de interconexión	Connected Router- Encaminador Conectado	Link Speed- Velocidad del enlace	Link Protocol- Protocolo del Enlace	Via Vía	Target Date / Fecha Meta	Remarks Observaciones
1	2	3	4	5		7	8	9
Argentina/Buenos Aires	IP	Inter/Intra Regional	AFI (Johannesburgo), Bolivia (La Paz), Chile (Santiago), Brazil (Brasilia), Paraguay (Asunción), Perú (Lima), and/y Uruguay (Montevideo)	TBD	IPv4	CAFSAT REDDIG	2008	
Bolivia/La Paz	IP	Intra Regional	Argentina (Buenos Aires), Brazil (Brasilia) and/y Perú (Lima)	TBD	IPv4	REDDIG	2010	
Brazil/Manaus	IP	Intra Regional	Colombia (Bogotá), Guyana (Georgetown), Guyana Francesa (Cayena), Perú (Lima), Surinam(Paramaribo), and/y Venezuela (Caracas)	TBD	IPv4	REDDIG	2009	
Brazil/Brasilia	IP	Inter/Intra Regional	AFI (Dakar),EUR(Madrid) NAM (Atlanta) via Colombia (Bogotá), Argentina (Buenos Aires), Bolivia (La Paz), Paraguay (Asunción), and/y Uruguay (Montevideo)	TBD	IPv4	CAFSAT REDDIG	2009	
Chile/Santiago	IP	Inter/Intra Regional	PAC (Christchurch), Argentina (Buenos Aires) and/y Perú (Lima)	TBD	IPv4	PTT REDDIG	2008	
Colombia/Bogotá	IP	Inter/Intra Regional	NAM (Atlanta)*, Ecuador (Guayaquil), Brazil (Manaus); Perú (Lima); and/y Venezuela (Caracas)	TBD	IPv4	MEVA II Interconnection*/ Interconexión MEVA II REDDIG* REDDIG	2009	
Ecuador/Guayaquil	IP	Intra Regional	Colombia (Bogotá), Perú (Lima), and/y Venezuela (Caracas)	TBD	IPv4	REDDIG	2010	

Administration and Location/ Administración y Localidad	Type of Router / Tipo de Encaminador	Type of Interconnection/ Tipo de interconexión	Connected Router- Encaminador Conectado	Link Speed- Velocidad del enlace	Link Protocol- Protocolo del Enlace	Via Vía	Target Date / Fecha Meta	Remarks Observaciones
1	2	3	4	5		7	8	9
French Guiana/Cayenne Guyana Francesa/ Cayena	IP	Intra Regional	Brazil (Manaus), and/y Surinam (Paramaribo)	TBD	IPv4	REDDIG	2010	
Guyana/Georgetown	IP	Inter/Intra Regional	C-CAR (Piarco), Brazil (Manaos), Surinam(Paramaribo) and/y Venezuela(Caracas)	TBD	IPv4	REDDIG	2010	
Panamá/Panamá	IP	Inter/Intra Regional	NAM (Atlanta) Colombia (Bogota)	TBD	IPv4	MEVA II MEVA II Interconnection/ Interconexión MEVAII REDDIG	2010	
Paraguay/Asunción	IP	Intra Regional	Argentina (Buenos Aires), and/y Brazil (Brasilia)	TBD	IPv4	REDDIG	2008	
Perú/Lima	IP	Inter/Intra Regional	NAM(Atlanta), Argentina (Buenos Aires), Bolivia (La Paz), Brazil (Manaos), Chile(Santiago), Colombia (Bogotá), Ecuador (Guayaquil and/y Venezuela (Caracas)	TBD	IPv4	REDDIG	2009	
Suriname/Paramaribo	IP	Inter Regional	Brazil (Manaos), Guyana Francesa (Cayena) and/y Venezuela (Caracas)	TBD	IPv4	REDDIG	2010	
Uruguay/Montevideo	IP	Intra Regional	Argentina (Buenos Aires) and/y Brazil (Brasilia)	TBD	IPv4	REDDIG	2010	
Venezuela/Caracas	IP	Inter/Intra Regional	CAM (San Juan), EUR(Madrid), Brazil (Manaus), Colombia (Bogotá), Ecuador (Quito), Guyana (Georgetown), Suriname (Paramaribo) and/y Trinidad&Tobago (Piarco)	TBD	IPv4	MEVA II Interconnection/ Interconexión MEVAII REDDIG PTT REDDIG	2009	

APÉNDICE J

TABLE CNS 1BB – ATN GROUND-GROUND APPLICATIONS PLAN / TABLA CNS1 B – PLAN DE APLICACIONES TIERRA-TIERRA ATN (CAR REGION / REGIÓN CAR)

ATN GROUND-GROUND APPLICATIONS PLAN / PLAN DE APLICACIONES TIERRA-TIERRA					
Administration and Location / Administración y localidad	**Application Type / Tipo de Aplicación**	**Connected with Administration & Location of / Conectada con Administración y Localidad de**	**Used Standard / Norma usada**	**Implementation Date / Fecha de Implementación**	**Remarks/ Observaciones**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
ARUBA, Aruba	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	TBD	
BAHAMAS, Nassau,	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	TBD	
CAYMAN ISLANDS, Grand Cayman ISLAS CAIMANES , Gran Caimán	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	TBD	
CUBA, Havana CUBA, La Habana	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	2009	
	AIDC	TBD	TBD	TBD	
DOMINICAN REPUBLIC, Santo Domingo/ REPÚBLICA DOMINICANA, Santo Domingo	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	2008	
	AIDC	TBD	TBD	TBD	
HAITI, Port-au-Prince/ HAITÍ, Puerto Príncipe	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	2009	
HONDURAS, Tegucigalpa (COCESNA)	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	2008	
	AIDC	TBD	TBD	TBD	
JAMAICA, Kingston	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	2008	
	AIDC	TBD	IPS	TBD	
MEXICO, Mexico City MÉXICO, Ciudad de México	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	TBD	
	AIDC	FAA- TBD	TBD	TBD	
	AIDC	TBD	TBD	TBD	

ATN GROUND-GROUND APPLICATIONS PLAN / PLAN DE APLICACIONES TIERRA-TIERRA					
Administration and Location / Administración y localidad	**Application Type / Tipo de Aplicación**	**Connected with Administration & Location of / Conectada con Administración y Localidad de**	**Used Standard / Norma usada**	**Implementation Date / Fecha de Implementación**	**Remarks/ Observaciones**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
NETHERLANDS ANTILLES (Curacao) / ANTILLAS NEERLANDESAS (Curazao)	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	TBD	
TRINIDAD AND TOBAGO, Piarco	AMHS	FAA-Atlanta	IPS	TBD	
	AIDC	TBD	TBD	TBD	
UNITED STATES, Atlanta ESTADOS UNIDOS, Atlanta	AMHS	Aruba	IPS	TBD	03 2007 - USA Availability to connect to the CAR/SAM Regions/ Disponibilidad de conectar con las Regiones CAR/SAM
	AMHS	Bahamas Nassau	IPS	TBD	
	AMHS	Cayman Islands, Grand Cayman Islas Caimanes , Gran Caimán	IPS	TBD	
	AMHS	Cuba, Havana Cuba, La Habana	IPS	2009	
	AMHS	Dominican Republic, Santo Domingo/ República Dominicana, Santo Domingo	IPS	2008	
	AMHS	Haiti, Port-au-Prince/ Haití, Puerto Príncipe	IPS	2008	
	AMHS	Honduras, Tegucigalpa (COCESNA)	IPS	2008	
	AMHS	Jamaica, Kingston	IPS	2008	
	AMHS	Mexico, Mexico	IPS	TBD	
	AMHS	Netherlands Antilles (Curacao) / Antillas Neerlandesas (Curazao)	IPS	TBD	
	AMHS	Panama, Panama City/ Panamá, Ciudad de Panamá	IPS	TBD	
	AMHS	Peru, Lima	IPS	TBD	

ATN GROUND-GROUND APPLICATIONS PLAN / PLAN DE APLICACIONES TIERRA-TIERRA					
Administration and Location / Administración y localidad	**Application Type / Tipo de Aplicación**	**Connected with Administration & Location of / Conectada con Administración y Localidad de**	**Used Standard / Norma usada**	**Implementation Date / Fecha de Implementación**	**Remarks/ Observaciones**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
	AMHS	Trinidad and Tobago, Piarco	IPS	2009	
	AMHS	Venezuela, Maiquetía	IPS	2009	
UNITED STATES, TBD ESTADOS UNIDOS, Por determinar	AIDC	MEXICO, TBD	TBD	TBD	
	AIDC	TBD	TBD	TBD	

APÉNDICE K

TABLE CNS 1BB –GROUND-GROUND APPLICATIONS PLAN / TABLA CNS1 BB – PLAN DE APLICACIONES TIERRA-TIERRA SAM REGION / REGIÓN SAM

ATN GROUND-GROUND APPLICATIONS PLAN / PLAN DE APLICACIONES TIERRA-TIERRA					
Administration and Location/ Administración y localidad	**Application Type/ Tipo de Aplicación**	**Conneted with Administration & Location of/ Conectada con Administración y Localidad de.**	**Used Standard / Norma usada**	**Implementation Date/ Fecha de Implementación**	**Remarks/ Observaciones**
1	2	3	4	5	6
Argentina, Buenos Aires	AMHS	Bolivia, Brazil, Chile, Paraguay Perú, Uruguay and/y AFI	IPS	2005	
	AIDC	Bolivia, Brazil, Chile, Paraguay Perú, Uruguay and/y AFI	IPS	TBD / Por determinar	
Bolivia , La Paz	AMHS	Argentina , Brazil and/y Perú	IPS	2010	
	AIDC	Argentina , Brazil and/y Perú	IPS	TBD / Por determinar	
Brazil, Brasilia	AMHS	Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay, NAM, EUR, AFI	IPS	2008	
	AIDC	Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay, NAM, EUR, AFI	IPS	TBD/ Por determinar	
Brazil, Manaus	AMHS	Colombia, Guyana, Guyana Francesa, Peru, Surinam and/y Venezuela	IPS	2008	
	AIDC	Colombia, Guyana, Guyana Francesa, Perú Surinam and/y Venezuela	IPS	TBD/ Por determinar	
Chile, Santiago	AMHS	Argentina, Perú and/y PAC	IPS	2009	
	AIDC	Argentina, Perú and/y PAC	IPS	TBD/ Por determinar	
Colombia , Bogotá	AMHS	Brazil, Ecuador, Perú and/y Venezuela	IPS	2008	
	AIDC	Brazil, Ecuador, Perú and/y Venezuela	IPS	TBD/ Por determinar	
Ecuador ,Quito	AMHS	Colombia, Perú and/y Venezuela	IPS	2009	
	AIDC	Colombia, Perú and/y Venezuela	IPS	TBD/ Por determinar	
French Guiana,, Cayenne Guyana Francesa, Cayena	AMHS	Brazil, Surinam and/y Venezuela	IPS	2009	
	AIDC	Brazil, Surinam and/y Venezuela	IPS	TBD/ Por determinar	
Guyana, Georgetown	AMHS	Brazil, Trinidad Tobago and/y Venezuela	IPS	2009	
	AIDC	Brazil, Trinidad Tobago and/y Venezuela	IPS	TBD/ Por determinar	
Panamá, Panamá	AMHS	Colombia, NAM	IPS	2008	
	AIDC	Colombia, NAM	IPS	TBD/ Por determinar	
Paraguay, Asunción	AMHS	Argentina, Brazil	IPS	2007	
	AIDC	Argentina, Brazil	IPS	TBD/ Por determinar	
Perú, Lima	AMHS	Argentina, Bolivia, Brazil, Chile Colombia, Ecuador, Venezuela and/y NAM	IPS	2007	
	AIDC	Argentina, Bolivia, Brazil, Chile Colombia, Ecuador Venezuela and/y NAM	IPS	TBD/ Por determinar	
Suriname, Paramaribo	AMHS	Brazil, French Guyana and/y Venezuela	IPS	2009	
	AIDC	Brazil, French Guyana and/y Venezuela	IPS	TBD/ Por determinar	

ATN GROUND-GROUND APPLICATIONS PLAN / PLAN DE APLICACIONES TIERRA-TIERRA					
Administration and Location/ Administración y localidad	**Application Type/ Tipo de Aplicación**	**Conneted with Administration & Location of/ Conectada con Administración y Localidad de.**	**Used Standard / Norma usada**	**Implementation Date/ Fecha de Implementación**	**Remarks/ Observaciones**
1	2	3	4	5	6
Uruguay, Montevideo	AMHS	Argentina, Brazil	IPS	2008	
	AIDC	Argentina, Brazil	IPS	TBD/ Por determinar	
Venezuela, Caracas	AMHS	Brazil, Colombia, Ecuador, Guyana, Guyana Francesa , Perú, Suriname, NAM, CAR and/y EUR	IPS	2008	
	AIDC	Brazil, Colombia, Ecuador Guyana, Guyana Francesa , Perú, Suriname, NAM, CAR and/y EUR	IPS	TBD/ Por determinar	

APÉNDICE L

PLAN DE DIRECCIONAMIENTO IP (IPv4)

La estructura de direccionamiento IP (IPv4 privado) para ser adoptada a las Regiones CAR/SAM fue la siguiente:

1er BYTE	2do BYTE		3er BYTE		4to BYTE
8 bits	4 bits	4 bits	4 bits	4 bits	8 bits
00001010	Región	Estado		Host	

La estructura tiene como primer byte el valor fijo de 10 en número decimal.

Los restantes 24 bits (3 bytes) tienen la siguiente distribución, parte del 2do byte será utilizado para identificación de las Regiones; parte del 2do y 3er byte deberán ser utilizados para la identificación del Estado. El 4^{o} byte y parte del 3^{o} deberán ser utilizados para los hosts.

La estructura de direccionamiento tiene la siguiente codificación:

10.XXXX YYYY.YYYYZZZZ.ZZZZZZZZ
Sub máscara 255.255.240.0
X= Región (16 regiones permitidas)
Y= Estados/Territorios (256 Estados/Territorios permitidos)
Z= host (4096 hosts permitidos)

APÉNDICE M

AMHS MD REGISTER FOR CAR/NAM REGIONS / REGISTRO AMHS MD PARA LAS REGIONES CAR/NAM

http://www.icao.int/anb/panels/acp/amhs

STATE / ESTADO		AMHS ADDRESS SPECIFICATION /					
NATIONALITY LETTERS / LETRAS NACIONALIDAD	NAME / NOMBRE	STATE NAME / NOMBRE ESTADO (C)	ADMD NAME / NOMBRE ADMD (A)	PRMD NAME / NOMBRE PRMD (P)	ADDRESSING SCHEME / ESQUEMA DE DIRECCIONAMIENTO	ORGANIZATION NAME / NOMBRE ORGANIZACIÓN (O)	REMARKS/ OBSERVACIONES
TQ	Anguilla (U.K.)	XX	ICAO	TQ	XF	AFTN	
TA	Antigua and Barbuda	XX	ICAO	TA	XF	AFTN	
TB	Barbados	XX	ICAO	TB	CAAS	AFTN	State letter confirmed/Carta confirmación Estado
TU	British Virgin Islands (U.K.)	XX	ICAO	TU	XF	AFTN	
TF	French Antilles	XX	ICAO	TF	XF	AFTN	State letter confirmed/Carta confirmación Estado
TG	Grenada	XX	ICAO	TG	XF	AFTN	
TR	Montserrat (U.K.)	XX	ICAO	TR	XF	AFTN	
TK	Saint Kitts and Nevis	XX	ICAO	TK	XF	AFTN	
TL	Saint Lucia	XX	ICAO	TL	XF	AFTN	
TD	Dominica	XX	ICAO	TD	XF	AFTN	
TV	Saint Vincent and the Grenadines	XX	ICAO	TV	XF	AFTN	
TT	Trinidad and Tobago	XX	ICAO	TT	XF	AFTN	
TN	Netherlands Antilles	XX	ICAO	TN	XF	AFTN	
TNCA	Aruba	XX	ICAO	TNCA	XF	AFTN	
MY	Bahamas	XX	ICAO	MY	XF	AFTN	
MU	Cuba	XX	ICAO	MU	CAAS	MU	State letter confirmed/Carta confirmación Estado
MT	Haiti	XX	ICAO	MT	XF	AFTN	
MW	Cayman Islands (U.K.)	XX	ICAO	MW	XF	AFTN	
MB	Turks and Caicos Islands (U.K.)	XX	ICAO	MB	XF	AFTN	
MK	Jamaica	XX	ICAO	MK	XF	AFTN	
MD	Dominican Republic	XX	ICAO	MD	XF	AFTN	
TI	Virgin Islands	XX	ICAO	TI	XF	AFTN	

STATE / ESTADO		AMHS ADDRESS SPECIFICATION /					
NATIONALITY LETTERS / LETRAS NACIONALIDAD	**NAME / NOMBRE**	**STATE NAME / NOMBRE ESTADO (C)**	**ADMD NAME / NOMBRE ADMD (A)**	**PRMD NAME / NOMBRE PRMD (P)**	**ADDRESSING SCHEME / ESQUEMA DE DIRECCIONAMIENTO**	**ORGANIZATION NAME / NOMBRE ORGANIZACIÓN (O)**	**REMARKS/ OBSERVACIONES**
	(U.S.)						
MZ	Belize	XX	ICAO	MZ	XF	AFTN	
MR	Costa Rica	XX	ICAO	MR	XF	AFTN	
MS	El Salvador	XX	ICAO	MS	XF	AFTN	
MG	Guatemala	XX	ICAO	MG	XF	AFTN	
MH	Honduras	XX	ICAO	MH	XF	AFTN	
MN	Nicaragua	XX	ICAO	MN	XF	AFTN	
MM	Mexico	XX	ICAO	MM	CAAS	MM	State letter confirmed/Carta confirmación Estado
TX	Bermuda (U.K.)	XX	ICAO	TX	XF	AFTN	
TJ	Puerto Rico	XX	ICAO	TJ	XF	AFTN	
C*	Canada	XX	ICAO	C	XF	AFTN	
K*	United States	XX	ICAO	USA	CAAS		State letter confirmed/Carta confirmación Estado

Date/Fecha: 25 March 2008 / 25 de marzo de 2008

PROPOSED AMHS MD REGISTER FOR SAM REGION / REGISTRO AMHS MD PARA LAS REGIONES SAM PROPUESTO

STATE/ ESTADO	AMHS ADDRESSING SPECIFICATIONS / ESPECIFICACIONES DE DIRECCIONAMIENTO AMHS					
	STATE NAME/ NOMBRE ESTADO (C)	ADMD NAME/ NOMBRE ADMD (A)	PROMD NAME/ NOMBRE PRMD (P)	ORGANIZATION NAME/ NOMBRE ORGANIZACIÓN (O)	ORGANIZATIONAL UNIT NAME/ NOMBRE UNIDAD ORGANIZACIONAL (OUI)	COMMON NAME/ NOMBRE COMUN (CN)
ARGENTINA	XX	ICAO	ARGENTINA	SAEZ	Todas las cuatro letras indicadas en el Documento 7910 de la OACI	User AFTN address (8 letter)/ Dirección AFTN (8 letras) de usuario
BOLIVIA	XX	ICAO	BOLIVIA	SLLF	Id	Id
BRAZIL	XX	ICAO	BRASIL	SBBF	Id	Id
CHILE	XX	ICAO	CHILE	SCEZ	Id	Id
COLOMBIA	XX	ICAO	COLOMBIA	SKED	Id	Id
ECUADOR	XX	ICAO	ECUADOR	SEGU	Id	Id
FRENCH GUIANA/GUYANA FRANCESA	XX	ICAO	GUYANA FRANCESA	SOCA	Id	Id
GUYANA	XX	ICAO	GUYANA	SYCJ	Id	Id
PANAMA	XX	ICAO	PANAMA	MPTO	Id	Id
PARAGUAY	XX	ICAO	PARAGUAY	SGAS	Id	Id
PERU	XX	ICAO	PERU	SPLI	Id	Id
SURINAME	XX	ICAO	SURINAME	SMPM	Id	Id
URUGUAY	XX	ICAO	URUGUAY	SUEO	Id	Id
VENEZUELA	XX	ICAO	VENEZUELA	SVZM	Id	Id

APÉNDICE N

TABLE CNS 3 / TABLA CNS 3

TABLE OF RADIO NAVIGATION AIDS / TABLA DE AYUDAS PARA LA RADIONAVEGACIÓN

EXPLANATION OF THE TABLE

Column

1 Name of the country, city and aerodrome and, for route aids, the location of the installation.

2 The designator number and runway type:

NINST Visual flight runway
NPA Non precision approach runway
PA1 Precision approach runway, Category I
PA2 Precision approach runway, Category II
PA3 Precision approach runway, Category III

3 The functions carried out by the aids appear in columns 4 to 8 and 10 to 12.

A/L Approach and landing
T Terminal
E En route

4 ILS Instrument landing system. Roman numerals I, II and III indicate the acting category of the ILS I, II or III. (I) indicates that the facility is implemented.

The letter "D" indicates a DME requirement to serve as a substitute for a marker beacon component of an ILS.

Note. Indication of the category refers to the performance standard to be achieved and maintained, in accordance with pertinent specifications in ICAO Annex 10, and not to specifications of the ILS equipment, since both specifications are not necessarily the same.

An asterisk (*) indicates that the ILS requires a Category II signal, but without the reliability and availability which redundant equipment and automatic switching provide.

5 Radio beacon localizer, be it associated with an ILS or to be used as an approach aid at an aerodrome.

6 Radiotelemetrical equipment. When an "X" appears in column 6 in line with the VOR in column 7, this indicates the need that the DME be installed at a common site with the VOR.

7 VOR VHF omnidirectional radio range.

8 NDB Non-directional radio beacon.

9 The distances and altitude to which the VOR or VOR/DME signals are required, indicated in nautical miles (NM) or thousands of feet, or the nominal coverage recommended of the NDB, indicated in nautical miles.

10, 11, 12 GNSS global navigation satellite system (includes ABAS, GBAS and SBAS).

ABAS (aircraft based augmentation system) implementation planned to be used for route navigation, for terminal and for non precision approach. Filling this column indicates when navigation services are allowed through the single use of, GPS + RAIM or GPS +RAIM with any other onboard supporting equipment.

GBAS (ground-based augmentation system) implementation planned to be used in precision approach and landing CAT I, CAT II, CAT III.

SBAS (satellite-based augmentation system) implementation planned to be used for route navigation, for terminal, for non precision approach, non precision approach with vertical guidance and landing. An "X" indicates service availability; exact location of installation will be determined.

13 Remarks

Note. Columns 5 to 12 use the following symbols:

D DME required but not implemented.
DI DME required and implemented.
X Required but not implemented.
XI Required and implemented.

EXPLICACIÓN DE LA TABLA

Columna

1 Nombre del país, ciudad y aeródromo y, para las ayudas en ruta, el emplazamiento de la instalación.

2 Número de designador y tipo de pista:

NINST Pista de vuelo visual
NPA Pista de aproximación que no es de precisión
PA1 Pista de aproximación de precisión, Categoría I
PA2 Pista de aproximación de precisión, Categoría II
PA3 Pista de aproximación de precisión, Categoría III

3 La función efectuada por las ayudas figura en las Columnas 4 a 8 y 10 a 12.

A/L Aproximación y aterrizaje
T Terminal
E En ruta

4 ILS Sistema de aterrizaje por instrumentos. Los números romanos I, II y III indican la categoría de actuación del ILS, I, II o III. (I) indican que la instalación está en servicio.

La letra “D” indica que se requiere un DME para sustituir a un componente de radiobaliza de un ILS.

Nota. La indicación de la categoría se refiere a la norma de performance que ha de alcanzarse y mantenerse, de conformidad con las especificaciones pertinentes del Anexo 10 de la OACI, y no con las especificaciones del equipo ILS, ya que ambas especificaciones no son necesariamente las mismas.

Un asterisco (*) indica que el ILS requiere una señal de Categoría II, pero sin la fiabilidad y disponibilidad que proporcionan el equipo de reserva y la conmutación automática.

5 Localizador de radiofaro, asociado a un ILS o para utilizarlo como ayuda de aproximación en un aeródromo.

6 Equipo radiotelemétrico. Cuando figura una AX@ en la Columna 6 junto con el VOR de la Columna 7, quiere decir que el DME debe instalarse en un sitio común con el VOR.

7 VOR Radiofaro omnidireccional en VHF.

8 NDB Radiofaro no direccional.

9 Las distancias y altitud a las cuales se requieren señales VOR o VOR/DME indicadas en millas marinas (NM) o miles de pies, o la cobertura nominal recomendada del NDB indicada en millas marinas.

10, 11, 12 GNSS sistema mundial de navegación por satélite (incluye ABAS, GBAS y SBAS).

ABAS (sistema de aumentación basado en aeronave) según lo previsto, se utilizará en navegación en ruta, terminal, y aproximaciones que no son de precisión. Llenando esta columna indica cuando los servicios de navegación son permitidos a través del uso del GPS + RAIM o GPS + RAIM con cualquier otro sistema de apoyo abordo.

GBAS (sistema de aumentación basado en tierra) según lo previsto se utilizará en las aproximaciones y aterrizajes de precisión de CAT I, CAT II y CAT III.

SBAS (sistema de aumentación basado en satélites) según lo previsto, se utilizará en navegación en ruta, terminal, aproximaciones de no precisión con guiado vertical y aterrizajes que no son de precisión. La X indica disponibilidad de servicio; se determinará el emplazamiento exacto de la instalación.

13 Observaciones

Nota. En las Columnas 5 a 12 se utilizan los símbolos siguientes:

D DME requerido pero no en servicio.
DI DME requerido y en servicio.
X Requerido pero no en servicio.
XI Requerido y en servicio.

TABLE CNS 3 / TABLA CNS 3

TABLE OF RADIO NAVIGATION AIDS / TABLA DE AYUDAS PARA LA RADIONAVEGACIÓN

Station/Territory Estación/Territorio	Rwy type Tipo de pista	Function Función	ILS	L	DME	VOR	NDB	Coverage Cobertura	GNSS			Remarks Observaciones
									ABAS	GBAS	SBAS	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

APÉNDICE O

REGIONAL DEACTIVATION PLAN OF NDB STATIONS
PLAN REGIONAL PARA DESACTIVACION DE ESTACIONES NDB

CAR REGION/ REGION CAR

Update: 22 September 2008 / 22 septiembre 2008

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
ANGUILLA (United Kingdom) THE VALLEY WALL BLAKE, Anguilla I.	ANG	A/E	2018	NACC/WG/01 Conclusion 1/8
ANTIGUA AND BARBUDA SAINT JOHNS/V.C. Bird, Antigua I.	ANU	A/E	2018	NACC/WG/01 Conclusion 1/8
	ZDX	A/E	2018	NACC/WG/01 Conclusion 1/8
BAHAMAS ALICE TOWN/South Bimini, Bimini I.	ZBB	E	?	
FREEPORT/Intl, Grand Bahama I.	ZFP	AE	?	
GEORGE TOWN/EXUMA Intl,	ZGT	A/L	?	
NASSAU/Intl, New Providence I.	ZQA	AE	?	
BARBADOS				
BRIDGETOWN/Grantley Adams Intl.	BGI	A/E	2005	It will remain serviceable until maintenance support becomes exhaustive. No later than 2018 / Permanecerá en servicio hasta que mantenimiento sea exhaustivo. No más allá de 2018.
BELIZE				
BELIZE/Intl.	BZE	AE	?	
CAYMAN ISLANDS				
CAYMAN BRAC/Gerrard Smith Intl.	CBC	AE	?	

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
GEORGETOWN/Owen Roberts Intl.	ZIY	AE	?	
COSTA RICA				.
COTO 47	COT	AE	?	
LOS CHILES	CHI	E	?	
HORCONES	HOR	AE	?	
PARRITA	PAR	E	?	
CUBA				
CAYABO	UCY	T, E	2010 - 2015	
CAYO LARGO DEL SUR/Vilo Acuña Intl.	UCL	AE	2015 - 2020	
CIEGO DE AVILA/Maximo Gomez Intl.	UCV	A	2015 - 2020	
HOLGUIN/Frank Pais Intl.	UHG	AE	After/Posterior 2020	
NUEVA GERONA	UNG	AE	2015 - 2020	
SANTIAGO DE CUBA/Antonio Maceo	UCU	AE	2015 - 2020	
DOMINICAN REPUBLIC				
BARAHONA/María Montés Intl.	BHN	AE	-	Decomissioned / Desmantelado
HERRERA/Herrera Intl.	HER	AE	-	Decomissioned / Desmantelado
LA ROMANA/La Romana Intl.	LRN	AE	?	
PUERTO PLATA/Gregorio Luperon Intl.	PPA	AE	?	
PUNTA CANA/Punta Cana Intl.	PCA	AE	?	
PUNTA CAUCEDO/SANTO DOMINGO/De las Américas Intl.	HIJ	AE	-	Decomissioned / Desmantelado
GUERRA	LAS	AE	?	Decomissioned / Desmantelado
Higuero	HGR	AE	?	
EL SALVADOR				
SAN SALVADOR/El Salvador Intl.	LAN	A	?	
SAN SALVADOR/Ilopango Intl.	YSX	A	?	
FRENCH ANTILLES (France)				

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
FORT DE FRANCE/Le Lamentin, Martinique	FXF	AE	2018	NACC/WG/01 Conclusion 1/8
FORT DE FRANCE/Le Lamentin, Martinique	FOF	AE	2018	NACC/WG/01 Conclusion 1/8
POINTE-A PITRE/Le Raizet, Guadeloupe	PTP	A	2018	NACC/WG/01 Conclusion 1/8
GRENADA				
SAINT GEORGES/Point Salines	GND	AE	2018	NACC/WG/01 Conclusion 1/8
GUATEMALA				
Mundo Maya/Flores Intl.	TIK	AE	Mar 2011	
GUATEMALA/La Aurora	GUA	T	Jan 2009	
IZTAPA	IZP	A	?	
PUERTO BARRIOS/Puerto Barrios	BAR	AE	Dec 2010	
RABINAL	RBN	E	?	
HAITI				
Port-Au-Prince/Port-Au-Prince Intl.	HHP	AE	-	Decomissioned / Desmantelado
HONDURAS				
COPAN RUINAS	RUI	E	?	
LA CEIBA/Golosón Intl.	LCE	AE	?	
Coxen Hole/ROATAN	ROA	A	?	
SAN PEDRO SULA/La Mesa Intl.	SAP	A	?	
TEGUCIGALPA/Toncontín Intl.	TGU	AE	-	Decomissioned / Desmantelado: COCESNA
	TNT	AE	-	Decomissioned / Desmantelado: COCESNA
PUNTA CASTILLA	CTL	AE	?	
PUERTO LEMPIRA	PLP	E	?	
PICACHO/Tegucigalpa	PIC	E	2008	Decomissioned / Desmantelado: AIP Honduras
JAMAICA				
KINGSTON/Norman Manley Intl.	KIN	AE	20 Nov 06	CAD letter / Carta DGAC: 04 Apr 08
MONTEGO BAY/Sangster Intl.	MBJ	AE	13 Mar 08	CAD letter / Carta DGAC: 04 Apr 08

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
MEXICO				
ACAPULCO/Gral. Juan N. Alvarez Intl.	SMS	E	?	
CHETUMAL/Chetumal Intl.	CTM	A	?	
CHIHUAHUA/Gral. Roberto Fierro Villalobos Intl.	CUW	AE	?	
CHOIX	CHX	E	?	
COZUMEL/Cozumel Intl.	CZL	AE	?	
GUAYMAS/Gral. José Maria Yañez Intl.	GYM	AE	?	
LOS MOCHIS			?	Reccomended / Recomendado
MERIDA/Lic. Manuel Crescencio Rejón Intl. (PROGRESO)	MPG	E	?	
MEXICO/Lic. Benito Juárez Intl.	MW	A	?	
SAN MARCOS	SMC	A	?	
SANTA ANITA		A	?	Reccomended / Recomendado
TAMPICO/Gral. Francisco Javier Mina Intl.	TAM	A	?	
TEPIC		E	?	In project / Proyectado
MONTSERRAT (United Kingdom)				
PLYMOUTH/W.H. Bramble, Montserrat I.	MON	A/L	2018	NACC/WG/01Conclusion 1/8
NETHERLANDS ANTILLES (Netherlands)				
PHILIPSBURG/Prinses Juliana, St. Maarten I.	PJM	AE	?	
WILLEMSTAD/Hato, Curacao I.	PJG	AE	?	
NICARAGUA				
MANAGUA/Augusto César Sandino Intl.	YNP	AE	30 Jun 2007	
PUERTO RICO (United States)				
DORADO	DDP	AE	?	
MAYAQUEZ/Mayaquez	MAZ	A	?	
POINT TUNA	X	E	?	
ROOSEVELT ROADS	NRR	T	?	

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
SAN JUAN DE PUERTO RICO/Luis Muñoz Marín Intl.	L	A	?	
SAN PAT		T	?	
Saint Kitts and Nevis				
Basseterre/ Robert L. BradShaw, St. Kitts Is.	SKB	AE	2018	NACC/WG/01Conclusion 1/8
SAINT LUCIA				
CASTRIES/George F. Charles	SLU	AE	2018	NACC/WG/01Conclusion 1/8
VIEUXFORT/Hewanorra Intl.	BNE	AE	2018	NACC/WG/01Conclusion 1/8
SAINT VINCENT AND THE GRENADINES				
CANOUAN/Canouan Is.	CAI	A	2018	NACC/WG/01Conclusion 1/8
KINGSTOWN/E.T. Joshua	SV	AE	?	NACC/WG/01Conclusion 1/8
MUSTIQUE/ Mustique Intl.				In Project / Proyectado
TRINIDAD AND TOBAGO				
PORT OF SPAIN/Piarco Intl. Trinidad I.	TRI	AE	2018	NACC/WG/01Conclusion 1/8
PIARCO APP/ Galeota	GAL	A	2018	NACC/WG/01Conclusion 1/8
SCARBOROUGH/Crown Point, Tobago I.	TAB	AE	2018	NACC/WG/01Conclusion 1/8
TURKS AND CAICOS ISLANDS (United Kingdom)				
GRAND TURK/Grand Turk Intl.	GT	A	?	
PROVIDENCIALES/Providenciales Intl.	PV	AE	?	
SOUTH CAICOS/South Caicos Intl.	SC	A	?	
VIRGIN ISLANDS (United Kingdom)				
ROADTOWN/Terrance B. Lettsome, Tortola I.	BFI	AE	2018	NACC/WG/01Conclusion 1/8
VIRGIN ISLANDS (United States)				
CHRISTIANSTED/Henry E. Rohlsen,	SX	A	2018	NACC/WG/01Conclusion 1/8

SAM REGION / REGION SAM

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
ARGENTINA				
COMODORO RIVADAVIA/Gral. Mosconi		E		
CORDOBA/Ing. Aer. A. L. Taravella		A/L/T/E	2008	
FORMOSA/Formosa		A/L/T		
GENERAL PICO		E		
JUJUY/Jujuy		A/L/E	2008	
JUNIN		E		
LA PLATA		E		
MALARGUE		E		
MAR DE PLATA/Brig. Gral. B. de la Colina		A/L/T/E		
MENDOZA/El Plumerillo		A/L/T		
NEUQUEN/Presidente Peron		E		
ORAN		E	2008	
POSADAS/Libertador Gral. D. José de San Martín		A/L		
RESISTENCIA/Resistencia		A/L/E		
RIO GALLEGOS/Piloto Civil N. Fernández		A/L/E	2008	
RIO GRANDE/Rio Grande		A/L/E		
SALTA/Salta		A/L		
SAN ANTONIO DE ARECO		E		
SAN CARLOS DE BARILOCHE/San Carlos de Bariloche		A/L/E		
SAN JUAN		E		
TUCUMAN/Tte. Benjamín Matienzo		A/L		
BOLIVIA				
CHARAÑA		E	2017	
COCHABAMBA/Jorge Wilsterman		E	2017	
LA PAZ/El Atlo Intl.		A/L/T/E	2017	
RIBERALTA		E	2017	
ROBORE		E	2017	
SANTA ANA		E	2017	
SANTA CRUZ/Viru Viru		A/L/E	2017	
SUCRE		E	2017	
TARIJA/Oriel Lea Plaza		E	2017	

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
TRINIDAD/Tte. Av. Jorge Henrich Arauz		A/L/E	2017	
YACUIBA		E	2017	
BRAZIL				
ABROLHOS		E		
ALDEIA		T/E		
ALTA FLORESTA	ATF	E	Jan 2012	245Khz
AMAPA	AMP	E	Jan 2019	275Khz
ARACAJU	ACJ	E	Jan 2012	335Khz
BAGE	BGE	E	Jan 2012	235Khz
BARREIRAS	BRR	E	Jan 2012	375Khz
BAURU	BRU	E	Jan 2019	380Khz
BELEM/Val De Caes	BEL	A/L/E	Jan 2012	250Khz
BELO HORIZONTE/Tancredo Neves Intl.	BHZ	A/L/T/E	Jan 2012	520Khz
BOA VISTA/Boa Vista Intl.	BVI	A/L/E	Jan 2012	405Khz
BRASILIA/Brasilia Intl.	BRS	T/E	Jan 2012	340Khz
CAMPO GRANDE/Campo Grande Intl.	IG	A/L/T/E	Jan 2019	395Khz
	CGR		Jan 2019	270Khz
CAMPOS		E		
CARAJÁS		E		
CARAUARI	CUA	E	Jan 2019	285Khz
CARAVELAS	CVL	E	Jan 2012	365Khz
CAROLINA	CNA	E	Jan 2012	330Khz
CAXIAS	CXS	T	Jan 2012	1690Khz
CORUMBÁ/Corumbá Intl.	CUB	A/L/T/E	Jan 2019	375Khz
CRUZEIRO DO SUL/Cruzeiro do Sul Intl.	CZS	A/L/E	Jan 2012	260Khz
CUIABÁ/Marechal Rondom	CIA	A/L/T/E	Jan 2012	380Khz
CURITIBA/Afonso Pena Intl.	PNH	A/L/T/E	Jan 2012	255Khz
FLORIANÓPOLIS/ Hercílio Luz Intl.	BKO	A/L/E	Jan 2019	380Khz
	IL		Jan 2019	350Khz
FORTALEZA/ Pinto Martins	PCI	A/L/E	Jan 2019	210Khz
FOZ DO IGUACU/Cataratas Intl.	QQ	A/L	Jan 2019	395Khz
GABRIEL		E		
GUAJARÁ		E		
ILHEUS	YLH	E	Jan 2019	305 Khz
ITACOATIARA	YTC	E	Jan 2019	320 Khz
JACAREACANGA	JAC	E	Jan 2012	360Khz
LAGES	LJS	E	Jan 2019	240Khz
LAPA		E		
LUZIANIA	LVZ	T	Jan 2012	400Khz
MACAPA/Macapa Intl.	MCP	A/L/E	Jan 2012	215Khz

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
MACEIO	MCO	E	Jan 2012	340Khz
MANAUS/Eduardo Gomes Intl.	PEL	A/L/T	Jan 2062	410Khz
MONTES CLAROS		E		
MOSSORO	MSS	E	Jan 2012	275 Khz
MOZ		E		
NATAL/Augusto Severo Intl.	MXN	A/L/E	Jan 2016	205 Khz
PALMAS	PMS	E	Jan 2012	255 Khz
PARANAGUA	PNG	E	Jan 2019	340 Khz
PARNAIBA	PNB	E	Jan 2019	365 Khz
PAULO AFONSO	PAF	E	Jan 2012	325 Khz
PELOTAS	PTS	E	Jan 2012	340 Khz
PETROLINA	PTL	E	Jan 2012	345 Khz
PIRAI		E		
POCOS	PCL	E	Jan 2019	415 Khz
PONTA PORA/Ponta Pora Intl.		A/L/E		
PORTO ALEGRE/Salgado Filho Intl.	PA	T/E	Jan 2012	315 Khz
	PAG		Jan 2012	330 KhZ
RECIFE /Guararapes	VSA	A/L/E	Jan 2012	285 Khz
RIO BRANCO	RBC	E	Jan 2012	355 Khz
RIO DE JANEIRO/Galeão Antônio Carlos Jobim Intl.	YLA	A/L	Jan 2014	330 Khz
RONDONIA		E		
SALVADOR/Deputado Luis Eduardo Magalhaes	SVD	A/L/T	Jan 2012	275 Khz
SANTAREM/Santarem Intl.	STM	A/L/T/E	Jan 2012	350 Khz
SAO LUIS/ Marechal Cunha Machado	SLI	A/L/T/E	Jan 2012	280 Khz
TABATINGA/Tabatinga Intl.		A/L/T		
TEFE	TFE	E	Jan 2012	300 Khz
UBERABA		E		
URUBUPUNGA	URP	E	Jan 2012	335 Khz
URUBURETAMA	URT	E	Jan 2014	235 Khz
URUGUAIANA/ Rubem Berta Intl.		A/L/T		
CHILE				
ARICA/Chaculluta		A/L		
BALMACEDA	BAL	E	Dec 2018	390 Khz
CALAMA	CFL	E	Dec 2018	215 Khz
CALDERA	CLD	E	Under study / En estudio	227 Khz
CHAITEN	TEN	E	Dec 2018	234 Khz
CHILLAN	CHI	E	Dec 2012	411 Khz
CONCEPCION/Carriel Sur	CE	T/E	Dec 2018	254 Khz
CURICO	ICO	E	Dec 2008	270 Khz

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
ISLA REY JORGE	IRJ	E	Under study / En estudio	360 Khz
IQUIQUE/Gral. Diego Aracena	R	A/L	Under study/ En estudio	368 Khz
PUERTO AGUIRRE	PAR	E		Decomissioned / Desmantelado
PUERTO MONTT/El Tepual	MO	E	Dec 2008	325 Khz
PUNTA ARENAS/Presidente Cabo Ibañez del Campo	NAS	T/E	Under study / En estudio	270 Khz
SANTIAGO/Arturo Merino Benitez	UE	E	Dec 2019	220 Khz
SANTO DOMINGO	SNO	E	Under study / En estudio	355 Khz
TABON	TBN	E		Decomissioned / Desmantelado
TONGOY	TOY	E	Under study / En estudio	260 Khz
COLOMBIA				
ABEJORRAL		E		
AMBALEMA		E		
BARRANCA BERMEJA		E		
BARRANQUILLA/Ernesto Cortissoz		A/L/E		
SANTAFE DE BOGOTA/Eldorado		A/L/T/E		
BUCARAMANGA		E		
BUENAVENTURA	BUN	E	2005	Replaced by VOR/DME Reemplazado por VOR/DME
CALI/Alfonso Bonilla Aragón	CLO	T/E	2008	Replaced by VOR/DME Reemplazado por VOR/DME
CARTAGENA/Rafael Nuñez		A/L		
LETICIA/Alfredo Vasquez Cobo	LET	A/L/E	2009-2018	
MERCADERES	MER	E	1997	Replaced by VOR/DME Reemplazado por VOR/DME
MITU		E		
PEREIRA		E		
RIO HACHA		E		
SAN ANDRES /Gustavo Rojas Pinilla		A/L/T/E		
SAN JOSE DEL GUAVIARE		E		
TECHO	TEH	E	2006	Replaced by VOR/DME Reemplazado por VOR/DME
TULUA		E		
TUMACO	TCO	E	2007	Replaced by VOR/DME Reemplazado por VOR/DME
VILLAVICENCIO		E		
ZIPAQUIRA		E		

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
ECUADOR				
AZCAZUBI		T		
CHONGON		T		
CUENCA		E		
ESMERALDAS		E		
LATACUNGA/Cotopaxi Intl		A/L		
PALMA		T		
FRENCH GUIANA (France)				
CAYENNE/Rochambeau		A/L/E		
GUYANA				
TIMEHRI/Cheddi Japan Intl.		A/L/E		Decomissioned / Desmantelado
KATA		T/E		Decomissioned / Desmantelado
PANAMA				
DAVID/Enrique Malek	DAV	A/L	Dec 2010	
PANAMA/Tocumen Intl.	NAT	A/L	Dec 2012	
TABOGA	TBG	E	Dec 2009	
WANNKANDI		E		
PARAGUAY				
ASUNCION/Silvio Pettirossi		A/L/E		
CONCEPCION		E		
ESTIGARRIBIA		E		
FILADELFIA		E		
PERU				
AYACUCHO	AYA	E	2011	
CAJAMARCA	MAR	E	2011	
PISCO/Pisco		T		Decommissioned / Desmantelado
TARAPOTO		E		Decomissioned / Desmantelado
SURINAME				
PARAMARIBO/Zorg En Hoop				Decomissioned / Desmantelado
ZANDERY/Johan Adolfo Pengel Intl.		A/L/E		Decomissioned / Desmantelado

Administration/Location Administración/ Lugar	Identification/ Identificación	Function/ Función	Deactivation Date/ Fecha de desactivación	Remarks/ Observaciones
1	2	3	4	5
URUGUAY				
COLONIA/Internacional de Colonia		A/L		
MALDONADO/Intl C/C Calos A.		A/L		
Curbelo				
Laguna del Sauce				
MONTEVIDEO/Aeropuerto Angel S. Adami Intl.		A/L		
MONTEVIDEO/Carrasco Intl.		A/L/T/E		
RIVERA/Cerro Chapeu Intl.		A/L		
SALTO/Nueva Hesperides Intl.		A/L/E		
VENEZUELA				
CABO CODERA		E		
CARACAS/Simon Bolivar Intl., Maiquetia		A/L/E		
CARUPANO		E		
ELORZA		E		
GRAND ROQUE		E		
LA DIVINA PASTORA		E		
MARACAIBO/La Chinita Intl.		A/L/E		
MARGARITA I./ Intl. Del Caribe, Gral. Santiago Marino		A/L/E		
TUCUPITA		E		
VALENCIA/Zim Valencia Intl.		A/L		

APÉNDICE P

ESTRATEGIA REGIONAL UNIFICADA DE VIGILANCIA
REGIONES CAR/SAM

ÍNDICE

1	**Introducción**.....	3A-2
1.1	Consideraciones generales.....	3A-2
1.2	Alcance de la estrategia de vigilancia….....	3A-2
1.3	Estructura del documento.....	3A-3
1.4	A quién va dirigido ……....	3A-3
2	**Evolución del escenario operacional de vigilancia**.....	3A-4
2.1	Espacio aéreo en ruta y TMA……....	3A-4
2.2	Operaciones de aeródromo.....	3A-5
2.3	Sistemas de a bordo.....	3A-5
2.4	Cronograma de propulsores operacionales.....	3A-6
3	**Evolución de la infraestructura de vigilancia**.....	3A-7
3.1	Espacio aéreo en ruta y TMA.....	3A-7
3.2	Operaciones de aeródromo.....	3A-8
3.3	Sistemas de a bordo….....	3A-8
3.4	Cronograma de la infraestructura de vigilancia….....	3A-10
3.5	Plan de acción regional….....	3A-11
3.6	Cronograma del plan de acción regional.....	3A-12
Anexo A	.....	3A-13
Anexo B	.....	3A-14
Anexo C	.....	3A-17
Anexo D	.....	3A-19
Anexo E	.....	3A-20

ESTRATEGIA DE VIGILANCIA PARA LAS REGIONES CAR/SAM

1. Introducción

1.1 Consideraciones generales

1.1.1 Este documento inicial es el resultado de la tarea asignada por la reunión GREPECAS 14 al CNS/SUR/TF del Comité CNS, en la que se integró los elementos preliminares de una Estrategia Regional de Vigilancia y la Estrategia Regional CAR/SAM para el uso de la ADS-C y la ADS-B en el corto, mediano y largo plazo en una Estrategia Regional Unificada para la Implantación de los Sistemas de Vigilancia. Este es un documento vivo basado en la planificación a nivel mundial y regional:

a) Las Estrategias Mundiales aparecen descritas en el Doc 9750, Plan Mundial de Navegación Aérea, en relación a sus iniciativas:

- IPM-09 Conciencia situacional: fomenta la implantación operacional de la vigilancia de los enlaces de datos, y la definición del uso de la ADS-B y la ADS-C.
- IPM-17 Aplicaciones de enlaces de datos: fomenta el uso de aplicaciones de enlaces de datos y su armonización para lograr operaciones transparentes e inter-funcionales.

b) Implantación de Sistemas de Vigilancia en las Regiones CAR/SAM: Doc. 8733, "Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea", Tabla 4A CNS - Plan Regional de Sistemas de Vigilancia.

1.1.2 El principal objetivo de esta estrategia es proponer los sistemas de vigilancia apropiados para ser aplicados en el corto y mediano plazo en las Regiones CAR/SAM y definir un camino evolutivo que fomente la seguridad, inter-funcionalidad y efectividad en términos de costos de la infraestructura requerida para satisfacer las futuras necesidades ATM.

1.1.3 La estrategia de vigilancia debería ser considerada como un documento de orientación para todas las partes involucradas, en la cual no están contenidos requisitos reglamentarios u obligatorios. Cuando se está proyectando introducir el uso de nuevas técnicas de vigilancia en los Estados, las autoridades de navegación aérea debería publicar reglamentación apropiada.

1.1.4 La meta contemplada de esta estrategia es el desarrollo de una infraestructura regional de vigilancia que permita la inter-funcionalidad de los equipos de a bordo en las Regiones CAR/SAM de una manera efectiva en términos de costos.

1.2 Alcance de la estrategia de vigilancia

1.2.1 La implantación de los sistemas de vigilancia debería estar basada en una estrategia armonizada para las Regiones CAR/SAM, tomando en cuenta los requisitos operacionales y los análisis de costo-beneficio pertinentes. También se debería basar en Planes de Acción a fin de garantizar que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM implanten los sistemas necesarios, de conformidad con cronogramas coherentes.

1.2.2 Las tecnologías de vigilancia consideradas en esta estrategia para cumplir con las expectativas actuales y futuras aparecen enumeradas a continuación, y están brevemente descritas en el Anexo C:

- Radar primario (PSR, SMR/ASDE);
- Radar secundario de vigilancia (SSR);
- Vigilancia dependiente automática – Radiodifusión (ADS-B);

- Vigilancia dependiente automática – Contrato (ADS-C); y
- Multilateralización.

1.2.3 A fin de brindar una visión global de la estrategia de vigilancia, los propulsores operacionales, la infraestructura de vigilancia requerida y los estudios y ensayos regionales propuestos en este documento son presentados en orden cronológico.

1.2.4 Las fechas indicadas en este documento definen en qué fecha se calcula que los sistemas de vigilancia estarán operativos a nivel regional. No obstante, algunos de los sistemas de vigilancia descritos en esta estrategia serán utilizados para resolver problemas locales antes de las fechas establecidas en este documento, de manera que habrá una migración desde áreas pioneras hacia áreas regionales más extensas.

1.2.5 La nueva política de implantación de las tecnologías de vigilancia en las Regiones CAR/SAM debería sustentarse primero en una implantación voluntaria en áreas específicas, utilizando el equipamiento certificado existente, seguida de una implantación en áreas más extensas, apoyada por la Regla de Implantación relacionada con el equipamiento mejorado.

1.2.6 La estrategia de vigilancia debería ser considerada como un vínculo entre el Plan Mundial de Navegación Aérea para los Sistemas CNS/ATM (Doc. 9750) y la estrategia de las partes involucradas para las aplicaciones de vigilancia aérea.

1.2.7 Esta estrategia de vigilancia se deriva del Plan Mundial de Navegación Aérea para los Sistemas CNS/ATM (Doc. 9750).

1.2.8 Al momento de implantar los sistemas de vigilancia, los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM deben estar conscientes de los requisitos operacionales del Plan Mundial, especialmente de las IPM (Iniciativas del Plan Mundial) 09 y 17 (Conciencia Situacional e Implantación de las aplicaciones de enlaces de datos).

1.3 Estructura del documento

1.3.1 Este documento está estructurado de la siguiente manera:

- La Sección 1 (esta sección) presenta el propósito del documento, explica su alcance y estructura, y describe el público al que está dirigido y su relación con otros documentos.
- La Sección 2 describe la Evolución del Escenario Operacional de Vigilancia, es decir, los propulsores operacionales contemplados para el corto plazo (2008 - 2011), mediano plazo (2011-2015) y largo plazo (2015-2025) en el área de la vigilancia aérea, para el espacio aéreo en ruta y TMA, las operaciones de aeródromo y los sistemas de a bordo.
- La Sección 3 detalla la Evolución de la Infraestructura de Vigilancia necesaria para hacer frente al ambiente operacional previsto, y especifica un plan de acción tentativo que debe cumplirse en forma oportuna a fin de fomentar el uso operacional de las nuevas tecnologías de vigilancia.
- El **Anexo A** describe el significado de las siglas utilizadas en este documento.
- El **Anexo B** define los distintos términos utilizados en este documento.
- El **Anexo C** describe las técnicas de vigilancia analizadas en este documento.
- El **Anexo D** presenta el espacio aéreo potencia para la implantación ADS-C y ADS-B
- El **Anexo E** presenta la encuesta de IATA sobre equipos de navegación, vigilancia y comunicaciones a bordo de las aeronaves

1.4 A quién va dirigido

1.4.1 Esta estrategia fue desarrollada para los siguientes grupos de interesados en las Regiones CAR/SAM:

- Los departamentos de las autoridades nacionales supervisoras de los países CAR/SAM responsables por la verificación de los sistemas de vigilancia ATM;
- Los departamentos del ANSP civil y militar de los Estados CAR/SAM responsables por la adquisición/diseño, aceptación y mantenimiento de los sistemas de vigilancia ATM;
- Los explotadores aeroportuarios, quienes son responsables por la adquisición/diseño, aceptación y mantenimiento de los sistemas de vigilancia a nivel de los aeropuertos; y
- Los usuarios del espacio aéreo, quienes son los clientes finales de los sistemas de vigilancia ATM.

2. Evolución del escenario operacional de vigilancia

2.1. Espacio aéreo en ruta y TMA

2.1.1. Cada Estado/Territorio/Organización Internacional necesita evaluar la densidad máxima de tránsito, tanto la actual como la esperada para el año 2025, y tomar en cuenta la vida útil de sus radares y su posible sustitución por la ADS-B.

2.1.2. La evolución del escenario operacional de vigilancia para el espacio aéreo en ruta y TMA se basa en tres principios fundamentales para los usuarios terrestres en dicho espacio aéreo. Estos principios prevalecen en toda la estrategia de vigilancia, y son:

- Un sistema de vigilancia independiente para hacer el seguimiento de los objetivos no cooperativos en el espacio aéreo TMA y en ruta, donde y cuando fuera necesario
- Un sistema de vigilancia independiente para hacer el seguimiento de los objetivos cooperativos en el espacio aéreo TMA y en ruta; y
- La vigilancia cooperativa dependiente.

2.1.3. Para el espacio aéreo en ruta y TMA, la seguridad de la aviación y la seguridad operacional seguirán siendo requisitos clave. Existe una necesidad permanente de contar con la capacidad de detectar las aeronaves que no están equipadas con transpondedores SSR o ADS-B, así como las que están experimentando alguna falla de aviónica en el espacio aéreo ATM. También persistirá la detección de objetivos no cooperativos en áreas específicas del espacio aéreo en ruta, de acuerdo con los requisitos de seguridad nacional.

2.1.4. Corto Plazo (hasta 2011)

2.1.4.1. Hasta el 2010, los sistemas de vigilancia independiente predominarán en las Regiones CAR/SAM. Hasta entonces, la posición del objetivo sólo será determinada a través de los sensores terrestres (PSR, SSR y radares Modo S).

2.1.5 Mediano Plazo (2011-2015)

2.1.5.1 A partir de 2010, se contempla el suministro de ADD a las estaciones terrestres en apoyo de las operaciones TMA y en ruta, considerando la creciente tasa de aeronaves equipadas con SSR Modo S (nuevas y reacondicionadas) que serán capaces de transmitir mensajes ADS-B (ADS-B *out*).

2.1.5.2 El primer conjunto de nuevas aplicaciones que serán apoyadas en las Regiones CAR/SAM son la vigilancia terrestre (ADS-B *out*) en un ambiente no radar (ADS-B-NRA), en un ambiente radar (ADS-B-RAD) y los datos derivados de la aeronave (ADS-B-ADD). Se anticipa que la ADS-B-*out* alcanzará su capacidad operacional inicial en 2015.

2.1.6 Largo Plazo (hasta 2015-2025)

2.1.6.1 Otras posibles nuevas aplicaciones están relacionadas con la vigilancia de a bordo (ADS-B-*in*, posiblemente complementada por la TIS-B), incluyendo: La conciencia situacional de a bordo (ATSA-AIRB), la separación visual en la aproximación (ATSA-VSA) y el procedimiento en estela *(in-trail)* en el espacio aéreo oceánico (ATSA-ITP). Se espera que el lanzamiento de la ADS-B-*in* para la conciencia situacional del tránsito aéreo se haga después de 2015.

2.1.6.2 Se anticipa que la integración de la vigilancia aeroportuaria y del espacio aéreo será más amplia a partir de 2015. Esto requiere una mayor integración de la información de vigilancia a nivel SDPD, lo cual requerirá una actualización para poder procesar y enviar la nueva información a los usuarios de la vigilancia conforme los nuevos sistemas vayan entrando en funcionamiento.

2.1.6.3 Hasta 2015, el proveedor de servicios terrestres seguirá siendo responsable por el servicio de separación y por mantener la separación. No obstante, a partir de 2015, habrá una serie de conceptos ATM que impulsarán la evolución del ambiente de vigilancia, a saber:

- Una mejor planificación a mediano plazo, donde las tareas de los controladores que operan en los sectores en ruta y TMA reciben cada vez más apoyo de la automatización. El controlador hará uso del ADD para brindar una visión más exacta de la situación y mejoras en las redes de seguridad;
- La información derivada de la vigilancia estará disponible para apoyar la conciencia situacional del tránsito en la aeronave;
- Se mejorará los sistemas de procesamiento de datos de vuelo a fin de contar con una total predicción de trayectoria en 4D, alineada con las capacidades del FMS 4D;
- La limitada delegación de las tareas de separación a las tripulaciones de vuelo en el espacio aéreo de baja y mediana densidad exigirá una infraestructura de aviónica adicional y herramientas adicionales para el controlador y la tripulación de vuelo; y
- La introducción de un encaminamiento preferido requerirá que el controlador tenga un despliegue visual en tiempo real de la información de vuelo.

2.2. Operaciones de aeródromo

2.2.1 Corto Plazo (hasta 2011)

2.2.1.1 Para ciertos aeropuertos selectos, la detección de todos los móviles dentro del área del aeródromo es permanente en el corto plazo y a lo largo de todo el cronograma de la estrategia.

2.2.2 Mediano Plazo (2011-2015)

2.2.2.1 Se contempla el uso de ADD en apoyo de las operaciones de aeródromo; y la implementación del A-SMGCS nivel I (que puede incluir ADS-B Paquete I, la aplicación ADS-B-APT) y del A-SMGCS nivel II será posible en virtud de sistemas tales como la multilateralización.

2.2.3 Largo Plazo (hasta 2015-2025)

2.2.3.1 Ahí donde los explotadores aeroportuarios prevén un beneficio, se puede iniciar la implantación a largo plazo de A-SMGCS nivel III (que puede incluir la ADS-B Paquete I, la aplicación de ATSA SURF) y A-SMGCS IV. Esto puede requerir una infraestructura ADS-B-*in* y el equipamiento de ciertos vehículos aeroportuarios apropiados con transpondedores.

2.3. Sistemas de a bordo

2.3.1 Corto Plazo (hasta 2011)

2.3.1.1 En el corto plazo, se seguirá utilizando los sistemas SSR o SSR Modo S para el radar de vigilancia basado en tierra o los sistemas de multilateralización. Esto significa que no se prevé equipos adicionales en la aeronave hasta 2011.

2.3.2 Mediano Plazo (2011-2015)

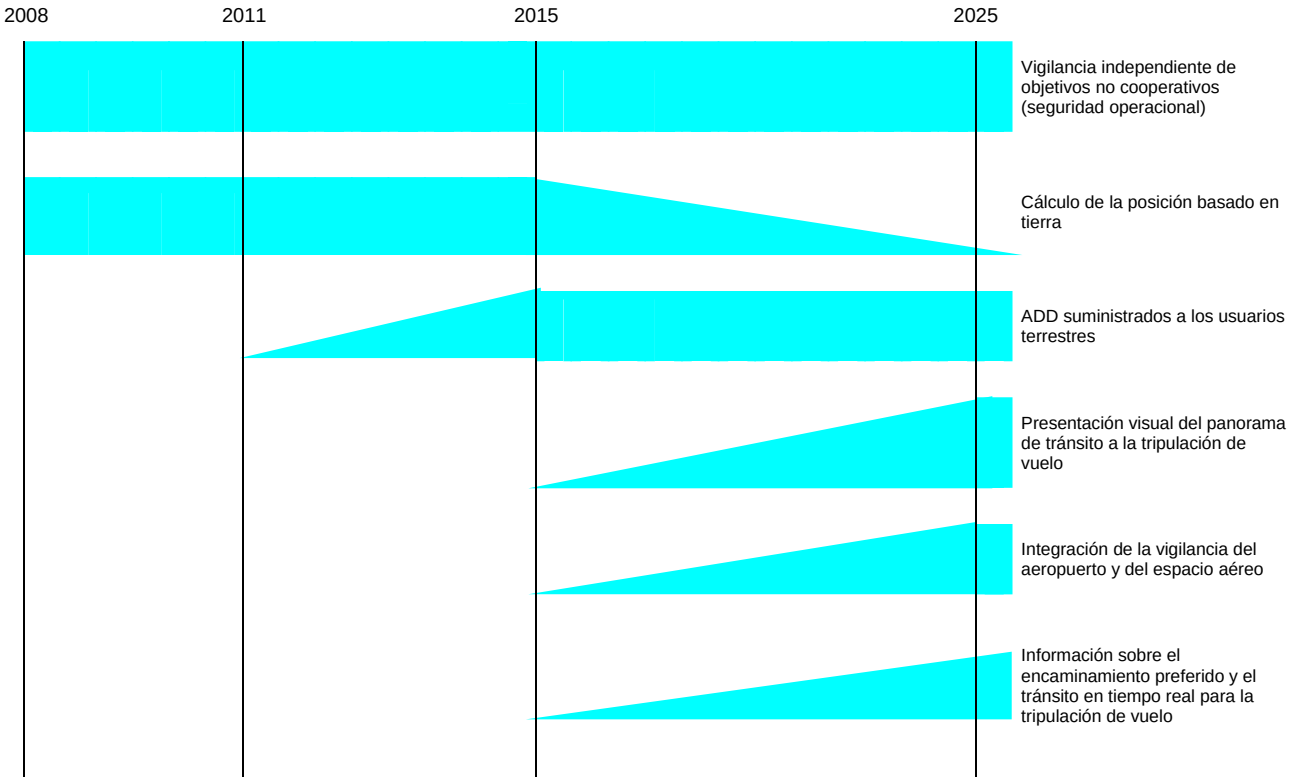
2.3.2.1 Se incrementará la implantación de nuevas aplicaciones de vigilancia terrestre (ADS-B *out*), lo cual requerirá una integración entre el sistema de navegación de a bordo y los transpondedores en modo S, a fin de transmitir información de intención a otras aeronaves y usuarios en tierra. Esto es posible gracias a la ADS-B, utilizando Señales Espontáneas Ampliadas en 1090 MHz u otros enlaces de datos.

2.3.3 Largo Plazo (hasta 2015-2025)

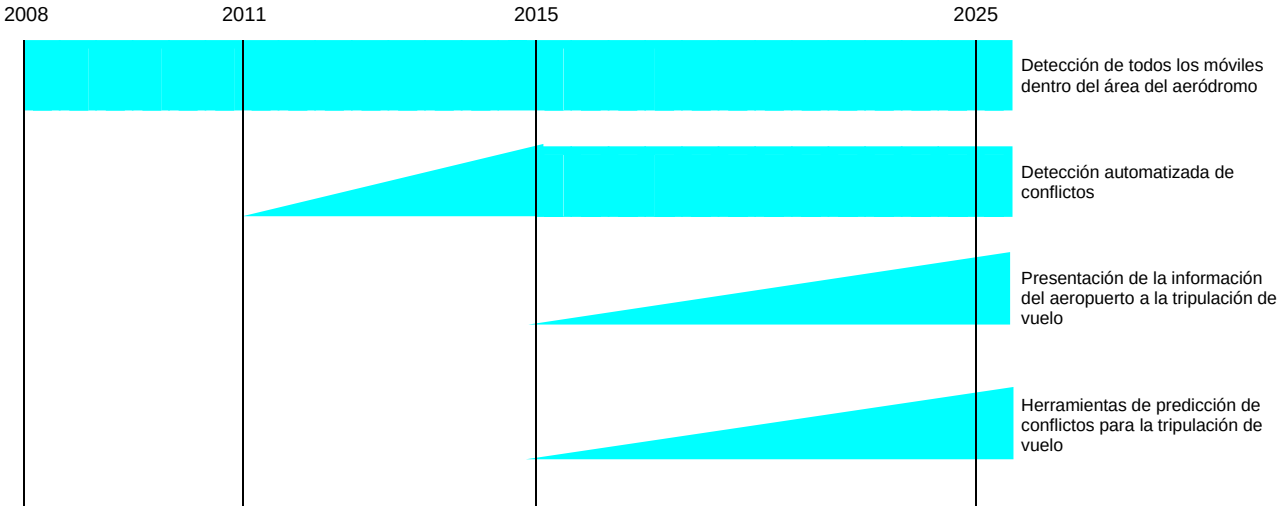
2.3.3.1 La implantación de las aplicaciones de conciencia situacional ASAS ADS-B requerirá un sistema SDPS y despliegue visual a bordo.

2.4. Cronograma de los propulsores operacionales

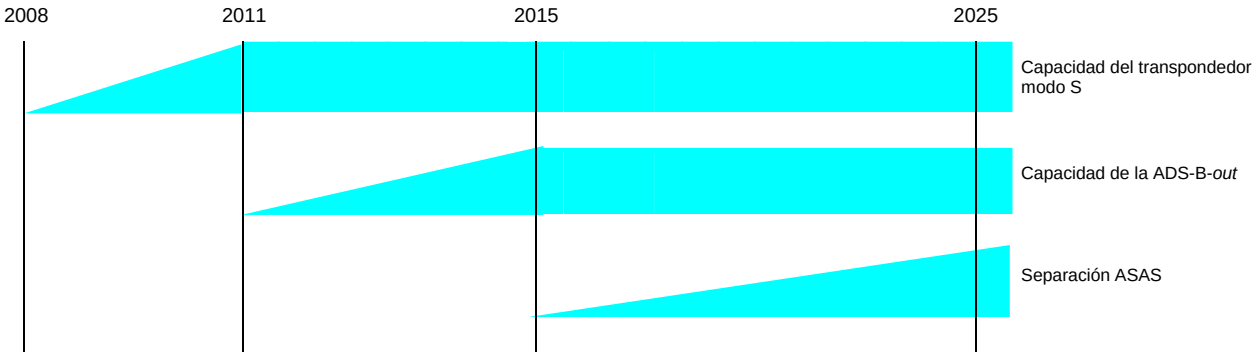
Espacio aéreo en ruta y TMA



Operaciones de aeródromo



Sistemas de a bordo



3. Evolución de la infraestructura de vigilancia

3.1. Espacio aéreo en ruta y TMA

3.1.1. La Vigilancia Independiente en forma de vigilancia de Radar Primario se seguirá usando en vigilancia en-ruta y en área terminal (TMA) de acuerdo con los requisitos locales de seguridad específicos para cada país.

3.1.2 Corto Plazo (hasta 2011)

3.1.2.1 Entre 2008 y 2011, el principal medio de vigilancia seguirá siendo la vigilancia cooperativa, en la forma de SSR y SSR Modo S, la cual será ampliamente utilizada por las agencias civiles para la vigilancia del tránsito aéreo en los servicios TMA y en ruta dentro de la cobertura de la(s) estación(es) interrogadora(s) (basada(s) en tierra). Se continuará con la implantación de SSR monopulso, adaptable al Modo S, en ruta y en áreas terminales de mediano y alto tráfico. El uso de ADS-B (receptores ES Modo S) comenzará a realizar vigilancia en ruta y áreas terminales que no están cubiertas con radar, y fortalecerá la vigilancia en las áreas cubiertas por SSR Modos A/C y S.

3.1.3 Mediano Plazo (2011-2015)

3.1.3.1 A partir de 2010, se implantará la vigilancia elemental SSR Modo S en las TMA de alta densidad, a fin de mejorar la performance del radar secundario. Como aún habrá aeronaves antiguas que no tendrán la capacidad de responder en modo S, se requerirá una interrogación en modo mixto hasta 2015.

3.1.3.2 Se incrementará la implantación de la ADS-B (basada en receptores ES Modo S) en tierra a partir de 2010 para cubrir áreas en ruta y terminales no cubiertas por radar y para fortalecer la vigilancia en áreas cubiertas por SSR Modos A/C y S.

3.1.3.3 Dependiendo del porcentaje de aeronaves equipadas con ADS-B, se debería considerar la implantación de la multilateralización de área amplia (WAM) como una posible vía de transición al ambiente ADS-B en un menor plazo.

3.1.3.4 Se debería hacer un uso operacional de la vigilancia ADS-C en todos los espacios aéreos oceánicos y remotos asociados con las capacidades FANS 1/A.

3.1.3.5 Los sistemas de procesamiento y distribución de datos de vigilancia basados en la tecnología de servidor de vigilancia deberán ir mejorando gradualmente, a fin de fomentar la fusión de los datos radar heredados, contenidos en los ADD, y/o los cálculos de posición por multilateralización y fomentar el uso compartido de datos entre los Estados mediante el uso de protocolos TCP/IP.

3.1.3.6 Cada Estado/Territorio/Organización debería investigar y notificar la política de su Administración con respecto al uso compartido de datos ADS-B con sus vecinos y las metas cooperativas.

3.1.3.7 El plan para el uso compartido de datos ADS-B debería basarse en la selección de centros por pares, el análisis de los beneficios y la formulación de propuestas para el uso de la ADS-B para cada par de centros/ciudades, con miras a mejorar la capacidad de vigilancia.

3.1.3.8 Con el fin de apoyar el plan regional ADS-C y ADS-B, los Estados/ Territorios/ Organizaciones internacionales, así como la entidad que representa a los usuarios del espacio aéreo, deberían organizarse y brindar la siguiente información: un punto de contacto focal, su respectivo plan de implantación, incluyendo un cronograma, e información acerca de sus sistemas de comunicación aire-tierra y de automatización.

3.1.3.9 La tecnología de enlaces de datos ADS-B que será utilizada para las señales espontáneas ampliadas Modo S 1,090 MHz (1090 ES). Se podría iniciar el uso compartido de datos ADS-B.

3.1.3.10 El SSR Modo A/C y el SSR Modo S seguirán siendo los principales elementos de vigilancia para la aproximación, en ruta y áreas terminales.

3.1.4 Largo Plazo (hasta 2015-2025)

3.1.4.1 La mayor parte de los sistemas SSR y SSR Modo S actualmente instalados llegarán al final de su vida útil alrededor de 2015. Los radares SSR Modo A/C que para entonces lleguen al final de su ciclo de vida no serán reemplazados. Estos SSR que cumplen su ciclo de vida serán reemplazados por el uso continuado de la ADS-B con la técnica 1090 ES y los planes para iniciar la implantación de la ADS-B con nuevos enlaces de datos para cumplir los requisitos del sistema mundial ATM.

3.2. Operaciones aeroportuarias

3.2.1 Corto Plazo (hasta 2011)

3.2.1.1 La principal tecnología para calcular la posición de los móviles (tanto aeronaves como vehículos) será el radar (primario) de movimiento en la superficie. La implantación de la multilateralización irá aumentando en forma gradual, cuando las aeronaves responderán a las interrogaciones del SSR Modo A/C o SSR Modo S.

3.2.2 Mediano Plazo (2011-2015)

3.2.2.1 El A-SMGCS Nivel I/II brindará los beneficios en el aeródromo, y los sistemas en tierra podrían requerir información adicional. La manera más eficaz de lograr esto sería a través de la ADS-B, ya que las aeronaves ya estarán equipadas y habrá una manera efectiva en términos de costo de mejorar las estaciones terrestres de multilateralización, aunque puede haber un impacto sobre la aviónica. Si bien muchos sistemas de multilateralización, como norma, están configurados con sus propios seguidores de fusión de datos, es posible que se necesite mejorar los SDPD existentes para apoyar las operaciones de aeródromo.

3.2.3 Largo Plazo (hasta 2015-2025)

3.2.3.1 La introducción del A-SMGCS Niveles III/IV en ciertos aeródromos seleccionados requerirá que las tripulaciones aéreas reciban un mapa del aeropuerto y otros móviles a fin de tener una conciencia situacional y las posibles herramientas de predicción de conflictos en la aeronave. Ahí donde los aeropuertos anticipan un beneficio de estos tipos de aplicaciones, podría ser necesario contar con un servicio TIS-B para garantizar un panorama completo y coherente de la situación en el aeropuerto.

3.3. Sistemas de a bordo

3.3.1 Corto Plazo (hasta 2011)

3.3.1.1 De acuerdo con los requisitos de la OACI, todas las aeronaves que vuelan dentro del espacio controlado de las Regiones CAR/SAM deben estar equipadas con un dispositivo de notificación de la altitud presión. No se anticipa que habrá cambios significativos en los sistemas de a bordo antes de 2011 en este asunto.

3.3.1.2 La proporción de aeronaves equipadas es también fundamental para la instalación de los sistemas ADS-C y ADS-B, para los que se requiere que el ANSP y los usuarios de aeronaves coordinen periódicamente, por lo menos, la siguiente información: la cantidad de aeronaves equipadas que operan en el espacio aéreo en cuestión, la cantidad y el nombre de las líneas aéreas que han equipado aeronaves para ADS-C y ADS-B, el tipo de aeronaves equipadas, la categorización de los datos sobre exactitud/integridad disponibles en las aeronaves.

3.3.1.3 Hasta 2011, la implantación de los sistemas ACAS II en la aviación comercial y general se hará utilizando el transpondedor básico Modo S para la vigilancia elemental (ELS). Los transpondedores ADS estarán integrados en la aviónica GNSS para datos válidos.

3.3.1.4 Durante este período, veremos:

- La implantación de radares SSR Modo S sólo en áreas de aproximación, en ruta y terminales con alta densidad de tránsito.
- La implantación del SSR monoimpulso, adaptable a Modo S, en áreas en ruta y terminales con una mediana y alta densidad de tránsito.

- El inicio de la implantación terrestre de la ADS-B (receptores ES Modo S) para áreas en ruta y terminales no cubiertas por radar, y el fortalecimiento de la vigilancia en áreas cubiertas por SSR Modos A/C y S.
- El inicio de la implantación de la multilateralización, donde las aeronaves responden a las interrogaciones del SSR Modo A/C o del SSR Modo S para la vigilancia de movimientos en superficie del aeródromo.

3.3.2 Mediano Plazo (2011-2015)

3.3.2.1 Entre 2011 y 2015, se implantará el Modo S en los SSR monoimpulso que tengan capacidad para Modo S, en áreas con cobertura y con un tránsito aéreo incrementado, y se observará un mayor número de instalaciones ADS-B en tierra (receptores ES Modo S) para áreas en ruta y terminales no cubiertas por radar, y una reforzada vigilancia en áreas cubiertas por SSR Modo A/C y SSR Modo S. Se iniciará la actualización del transpondedor Modo S de manera que pueda operar en ambientes ADS-B y de multilateralización.

3.3.2.2 Si las aeronaves están operando en un espacio aéreo donde se está utilizando las aplicaciones de vigilancia basadas en tierra ADS-B Paquete I, entonces la configuración de la aviónica requerirá cambios para el envío de los datos adicionales derivados de la aeronave.

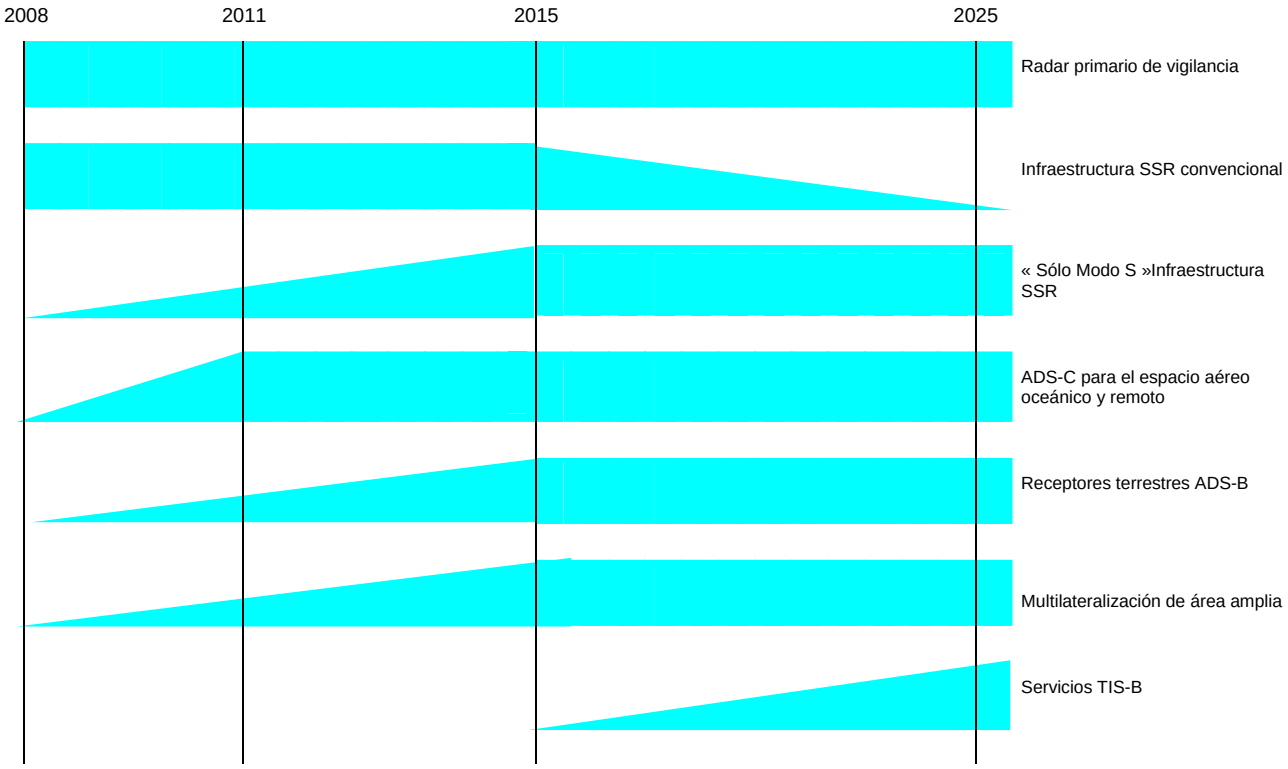
3.3.2.3 Durante el período 2011 – 2015, habrá una mayor implantación de la multilateralización, donde las aeronaves responderán a las interrogaciones SSR Modos A/C y S para la vigilancia de los movimientos en la superficie del aeródromo, y se iniciará la implantación de aplicaciones de vigilancia en las áreas de aproximación, en ruta y terminal (multilateralización de área amplia, WAM) en sectores no cubiertos por vigilancia radar y para fortalecer la vigilancia radar.

3.3.3 Largo Plazo (hasta 2015-2025)

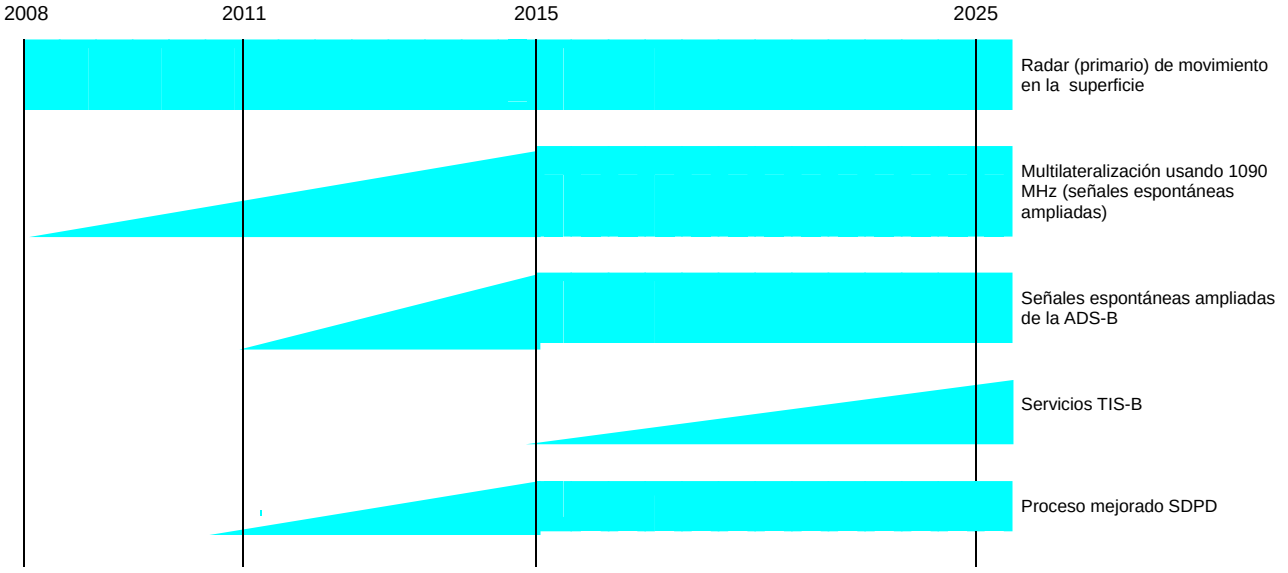
3.3.3.1 A partir de 2015, la transición desde un espaciamiento ASAS hacia la separación ASAS y el encaminamiento preferido podría requerir tener una imagen de alta integridad de la situación del tránsito. En consecuencia, será necesario utilizar la TIS-B e implantar un Sistema de Procesamiento de Datos de Vigilancia (SDPS) a bordo para integrar la ADS-B y la TIS-B para la presentación de la situación aérea en una pantalla gráfica.

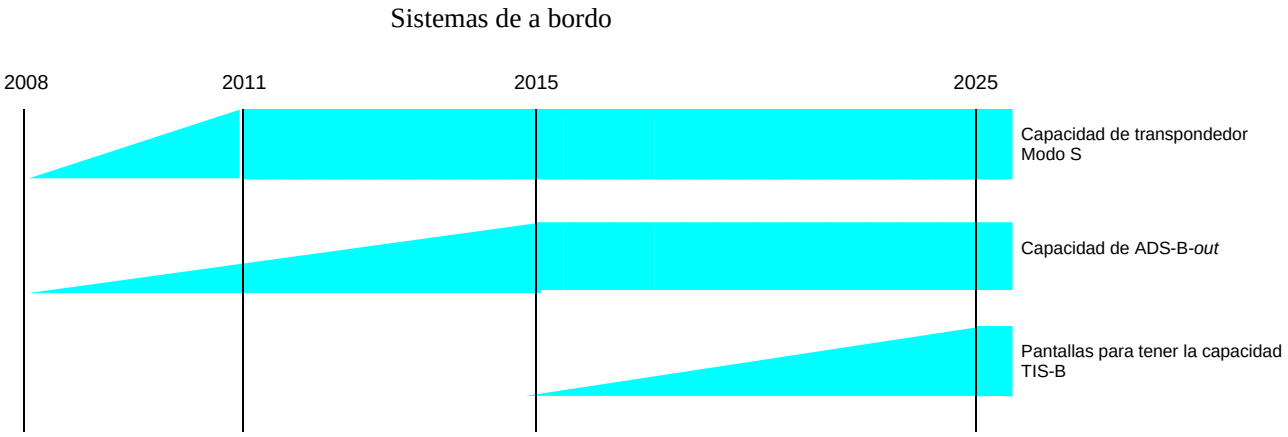
3.4. Cronograma de la infraestructura de vigilancia

Espacio aéreo en ruta y TMA



Operaciones de aeródromo





3.5. Plan de acción regional

3.5.1. Corto Plazo (hasta 2011)

3.5.1.1. En el corto plazo, todas las autoridades de aviación civil de las Regiones CAR/SAM deberán, en forma periódica, asignar y monitorear direcciones de 24 bits en Modo S. Habrá de hacer ensayos para apoyar la introducción operacional de nuevas técnicas, tales como ADS-B y WAM. Dichas evaluaciones incluirían un análisis de costo-beneficio, evaluaciones de la seguridad operacional y la definición de los requisitos operacionales. A fin de convalidar el cronograma previsto en esta estrategia de vigilancia y evaluar la proporción de aeronaves equipadas, cada Estado/Territorio/Organización internacional debería evaluar:

- la vida útil de sus radares y la posibilidad de reemplazarlos por ADS-B;
- la ubicación de posibles estaciones terrestres ADS-C o ADS-B;
- la capacidad que ofrecen los sistemas de automatización ATC tanto actuales como proyectados, para apoyar las aplicaciones ADS-C o ADS-B;
- la máxima densidad de tránsito, tanto la actual como la esperada para el año 2025;
- la cantidad de aeronaves equipadas que operan en el espacio aéreo en cuestión;
- el número, nombre y tipo de las aeronaves equipadas por las líneas aéreas para modo S, ADS-C y ADS-B;
- proporción de equipo Modo S de a bordo que se encuentra defectuoso y su comportamiento; y
- la categorización de los datos de exactitud/integridad disponibles en las aeronaves.

3.5.1.2. La instalación de la ADS-B debería hacerse en las etapas iniciales en coordinación con los Estados/Territorios/Organizaciones internacionales responsables por el control de las áreas adyacentes, y la Oficina Regional correspondiente de la OACI estableciendo un plan basado en acuerdos bilaterales para el uso compartido de datos ADS-B, con miras a una implantación coordinada, armoniosa e inter-funcional. También es necesario asegurarse que las normas regionales de vigilancia y la arquitectura funcional de la vigilancia sean consistentes con la Performance de Vigilancia Requerida (RSP), luego de la aprobación de las disposiciones RSP (que se prevé para 2009).

3.5.1.3. Debido a que se espera una mayor dependencia de la ADS-B (señales espontáneas ampliadas en 1090 MHz), existe el temor que la banda se sature conforme se cargue más información en la restringida banda. Por lo tanto, es necesario analizar si, con el uso de 1090MHz, se sigue apoyando los requisitos de vigilancia.

3.5.2 Mediano Plazo (2011-2015)

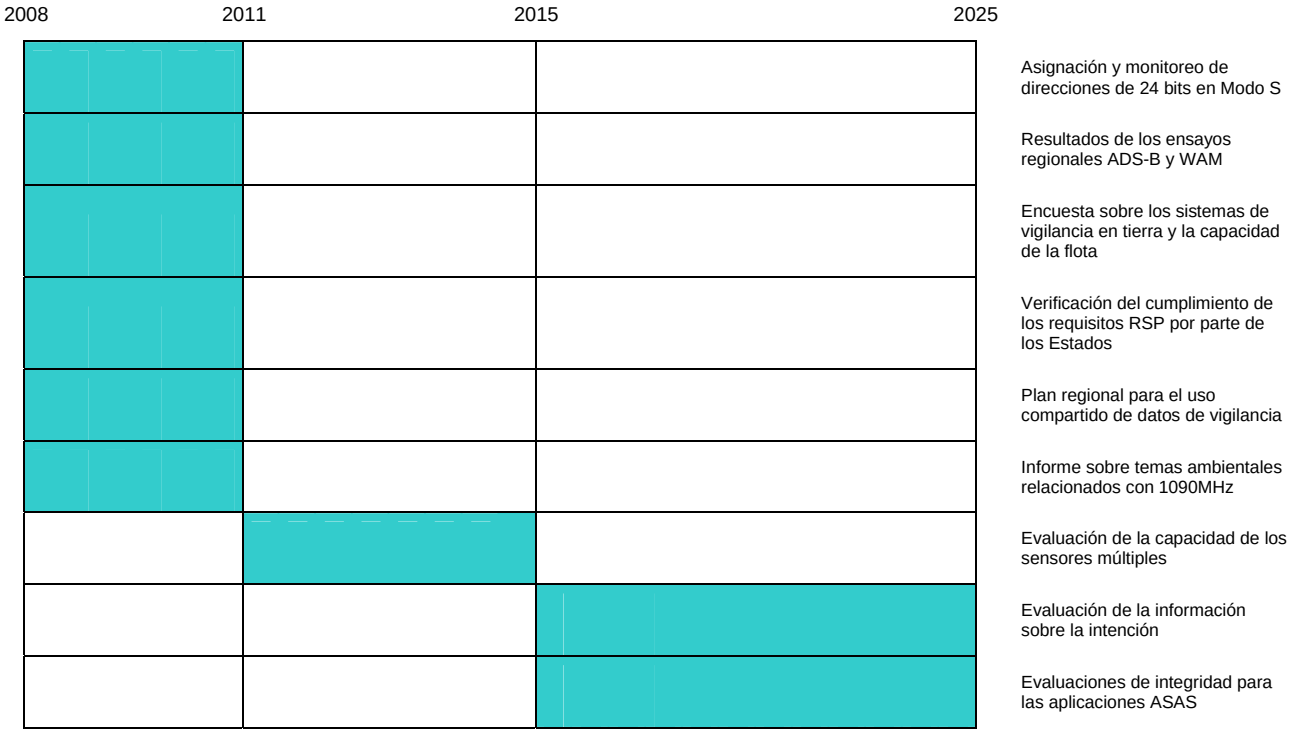
3.5.2.1 En el mediano plazo, se debe evaluar la capacidad de los actuales seguidores de sensores múltiples, a la luz de los requisitos más estrictos necesarios para apoyar y procesar la creciente cantidad de ADD.

3.5.3 Largo Plazo (hasta 2015-2025)

3.5.3.1 En el largo plazo, es necesario identificar el impacto de los nuevos procedimientos que requerirán información "de intención" de las aeronaves. Hay que definir claramente la intención a fin de garantizar que los equipos de aviónica y los productos de procesamiento en tierra sean desarrollados a tiempo para el envío de la información requerida. También es necesario identificar si los requisitos de integridad de la información presentada a la tripulación de vuelo mientras se realizan las aplicaciones de vigilancia ADS-B Paquete I de a bordo requieren que el enlace ascendente de la información sobre el tránsito enviada a la aeronave convalide la integridad de los datos de navegación transmitidos por la ADS-B.

3.6. Cronograma del plan de acción regional

Cronograma del plan de acción regional



ANEXO A

SIGLAS

ACAS	Sistema anticolisión de a bordo
ADD	Datos derivados de la aeronave
ADS	Vigilancia dependiente automática
ADS-B	ADS-Radiodifusión
ADS-C	Contrato ADS
ANC	Comisión de Aeronavegación
ANSP	Proveedor de servicio de navegación aérea
APP	Aproximación (centro o control)
ASAS	Sistema de garantía de la separación de a bordo
ASDE	Equipo de detección de vigilancia del aeropuerto
A-SMGCS	Sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie
ATC	Control de tránsito aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
CDTI	Presentación de información de tránsito en el puesto de pilotaje
CNS	Comunicaciones, navegación y vigilancia
CPDLC	Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
FDPS	Sistema de procesamiento de datos de vuelo
FMS	Sistema de gestión de vuelo
GNSS	Sistema mundial de navegación por satélite
GPS	Sistema mundial de determinación de la posición
ICAO	Organización de Aviación Civil Internacional
M-SSR	Radar secundario de vigilancia monoimpulso
PSR	Radar primario de vigilancia
RSP	Performance de vigilancia requerida
SARPs	Normas y métodos recomendados
SDPD	Sistema de procesamiento y distribución de datos de vigilancia
SMGCS	Sistema de guía y control del movimiento en la superficie
SMR	Radar de movimiento en la superficie
SSR	Radar secundario de vigilancia
TCAS	Sistema anticolisión de tránsito
TIS-B	Servicio de información de tránsito – Radiodifusión
TMA	Area de maniobras (control) de terminal

ANEXO B

DEFINICIONES

La vigilancia se define como la técnica de detección oportuna de blancos, determinación de su posición (y, de ser necesario, la adquisición de información complementaria sobre los blancos) y envío oportuno de esta información a los usuarios, en apoyo del control y separación seguros de los blancos dentro de un área de interés definida.

La vigilancia basada en tierra se define como 'las técnicas terrestres para la oportuna detección de blancos, la determinación de su posición (y, de ser necesario, la adquisición de información complementaria sobre los blancos) y el oportuno envío de esta información a los usuarios, en apoyo del control y separación seguros de los blancos dentro de un área de interés definida'. El 'área de interés definida' se refiere a la capacidad del usuario de elegir qué información es considerada necesaria para asegurar la segura implantación de la aplicación de vigilancia dentro del espacio aéreo físico bajo su responsabilidad.

La vigilancia independiente es una técnica mediante la cual se calcula la posición de la aeronave por medios terrestres y no depende de los datos de posición transmitidos por la aeronave.

La vigilancia dependiente como, por ejemplo, la ADS-B, se basa en el principio de que el blanco informa su propia posición al sistema terrestre y a otros blancos. El blanco también puede suministrar datos derivados de la aeronave. La vigilancia dependiente suministra datos derivados de la aeronave (ADD). Los ADD pueden contener posición de navegación, la identificación y otros datos acerca de la aeronave.

La vigilancia cooperativa es una técnica que requiere que el móvil esté equipado con un sistema de vigilancia dedicada que responda a las transmisiones del sistema en tierra.

La vigilancia no cooperativa es una técnica en la cual la posición de la aeronave es calculada desde tierra y no depende de los datos de posición transmitidos por la aeronave ni de cualquier interacción deliberada a bordo de la aeronave con componentes activos, como, por ejemplo, los transpondedores SSR.

La vigilancia básica le entrega al usuario de la vigilancia:

- La posición de la aeronave (latitud, longitud y altitud)
- Modo A

La vigilancia elemental incluye la vigilancia básica y, además, ofrece al usuario de la vigilancia:

- La identidad de la aeronave – La identidad del vuelo o la matrícula de cola y la dirección de 24 bits,
- Situación del vuelo,
- Altitud de presión de la aeronave en unidades de 100 ft ó 25 ft, si la aeronave está debidamente equipada.

La vigilancia mejorada envía al usuario de la vigilancia una serie de datos derivados de la aeronave (ADD) para brindarle información adicional a las redes de seguridad y sistemas ATM basados en tierra o en el aire. Se puede brindar una vigilancia mejorada a los sistemas terrestres a través del SSR Modo S, ADS-B o de un sistema de multilateralización (a través de interrogaciones activas).

Los datos derivados de la aeronave. Distintas tecnologías de vigilancia cooperativa extraen distinta información de la aeronave. En su forma más sencilla, la información Modo A y Modo C suministrada por el transpondedor SSR de a bordo puede ser clasificada como datos derivados de la aeronave o parámetros de la aeronave enviados por enlace descendente. Los siguientes parámetros vigentes o de corto plazo de la aeronave, cuando son implantan usando el SSR Modo S, son extraídos automáticamente de la aeronave:

- Velocidad aerodinámica (velocidad indicada y número Mach)
- Velocidad respecto al suelo
- Angulo de balanceo del rumbo magnético
- Tasa del ángulo del rastro de altitud seleccionada (o, si no está disponible, la velocidad verdadera)
- Tasa real del ángulo del rastro en sentido vertical

Los parámetros de la vigilancia mejorada que ofrece la ADS-B incluyen los parámetros de posición y de intención a más largo plazo, como por ejemplo, la trayectoria en 4D, los puntos de cambio de trayectoria, etc.

Los usuarios de la vigilancia son:

- Los centros ATM oceánicos
- Los centros ATM en ruta
- Las dependencias ATM en área TMA/aproximación
- Las dependencias de gestión de tránsito en tierra y ATM en torre/aeropuerto
- Los centros militares
- El centro de operaciones de aeronaves de la línea aérea
- El sistema mejorado de gestión táctica de afluencia
- Los sistemas de procesamiento de datos, tales como los sistemas de procesamiento de datos de vuelo
- Las herramientas ATM, tales como la alerta a corto plazo en caso de conflicto
- El objetivo
- Las funciones de vigilancia adyacentes
- Las funciones no ATM (por ejemplo, búsqueda y salvamento).

Los sistemas de procesamiento y distribución de datos de vigilancia (SDPD) aceptan información de los sensores de vigilancia, procesan la información para elaborar el 'mejor' cálculo de la posición de un objetivo y suministran esta información a los usuarios. Asimismo, los sistemas SDPD pueden recibir ADD y distribuirlos a los usuarios de la vigilancia, adjuntándolos a la información sobre la posición.

El A-SMGCS es un sistema aeroportuario que proporciona vigilancia al controlador en tierra. Tiene cuatro niveles de implantación que ofrecen distintos niveles de funcionalidad:

El A-SMGCS nivel I brinda:

- La posición: la presentación a un controlador de la ubicación de una aeronave o vehículo;
- La identificación: la presentación al controlador de la identidad (identificación del vuelo o distintivo de llamada) de la aeronave o vehículo.

El A-SMGCS nivel II ofrece la función de predicción de conflictos para alertar al controlador en cuanto a:

- Posibles colisiones (entre aeronave/vehículo o aeronave/aeronave) en la superficie de la pista o en áreas protegidas
- El posible ingreso de aeronaves o vehículos en áreas restringidas.

El A-SMGCS nivel III incluye funciones que están siendo definidas por la División Comercial de Aeropuertos y Ambientes con el fin de compartir la conciencia situacional del tránsito entre pilotos y conductores, y la introducción de la función de encaminamiento automático. Se puede mejorar la función de guía:

- Presentando a las tripulaciones aéreas y conductores un mapa del aeropuerto que contenga calles de rodaje, pistas, obstáculos y la posición de los móviles;
- Brindando un mapa dinámico con actualizaciones de la situación de las pistas;

- Activando automáticamente las señales dinámicas en tierra (barras de parada, luces en el eje de la pista, etc.) de acuerdo con la ruta emitida por el controlador.

El A-SMGCS nivel IV implica una mejora de las funciones implantadas en el nivel III. De especial importancia para la estrategia de vigilancia es que la función de control estará complementada con una función de resolución de conflictos en la cabina de pilotaje o en el vehículo.

La ADS-B Paquete I es un conjunto de aplicaciones de vigilancia basada en tierra, conciencia situacional del tránsito de a bordo y espaciamiento de a bordo (referencia 6). Obsérvese que, desde que se publicó la referencia 6, se ha mejorado la descripción de las aplicaciones, aunque, en general, siguen estando de acuerdo con el documento al que hacen referencia. El texto que aparece a continuación resume las aplicaciones a noviembre de 2005.

Las aplicaciones de vigilancia terrestre ADS-B Paquete I buscan mejorar la vigilancia terrestre ATC sobre el espacio aéreo en ruta y TMA y sobre la superficie del aeropuerto, y mejorar las herramientas ATC mediante el suministro de datos derivados de la aeronave a través de la ADS-B. Estas aplicaciones son:

- ADS-B-RAD Vigilancia ATC del espacio aéreo TMA y en ruta en áreas que ya están cubiertas por sistemas radar
- ADS-B-NRA Vigilancia ATC de áreas no radar
- ADS-B-APT Vigilancia de la superficie del aeropuerto
- ADS-B-ADD Datos derivados de la aeronave para las herramientas ATC

Las aplicaciones de vigilancia de a bordo ADS-B Paquete I buscan mejorar la vigilancia a bordo (cabina de pilotaje) sobre el espacio aéreo en ruta y TMA, así como sobre la superficie del aeropuerto. Estas aplicaciones son:

- ATSA-SURF Conciencia situacional mejorada del tránsito en la superficie del aeropuerto
- ATSA-VSA Separación visual mejorada en la aproximación
- ATSA-ITP Procedimiento de estela en el espacio aéreo oceánico
- ATSA-AIRB Conciencia situacional mejorada del tránsito durante operaciones de vuelo

Las aplicaciones de espaciamiento de a bordo ADS-B Paquete I buscan utilizar las capacidades de vigilancia de a bordo (cabina de pilotaje) para llevar a cabo aplicaciones donde la tripulación de vuelo es capaz de mantener un tiempo o distancia con respecto a las aeronaves designadas. Estas aplicaciones son:

- ASPA-S&M Operaciones mejoradas de establecimiento de secuencias y fusión
- ASPA-C&P Operaciones mejoradas de cruce y pase

Las aplicaciones ASAS son un conjunto de procedimientos operacionales para los controladores y tripulaciones de vuelo que hacen uso de las capacidades de los sistemas de asistencia a la separación de a bordo a fin de alcanzar una meta operacional claramente definida.

El espaciamiento de a bordo (ASPA) es una categoría de aplicaciones ASAS donde la tripulación de vuelo es capaz de mantener un tiempo o distancia con respecto a las aeronaves designadas. El controlador puede utilizar nuevas instrucciones de espaciamiento para agilizar y mantener una afluencia de tránsito ordenada y segura, y sigue siendo responsable por brindar la separación, de acuerdo con las separaciones mínimas ATC aplicables. Se anticipa que la introducción de las aplicaciones de espaciamiento de a bordo generará nuevos procedimientos y responsabilidades.

La separación de a bordo es una categoría de aplicaciones ASAS donde la tripulación de vuelo es capaz de aplicar la separación con respecto las aeronaves designadas, de conformidad con la separación mínima de a bordo aplicable. En esta aplicación, el controlador puede delegar la separación relacionada con una aeronave designada a la tripulación de vuelo mediante una nueva autorización, aunque el controlador es responsable por brindar la separación, de acuerdo con la separación mínima ATC aplicable con respecto a otras aeronaves. Se anticipa que la introducción de las aplicaciones de separación de a bordo generará nuevos procedimientos y responsabilidades.

La auto-separación de a bordo es una aplicación ASAS donde la tripulación de vuelo tiene la capacidad de brindar separación con respecto a todas las aeronaves conocidas, de conformidad con la separación mínima de a bordo aplicable. La auto-separación de a bordo no está considerada dentro del cronograma de esta estrategia.

ANEXO C

TÉCNICAS DE VIGILANCIA

Radar primario (PSR, SMR/ASDE)

El radar primario opera radiando altos niveles de energía electromagnética y detectando la presencia y características de los ecos que retornan de los objetos reflejados.

La detección de objetivos se basa totalmente en la recepción de energía reflejada; no depende de la energía radiada por el objetivo en sí, es decir, no se requiere contar con equipamiento a bordo de la aeronave.

Radar secundario de vigilancia (SSR)

El radar secundario de vigilancia (SSR) opera transmitiendo interrogaciones en clave a fin de recibir información codificada de todas las aeronaves equipadas con transpondedor SSR, proporcionando un "enlace de datos" bi-direccional en frecuencias de interrogación (1030 MHz) y respuesta (1090 MHz) separadas.

Las respuestas contienen identificación positiva, tal como lo solicita la interrogación, ya sea de una de las 4096 claves (Modo A) o de los informes sobre altitud de presión de la aeronave (Modo C). El concepto cooperativo garantiza una potencia estable de la señal recibida y niveles de potencia transmitida considerablemente inferiores al nivel primario. El SSR permite una vigilancia básica.

El SSR Modo S es un desarrollo del SSR que utiliza las mismas frecuencias de interrogación y respuesta que el SSR, pero las interrogaciones selectivas contienen una dirección única de 24 bits que garantiza que todas las transmisiones son descodificadas únicamente por un transpondedor Modo S de a bordo que tiene dicha dirección de 24 bits.

Una estación en Modo S también transmite formatos convencionales SSR para detectar a las aeronaves que únicamente tienen SSR (Modo A/C), a fin de ser compatible con el SSR en el nivel de éste último.

El transpondedor SSR Modo S es, también, una parte fundamental de la instalación ACAS de a bordo y de la ADS-Radiodifusión, cuando se utiliza la transmisión con señales espontáneas ampliadas en 1090 MHz. El SSR Modo S permite una vigilancia elemental y mejorada.

Vigilancia dependiente automática – Radiodifusión (ADS-B)

La vigilancia dependiente automática – Radiodifusión (ADS-B) es una técnica de vigilancia que permite la transmisión de parámetros derivados de la aeronave, como posición e identificación, a través de un enlace de datos en modo de radiodifusión, para ser utilizados por cualquier usuario en el aire y/o en tierra.

Cada emisor ADS-B difunde periódicamente su posición y otros datos suministrados por los sistemas de aviónica de a bordo. Cualquier usuario, ya sea en el aire o en tierra, dentro del alcance del emisor, puede optar por recibir y procesar la información. Existen tres opciones tecnológicas, a saber: ADS-B 1090ES [que ha sido seleccionado como el enlace inicial para las Regiones CAR/SAM], VDL Modo 4 (enlace de datos de muy alta frecuencia) y UAT (hora de acceso universal). La ADS-B permite una vigilancia elemental y mejorada.

Vigilancia dependiente automática - Contrato (ADS-C)

La vigilancia dependiente automática - Contrato (ADS-C) es una técnica de vigilancia en la cual las aeronaves, mediante un enlace de datos, suministran datos tales como posición e identificación, derivados de los sistemas de aviónica de a bordo. Se establece un "contrato" entre la aeronave y tierra para transmitir datos en una ocasión específica. La ocasión podría estar basada en el tiempo, en una posición o según se especifique en el contrato.

Actualmente, la ADS-C es implantada generalmente a través de SATCOM, pero bastará cualquier enlace de datos que tenga el alcance necesario. Si bien originalmente se contempló como un enlace de datos adecuado a la ATN, las actuales implantaciones aprovechan gran parte de la funcionalidad a través de equipo FANS 1 que muchas aeronaves llevan a bordo.

Servicio de información de tránsito – Radiodifusión (TIS-B)

Un panorama de la situación del tránsito aéreo obtenido por un sistema terrestre de procesamiento de datos de vigilancia puede ser transmitido desde tierra a todas las aeronaves dentro de su alcance y equipadas con los receptores apropiados. La TIS-B cumple tres papeles, a saber:

- El servicio fundamental TIS-B: Este servicio 'salva-brechas' difunde información sobre la aeronave que no puede ser debidamente obtenida en forma directa por la ADS-B, y es utilizado para mejorar la disponibilidad de la información de vigilancia para los usuarios que, normalmente, no pueden recibir transmisiones ADS-B de otras aeronaves. Normalmente, este servicio excluirá de las transmisiones a aquellas aeronaves que difunden mensajes ADS-B.
- Servicio de convalidación ADS-B: Este servicio opcional compara los datos vectoriales sobre la situación de la ADS-B de a bordo con los datos de vigilancia de los sensores basados en tierra y difunde datos de convalidación.
- Servicio de retransmisión ADS-B: La retransmisión automática de mensajes ADS-B recibidos a través de un enlace de datos, traducidos directamente a otros enlaces de datos a fin de extender la conectividad de la ADS-B a los usuarios de enlaces de datos incompatibles.

Multilateralización

La multilateralización es una técnica de vigilancia en la que las respuestas de la aeronave de otras interrogaciones SSR o SSR Modo S o mensaje de señales espontáneas ampliadas del transpondedor Modo S son recibidas pasivamente por 3 ó más estaciones receptoras terrestres. Utilizando técnicas de hora de llegada, se puede determinar la posición y altitud del objetivo. En algunos sistemas de multilateralización, se utiliza interrogaciones selectivas activas en Modo S para extraer datos de la aeronave.

La estrategia de vigilancia distingue tres niveles de funcionalidad, a saber:

- La operación básica, en la que la multilateralización utiliza la hora de llegada de las señales para determinar la posición de la aeronave.
- La operación preliminar, que incluye la operación básica y la adición de integraciones activas para extraer información de identificación de la aeronave de los sistemas de vuelo.
- La operación mejorada, que incluye operaciones básicas y la adición de interrogaciones activas para extraer cualquier información (incluyendo la identificación de la aeronave) de los sistemas de a bordo.

ANEXO D

ESPACIOS AÉREOS POTENCIALES PARA LA IMPLANTACIÓN DE ADS-C Y ADS-B EN LA REGIÓN CAR/SAM

No.	Estado o Organización/ Centro	Espacio Aéreo	Tipo ADS	Estado	Fecha Impl.	Observaciones
1	ACC Bahamas/ Nassau	FIR Nassau	ADS-B	Estudio		Estudios en marcha
2	ACC Cuba/ Habana	FIR Havana (Zona Sud-Este)	ADS-B	Estudio		Estudios en marcha
3	ACC Haiti/ Port au Prince	FIR Port au Prince	ADS-B	Estudio		Estudios en marcha
4	ACC México/ Mérida ACC Monterrey	Golfo de Mexico (Zona central entre FIRs Houston Oceánico y Mexico)	ADS-B	Planificado		Con base en el acuerdo entre México y Estados Unidos
5	ACC Trinidad y Tobago / Piarco	FIR Piarco	ADS-B ADS-C (*)	Planificado		Estudios en marcha *Sector Oceánico Este
6	Estados Unidos/ ARTCC Houston ARTCC Miami	Golfo de Mexico (Zona central entre FIRs Houston Oceánico y Mexico) FIR Miami Oceánico (Zona Nacional)	ADS-B ADS-B	Planificado Planificado		Con base en el acuerdo entre México y Estados Unidos
7	ACC COCESNA/ Cenamer	FIR Cenamer (Sectores Caribe y Pacífico Oceánico)	ADS-B	Estudio		Estudios en marcha
8	Argentina	FIR Ezeiza Zona Oceánica	ADS-C	Planificado		Planificado para implantación a finales del primer trimestre de 2007
9	ACC Brasil/ Atlántico	FIR Atlántico	ADS-C	Planificado		Planificado para estar en plena operación a finales del segundo trimestre de 2009
10	ACC Chile/ Chile	FIR Chile (Espacio Aéreo Continental y Oceánico)	ADS-C	Estudio		

APÉNDICE Q

ACTIVIDADES A SER CONSIDERADAS PARA LOS ENSAYOS ADS B

Actividades a ser consideradas para los Ensayos ADS B

Cinco puntos principales deberían ser considerados por los Estados interesados en llevar a cabo ensayos ADS-B, que son:

- Planificación
- Criterios esperados
- Parámetros de prueba
- Limitaciones del ensayo
- Difusión de los resultados

Planificación

Existe la necesidad de desarrollar un Concepto de Operaciones (CONOPS), en el cual el alcance y requerimientos operacionales deben ser claramente definido así como los asuntos a ser trabajados (i.e. mejoramiento de la eficiencia, ahorro de combustible; realce de capacidades, etc.)

El CONOPS mencionado también deberá definir qué clase de servicio se proporcionará en el área del ensayo (i.e.. servicio radar) y el horario complete para realizar las acciones requeridas, desde la planificación hasta el reporte final.

Todos los interesados directos deben estar identificados e incluidos en el programa a través de la promoción de conferencias con usuarios y clientes, para discutir los contenidos del CONOPS y presentar los beneficios de las nuevas tecnologías. También es importante tener candidatos de alguna aerolínea para comprometerlo y que sea parte del programa desde un principio..

Criterios esperados

- La migración para un ambiente ADS-B debe ser costo-efectivo;
- El uso de la nueva tecnología deberá proporcionar algunos beneficios de seguridad;
- El ensayo debe terminarse en un tiempo razonable de tiempo;
- Los proveedores de servicio de la navegación aérea (ANSP) deben contar con un compromiso pleno de usuarios y reguladores antes del empezar actividades;
- Es importante tener cobertura de radar (por lo menos parcial) sobre el área del ensayo para validar los informes de posición ADS-B;
- Una línea base de performance para las áreas designadas para los ensayos (i.e. rutas existentes) debe establecerse para hacer las posibles futuras comparaciones;
- Debe hacerse por parte del ANSP un análisis Costo-Beneficio (CBA) para los clientes; y
- Deberá hacerse la recolección de datos y efectuar un caso de seguridad sobre la base de los datos presentados a los reguladores.

Parámetros de prueba

- El rango actualizado del sistema prototipo deberá ser medido y comparado con el rango esperado, dependiendo del espacio aéreo designado (en ruta, TMA, tierra);
- La precisión del sistema debe evaluarse en comparación con un sistema de legado conocido (i.e. radares secundarios);
- El performance del sistema deberá monitorearse en términos de NUC (para D260 aviónica compatible) o Categoría de Integridad de Navegación (NIC), Categoría de Precisión de Navegación (NAC), Nivel de Integridad de Sistema (SIL) (para D260A aviónica compatible);
- La probabilidad de recepción deberá también medirse sobre un muestreo amplio de vuelos;
- La ID de vuelo enviada por cualquier aeronave debe ser evaluada por el grupo técnico;
- Debe medirse y determinarse la disponibilidad global del servicio. Se deben registrar y analizar las anomalías de todos los tipos.

Limitaciones del ensayo

- Los ensayos sólo deben limitarse a ADS-B;
- Hay necesidad de validar la performance de la infraestructura de comunicaciones existente;
- El espectro dentro del área del ensayo debe ser monitoreado a fin de asegurar que la frecuencia 1090MHz no sea afectada por los sistemas de legado que actualmente están siendo empleados;
- Es deseable tener un sistema de monitoreo para la salud de la constelación GPS para validar su performance durante el evento de la prueba.

Difusión de resultados

Durante los procesos de ensayo, un equipo dedicado deberá asignarse a fin de recolectar, organizar y analizar los datos que serán usados para escribir el informe complete de los resultados del ensayo y someter el informe al GREPECAS a través del Grupo de Tarea de Vigilancia. Estos resultados y la información deberán ser enviados al Relator del Grupo de Tarea de Vigilancia.

APÉNDICE R

CONSIDERACIONES PARA LOS ESTADOS /TERRITORIOS /ORGANIZACIONES INTERNACIONES PARA REALIZAR ENSAYOS ADS B CON LA FAA

El Estado CAR/SAM hace una solicitud oficial vía memorándum, e/mail o fax a la FAA, Oficina de Aviación Internacional, AWH-10,800 Independence Ave. S.W., Washington D.C., Fax No. (202) 267-5032.

La FAA y el Estado CAR/SAM desarrollan un acuerdo bilateral que ambas partes firman.

Se establece un organigrama de acuerdo a los términos del acuerdo bilateral.

Inicio de actividades.

Roles y Responsabilidades:

La FAA

a) Siguiendo una solicitud de la Autoridad de Aviación Civil, llevará a cabo negociaciones y establecer un acuerdo bilateral;
b) Proporcionará un contrato para el Estado participante a fin de entregar los servicios de vigilancia bajo la modalidad llave en mano; y
c) Proporcionará asistencia técnica para la reducción y análisis de la información.

Los Estados / Territorios /Organizaciones Internacionales CAR/SAM

a) Establecerán un acuerdo bilateral con los Estados Unidos;
b) Proporcionarán tecnología de vigilancia con base en tierra;
c) Proporcionarán la infraestructura necesaria para instalar estaciones terrestres en sitios geográficamente adecuados; la infraestructura incluirá telecomunicaciones, energía eléctrica y protecciones de cubrimiento para los equipos;
d) Recolectarán y grabarán mensajes ADS-B de aeronaves en tránsito, en despegue o en aterrizaje en los distintos aeropuertos; y
e) Participarán en la reducción y análisis de la información.

APÉNDICE S

EJEMPLO DE CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIC)
TEXTO RECOMENDADO PARA LA AIC DEL ESTADO

NOTAS	DIRECCIONES DE AERONAVE DE 24 BITS DE LA OACI Y NOTIFICACIÓN DE LA IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE
1. El Estado deberá insertar la fecha y la referencia de la última circular emitida para la vigilancia Modo S, de ser el caso	**1. INTRODUCCION** 1.1 La provisión de servicios de tránsito aéreo (ATS) utilizando el SSR Modo S se basará en una dirección de aeronave exclusiva de 24 bits de la OACI para la interrogación selectiva de aeronaves individuales. La dirección de aeronave de 24 bits es también un elemento esencial del sistema anticolisión de a bordo, el ACAS II. Asimismo, la vigilancia en Modo S requiere la notificación de la identificación de la aeronave, según lo establecido en circulares anteriores relacionadas con los requisitos para equipos Modo S de a bordo (nota 1). 1.2 La dirección de aeronave será una de las 16'777,214 direcciones de aeronave de 24 bits atribuidas por la OACI al Estado de Matrícula o autoridad de registro de marca común y asignada según lo estipulado en el Apéndice del Capítulo 9, Parte I, Volumen III, Anexo 10 de la OACI. 1.3 Todas las aeronaves equipadas con Modo S que participan en la aviación civil internacional tienen que tener una característica de identificación de la aeronave, según lo establecido en el Anexo 10 de la OACI, Volumen IV, Capítulo 2, 2.1.5.2. 1.4 Esta circular brinda orientación para garantizar la coherencia con respecto a las direcciones de aeronaves de 24 bits y la notificación de la identificación de aeronave en lo que respecta a la introducción operacional de la vigilancia elemental y mejorada en Modo S. En particular: a) El cumplimiento del esquema mundial de asignación de direcciones de aeronave de 24 bits de la OACI. b) La fijación correcta de la identificación de aeronave por parte de la tripulación de vuelo.
2. Insertar nombre del Estado y título de la organización responsable por la asignación de direcciones de aeronave de 24 bits	**2. LA DIRECCION DE AERONAVE DE 24 BITS DE LA OACI** 2.1 Ha habido casos en que se ha instalado/cableado una dirección de aeronave de 24 bits equivocada en ciertas aeronaves. Esto ha ocurrido no sólo durante la primera instalación de un transpondedor Modo S, sino también al momento de hacer una modificación importante en el equipo de Modo S, y luego de un cambio en el Estado de Matrícula. La instalación incorrecta --por ejemplo, el ajuste de la dirección en puros ceros o la duplicación inadvertida de una dirección-- puede representar un grave riesgo para la seguridad de vuelo. En particular, el sistema anticolisión de a bordo, el ACAS II, funciona en base al supuesto que existe una sola dirección de aeronave de 24 bits por célula. La performance del ACAS II puede degradarse seriamente y, en algunos casos, quedar inhabilitado si se instala una dirección incorrecta o duplicada en una aeronave. 2.2 Las direcciones de aeronave de 24 bits incorrectas o duplicadas también reducen la eficacia de los servicios de vigilancia basados en el SSR Modo S.

NOTAS	DIRECCIONES DE AERONAVE DE 24 BITS DE LA OACI Y NOTIFICACIÓN DE LA IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE
	2.3 Es sumamente importante que los explotadores de aeronave cumplan con los procedimientos de asignación de direcciones de aeronave de la autoridad reguladora del Estado a la que la OACI ha atribuido bloques de direcciones (nota 2)**.** 2.4 El esquema mundial de direccionamiento ha sido diseñado de tal manera que, en un momento dado, no se pueda asignar una dirección a más de una aeronave. Sólo se puede asignar una dirección a una aeronave y no puede ser modificada excepto bajo circunstancias excepcionales autorizadas por la autoridad reguladora del Estado correspondiente.
	2.5 Cuando una aeronave modifica su Estado de Matrícula, la dirección previamente asignada deberá ser devuelta y la nueva autoridad registradora emitirá una nueva dirección. 2.6 Es esencial que se verifique periódicamente la dirección de la aeronave, utilizando pruebas en plataforma. También se deberá hacer estas verificaciones cuando se haya efectuado una revisión de mantenimiento importante y cuando la aeronave haya cambiado de matrícula, para garantizar que la nueva dirección asignada sea la correcta.
	3. AJUSTE CORRECTO DE LA IDENTIFICACION DE AERONAVE 3.1 A fin de cumplir con los requisitos europeos sobre equipos de a bordo, las aeronaves equipadas con transpondedor en Modo S deberán incorporar una característica de identificación de aeronave. El correcto ajuste de la identificación de aeronave es esencial para lograr una correlación entre el seguimiento radar y los datos del plan de vuelo en la ATM y en los sistemas terrestres del explotador de aeródromo. Los ensayos operacionales iniciales utilizando el SSR Modo S han demostrado que muchas aeronaves están transmitiendo una identificación de aeronave incorrecta, por ejemplo BC_1234 en vez de ABC1234. Estos ajustes erróneos de la identificación de aeronave no permiten la correlación automática del plan de vuelo y, de persistir, limitarán seriamente la efectividad del Modo S para mitigar la escasez de claves SSR. 3.2 De conformidad con el Doc 8168 *[PANS-OPS]* Vol. I, Parte VIII, 1.3, las tripulaciones de vuelo de las aeronaves equipadas con Modo S que tengan una característica de identificación de aeronave, ajustarán la identificación de aeronave en el transpondedor. Este ajuste corresponderá a la identificación de aeronave especificada en el asunto 7 del plan de vuelo de la OACI, o a la matrícula de la aeronave en caso que no se haya presentado un plan de vuelo. 3.3 La identificación de aeronave, la cual no debe exceder 7 caracteres, deberá ser ingresada en el acápite 7 del plan de vuelo, y ajustada en la aeronave de la siguiente manera: a) El designador de tres letras de la OACI correspondiente a la agencia explotadora de aeronaves, seguido por la identificación de vuelo (por ejemplo, KLM511, BAW213, JTR25), cuando: en radiotelefonía, el distintivo de llamada utilizado es el designador telefónico de la OACI para la agencia explotadora, seguido por la identificación del vuelo (por ejemplo, KLM 511, SPEEDBIRD 213,

NOTAS	DIRECCIONES DE AERONAVE DE 24 BITS DE LA OACI Y NOTIFICACIÓN DE LA IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE
	HERBIE 25). o, b) La marca de registro de la aeronave (por ejemplo, EIAKO, 4XBCD, OOTEK), cuando: 1) en radiotelefonía, el distintivo de llamada utilizado consiste únicamente en la marca de matrícula (por ejemplo, EIAKO), o en la marca de matrícula precedida por el designador telefónico de la OACI para la agencia explotadora (por ejemplo, SVENAIR EIAKO), 2) la aeronave no está equipada con radio. Nota 1 No se deberá agregar ceros, guiones o espacios cuando la Identificación de Aeronave consta de menos de 7 caracteres. Nota 2 Según el Apéndice 2 del Doc 4444 *[PANS-ATM]* de la OACI, los designadores y los designadores telefónicos de la OACI para las agencias explotadoras de aeronaves están contenidos en el Doc 8585 de la OACI.
3. El Estado deberá insertar los puntos de contacto a nivel local	**4. MAYOR INFORMACION** Se puede obtener mayor información u orientación en: La información de contacto o sitio *web* de la DGAC.

Cuestión 4 del Orden del Día: Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

4.1 Informes de las Reuniones ASB/8 y ASB/9

4.1.1 La Reunión tomó nota que la Reunión ASB/9 tuvo como principal objetivo discutir la implantación del Proyecto de Conclusión ASB/8/1 y del Proyecto de Decisión ASB/8/2 formulados por la Reunión ASB/8, aprobados por el GREPECAS a través del mecanismo "expreso". Al respecto, durante la Reunión ASB/9 se presentó un informe de los trabajos realizados durante la Reunión ASB/8 que fuera convocada en conformidad a la Decisión 14/60 del GREPECAS, notándose lo siguiente:

a) La Reunión examinó el trabajo realizado por la Secretaría en cuanto a las mejoras realizadas a la GANDD, el cual contemplaba una revisión completa del método de capturar y almacenar la información en la base de datos, así como la reformulación de los informes proporcionados por la base de datos. En este sentido, se eliminaron los Apéndices A, B, C y D, y se acordó notificar las deficiencias no resueltas en un solo formato, y mantener las deficiencias corregidas únicamente para fines estadísticos.

b) Se examinó la documentación elaborada por la Secretaría en relación a los procedimientos para la clasificación y tratamiento de las deficiencias "U" del GREPECAS. Se observó que estos procedimientos contribuyen a la aplicación de la Metodología Uniforme para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias, aprobada por el Consejo de la OACI, la cual contiene criterios para determinar si existe o no una deficiencia "U".

Nota: En relación al documento procedimientos para la clasificación y tratamiento de las deficiencias "U" del GREPECAS", la Reunión ASB/9 consideró su ampliación para incluir a todas las deficiencias

c) La Reunión analizó los criterios para la clasificación de las deficiencias "U" en base a la evaluación de riesgo utilizado por la OACI SMS. De acuerdo con estos criterios, los índices 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A corresponden a las deficiencias de prioridad "U". En este sentido, la Reunión ASB/8 formuló la Conclusión ASB/8/2, según la cual los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales deberían realizar un análisis de riesgo y presentarlo a las Oficinas Regionales de la OACI para su documentación en la Reunión ASB/9. En relación a este tema, se observó que la "acción de último recurso" mencionada en la Conclusión 13/92 del GREPECAS estaba sujeta al trabajo a llevarse a cabo según las directrices de la Conclusión ASB/8/2. Asimismo, la Reunión ASB/8 consideró la posibilidad de ampliar los criterios que estaban siendo utilizados para la evaluación del riesgo de las deficiencias "U" a las deficiencias de tipo "A" y "B", y, mediante la Decisión ASB/8/1, solicitó a la Secretaría que analice este asunto para su presentación a la Reunión ASB/9. La Conclusión ASB/8/2 y la Decisión ASB/8/1 aparecen en el **Apéndice A** de esta parte del Informe.

d) En cuanto a la Conclusión 14/59 del GREPECAS - *Coordinador nacional responsable de actualizar la GANDD*, la Reunión tomó nota de la lista de contactos disponible, la cual es actualizada por la Secretaría, según sea requerido.

Examen de los resultados de la clasificación de las deficiencias "U", de conformidad con la Conclusión ASB/8/2

4.1.2 La Reunión examinó la implantación de la Conclusión ASB/8/2. En este sentido, observó que, debido a un error involuntario, la lista de deficiencias "U" fue circulada únicamente a los Estados/Territorios, mas no a la IATA e IFALPA, tal como lo disponía la citada Conclusión. Se observó que las respuestas recibidas de los Estados CAR durante el ejercicio para la evaluación del riesgo fueron muy buenas, permitiendo la evaluación del riesgo de todas las deficiencias "U" de la Región CAR. Con respecto a la Región SAM, se observó que sólo unos pocos Estados habían realizado el ejercicio.

4.1.3 Se tomó nota del valioso aporte que IATA e IFALPA podían hacer en relación a la evaluación del riesgo de las deficiencias. Consecuentemente, la Reunión consideró que se debería continuar con el ejercicio, con la participación de IATA e IFALPA. Por otro lado, se acordó que los Estados que aún no habían llevado a cabo las acciones contenidas en la Conclusión ASB/8/2 debían llevar a cabo el ejercicio. IATA e IFALPA solicitaron una aclaración acerca de su participación y la metodología a ser utilizada para la evaluación de riesgo. Luego de la explicación brindada por la Reunión, se acordó que IATA e IFALPA, en base a la información suministrada por la OACI (también disponible en la GANDD), llevarían a cabo la evaluación de riesgo y brindarían la información a la respectiva Oficina Regional de la OACI lo más pronto posible y, en todo caso, a más tardar el 1º de marzo de 2009.

4.1.4 En base a lo anterior, la Reunión consideró que se debería convocar a una reunión especial de la ASB para analizar los resultados de los ejercicios que llevarían a cabo IATA, IFALPA y el resto de los Estados. En este sentido, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/47 ACCIONES ULTERIORES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA CONCLUSIÓN ASB/8/2

A fin de cumplir con la implantación de la Conclusión ASB/8/2, se acordó que:

a) inmediatamente después de la Reunión GREPECAS/15, las Oficinas Regionales de la OACI envíen a la IATA e IFALPA la lista de las deficiencias de la navegación aérea con clasificación "U" actualmente disponible en la GANDD;

b) los Estados que aún no lo hayan hecho, realicen la evaluación de riesgo de las deficiencias "U" y presenten los resultados a la Oficina Regional acreditada a más tardar el 5 de enero de 2009;

c) la IATA e IFALPA realicen la evaluación de riesgo de las deficiencias "U", y presenten los resultados a las Oficinas Regionales de la OACI a más tardar el 1º de marzo de 2009; y

d) la OACI lleve a cabo una Reunión especial de la ASB en la Oficina Regional NACC en la Ciudad de México, en abril de 2009, para analizar los resultados del ejercicio realizado.

4.1.5 La Reunión tomó nota que las Oficinas Regionales de la OACI, siguiendo la Metodología Uniforme aprobada por el Consejo, utilizarían la información proporcionada por los Estados/Territorios, la IATA e IFALPA para priorizar las deficiencias (párrafo 2.1.1 f) de la Metodología Uniforme.

Análisis de la clasificación normalizada de las deficiencias "A" y "B" de la navegación aérea

4.1.6 La Reunión examinó la implantación de la Decisión ASB/8/1. En este sentido, observó que el GREPECAS había desarrollado criterios para la clasificación de las deficiencias "U" en base al actual Modelo de Análisis de Riesgo SMS, y que, a través de la decisión arriba citada, se había solicitado a la Secretaría que realice un análisis para ampliar el uso de estos criterios a la clasificación de las deficiencias "A" y "B". Al respecto, la Secretaría presentó el análisis a la Reunión, sustentado en lo siguiente:

a) el Modelo de Análisis de Riesgo SMS de la OACI sólo se aplica a aquellos casos relacionados con asuntos que afectan la seguridad operacional de la navegación aérea;

b) una deficiencia "A" se define como una deficiencia con requisitos de alta prioridad para la seguridad operacional de la navegación aérea; y

c) una deficiencia "B" se define como una deficiencia con requisitos intermedios para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

4.1.7 En base a lo anterior, el análisis de la Secretaría concluyó que, aparte de los elementos del Modelo de Análisis de Riesgo SMS considerados para la clasificación de las deficiencias "U" (los elementos 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A), se podía utilizar los elementos restantes para clasificar las deficiencias "A". Por lo tanto, al analizar una deficiencia que afecta la seguridad operacional utilizando el modelo SMS, se observa que una deficiencia que no está relacionada con los índices de riesgo asociados con el tipo "U" podría ser clasificada como una deficiencia "A", y los asuntos que afectan la regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas podrían ser clasificados como una deficiencia "B".

4.1.8 Con relación a este asunto, hubo un amplio debate, en el que se observó que, según los criterios de gestión de riesgo SMS, algunos elementos tenían un nivel de riesgo aceptable, pudiéndose manejar el riesgo de tal manera que resulte insignificante. No obstante, tomando en cuenta los citerios de la Metodología Uniforme aprobada por el Consejo, la deficiencia existe, por lo que debería ser posteriormente clasificada. En consecuencia, la Reunión consideró que el modelo SMS debería ser utilizado posteriormente sólo como una herramienta para clasificar las deficiencias que afecten la seguridad operacional, es decir, "U" o "A", de acuerdo con la Metodología Uniforme aprobada por el Consejo. La Reunión reconoció que se podría mejorar los criterios de clasificación, pero consideró más importante poner los criterios mencionados en práctica y adquirir experiencia con su aplicación.

4.1.9 En base a lo anterior, la Reunión aprobó el uso del Modelo de Evaluación de Riesgo SMS de la OACI, contenida en el **Apéndice B** de esta parte del informe, para la clasificación de deficiencias "U", "A" y "B".

4.1.10 La Reunión analizó una propuesta para enmendar la Metodología Uniforme aprobada por el Consejo, a fin de brindar a los Estados/Territorios un procedimiento mediante el cual cuenten con un período de 7 días útiles para enviar sus comentarios a las Oficinas Regionales de la OACI, a fin de poder verificar las respectivas deficiencias identificadas antes de su inclusión en la GANDD. La Secretaría explicó que una mejor opción a una propuesta de enmienda a la Metodología Uniforme sería la inclusión de este procedimiento en los procedimientos suplementarios para la clasificación y tratamiento de las deficiencias "U" del GREPECAS, según lo indicado en el párrafo 4.11 anterior, a fin de incluir este asunto como un procedimiento adicional.

4.1.11 Al examinar esta propuesta, se observó que los procedimientos suplementarios arriba indicados habían sido solamente desarrollados para resolver el problema de las deficiencias "U". No obstante, considerando que los procedimientos para la clasificación de las deficiencias ya se podían aplicar a todas las deficiencias, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 15/48 PERFECCIONAMIENTO DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA CLASIFICACIÓN Y TRATAMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS

Que la OACI:

a) perfeccione los procedimientos desarrollados durante la Reunión ASB/8 en relación a la clasificación y tratamiento de las deficiencias "U", para que sean aplicados a todas las deficiencias, incorporando un procedimiento de un período de 7 días útiles para los comentarios de los Estados/Territorios en relación a la verificación de los datos sobre las deficiencias recién identificadas puedan ser enviados a las Oficinas Regional de la OACI acreditas, antes de su inclusión en la GANDD; y

b) presente los resultados a la próxima Reunión de la ASB.

4.2 Deficiencias específicas relacionados con la planificación e implantación de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

4.2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la reunión recordó que las deficiencias existentes que afectan el suministro de los servicios de navegación aérea en las regiones de la OACI y la necesidad que los Estados/Territorios establezcan programas para su eliminación, es materia de continua preocupación y de alta prioridad para el Consejo de la OACI. Asimismo se observo que como un elemento importante dentro del Plan Global de la OACI para la Seguridad Aeronáutica (GASP), aprobado con la Resolución A33-16 de la Asamblea, está la necesidad de establecer una mejor identificación de las deficiencias en el campo de la navegación aérea para que se tomen acciones concretas para su eliminación.

4.2.2 La Reunión tomó nota de la Conclusión 14/59 – *Coordinador Nacional Responsable de la Actualización de la Base de Datos de Deficiencias de la Navegación Aérea del GREPECAS.* A fin de facilitar la coordinación administrativa de la Base de Datos (GANDD) del GREPECAS con los responsables de las diferentes áreas de los servicios de Navegación Aérea de los Estados/Territorios, la Secretaría elaboró la lista de los Coordinadores Nacionales responsables de la actualización del GANDD, la cual se presenta en el **Apéndice C** de esta parte del Informe.

4.2.3 En el **Apéndice D** a esta parte del Informe se presentan las deficiencias vigentes de las áreas de navegación aérea A y B correspondientes a la Región CAR y en el **Apéndice E** las deficiencias vigentes A y B correspondientes a la Región SAM.

APÉNDICE A

PROYECTOS DE CONCLUSIÓN Y DECISIONES FORMULADOS POR LA REUNIÓN ASB/8

PROYECTO DE DECISION ASB/8/1* — CLASIFICACION NORMALIZADA DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA

Que el Secretario del GREPECAS:

a) estudie la posibilidad de aplicar el nuevo procedimiento de clasificación de las deficiencias tipo “U” a la clasificación de las deficiencias “A” y “B” de la navegación aérea; y

b) presente al ASB/9 los resultados del análisis indicado en el literal a).

PROYECTO DE CONCLUSION ASB/8/2* — CLASIFICACION DE LAS DEFICIENCIAS “U”

Que:

a) las deficiencias “U” del GREPECAS sean enviadas a los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales (IATA e IFALPA) para que realicen una evaluación de riesgo de cada deficiencia “U” y de los aspectos de la metodología uniforme aprobada por el Consejo;

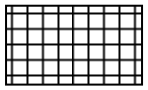
b) los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales determinen el índice de riesgo de cada deficiencia, de acuerdo con la metodología SMS de la OACI para la evaluación de riesgo (la matriz respectiva aparece en el **Apéndice D** de este informe) utilizando el formato contenido en el **Apéndice E** de este informe; y

c) el Secretario del GREPECAS presente los resultados del análisis mencionado en los acápites a) y b) a la reunión ASB/9, prevista para realizarse antes de la reunión GREPECAS/15.

APÉNDICE B

METODOLOGÍA PARA DETERMINAR LOS TRES NIVELES DE PRIORIDAD DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA (U/A/B) SOBRE LA BASE DEL ÍNDICE DE RIESGO

Probabilidad de Riesgo	Riesgo de severidad				
	Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremadamente improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E



Las deficiencias de tipo “U” corresponden al área sombreada de esta matriz (Riesgo de Índices: 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A)
Las deficiencias de tipo “A” corresponden a todos los índices de riesgo restantes
Las deficiencias de tipo “B” no están relacionadas con seguridad operacional y no corresponden a ninguno de los índices de riesgo que figuran arriba.

APÉNDICE C

COORDINADORES NACIONALES GANDD / GANDD NATIONAL COORDINATORS

REGION CAR / CAR REGION

Estado / State	Coordinador / Coordinator	Dirección e-mail / E-mail address
Anguilla (U. K.)		
Antigua & Barbuda	Rosemond James	oecs.dca@candw.ag
Antillas Francesas / French Antilles	Roger Gabriel Prudent	roger-gabriel.prudent@aviation-civile.gouv.fr
Antillas Neerlandesas / Netherlands Antilles	Vilmo Pieter	vilmo.pieter@gov.an
Aruba	Louis Reed	louis.reed@aruba.gov.aw
Bahamas	Wendy Major	wendymajor@bahamas.gov.bs
Barbados	David Brones	civilav@sunbeach.net
Belice / Belize	J.A. Contreras	dcabelize@btl.net
Bermuda	Rosemond James	oecs.dca@candw.ag
Costa Rica	Luis Gustavo González Trigo	ggonzalez@dgac.go.cr
Cuba	Iraida Alfonso	iraida.alfonso@iacc.avianet.cu
Dominica	Rosemond James	oecs.dca@candw.ag
El Salvador	Mauricio E. Rivas Rodas	navegacion-aerea@acc.gob.sv
Estados Unidos / United States	Mayte Ashby	mayte.ashby@faa.gov
Granada / Grenada	Rosemond James	oecs.dca@candw.ag
Guatemala	Carlos Urizar	carouriz@yahoo.com
Haiti	Jacques Boursiquot	jboursiquot@ofnac.org
Honduras	Geovany Sauceda	gsauceda@yahoo.com
Islas Caimanes / Cayman Islands	Richard Smith	richard.smith@caacayman.com
Islas Turcas y Caicos / Turks and Caicos Is.	Thomas Swann	tswann@gov.tc
Islas Vírgenes Br / Virgin Islands Br	Margaret Wilson	margaret.wilson@caribairsafety.aero
Jamaica	Patrick Stern	dans@jcca.gov.jm
Mexico	José Javier Roch Soto	jjrochso@sct.gob.mx
Montserrat	Margaret Wilson	margaret.wilson@caribairsafety.aero

Estado / State	Coordinador / Coordinator	Dirección e-mail / E-mail address
Nicaragua	Carlos Salazar	dg@inac.gob.ni
República Dominicana / Dominican Republic	Santiago Rosa	subdireccion_sna@idac.gov.do
St Kitts & Nevis	Rosemond James	oecs.dca@candw.ag
St. Vincent and The Grenadines	Alastair Alexander	ETJoshua@caribsurf.com
Santa Lucía / St. Lucia	Rosemond James	oecs.dca@candw.ag
Trinidad y Tabago / Trinidad and Tobago	Randy Gomez	rgomez@caa.gov.tt

REGION SAM / SAM REGION

Estado / State	Coordinador / Coordinator	Dirección e-mail / E-mail address
Argentina	Eduardo Rodino	buecrucga@faa.mil.ar
Bolivia	Daniel Navajas Orellana Jefe de la Unidad de Infraestructura Aeroportuaria	dnavajas@dgac.gov.bo
Brasil / Brazil	Paulo Jorge de Medeiros Vieira Asesor de la CERNAI	asscernai1@decea.gov.br
Chile	Jesús Sánchez Cvitanic Jefe Sección Navegación Aérea del Departamento Planificación	jsanchez@dgac.cl
Colombia	Grupo de Proyectos Internacionales	sparis@aerocivil.gov.co nsanchez@aerocivil.gov.co
Ecuador	Bolívar Dávalos Cárdenas	bolivar_davalos@dgac.gov.ec bolodavalos@hotmail.com
Guyana Francesa / French Guiana	Catherine Arnaud	catherine.arnaud@aviation-civile.gouv.fr
Guyana / Guiana	Director Air Navigation Services	dans@gcaa-gy.org
Panamá		
Paraguay	Hernán Jhonny Colman Gerente de Navegación Aérea	gna@dinac.gob.py
Perú	Raymundo Hurtado Paredes Inspector de Navegación Aérea	rhurtado@mtc.gob.pe
Surinam		
Uruguay	Carlos Acosta Director de Circulación Aérea	insvuelo@adinet.com.uy
Venezuela	Pablo Cecilio Rattia Rodríguez Gerencia de Servicios a la Navegación Aérea	p.rattia@inac.gov.ve

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
AIA Anguilla										
AIS 43 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Anguila	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos
AIS 106 CAR	Anexo 15 Cap. 8; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 25; Tablas FASID AIS 1 and 2	Anguila	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado		
AIS 120 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Anguila	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 142 CAR	Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	Anguila	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado		
AIS 183 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Anguila	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 242 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Anguila	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		
AIS 327 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Anguilla	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	OCT/ 2007	
AIA Anguilla										
MET 7 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Anguila	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 58 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39)	Anguila	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	Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
ATG Antigua y Barbuda										
AGA 90 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4, 3.3.4, 3.4.6 & 15)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird International	Anchura de la franja de pista es insuficiente y contiene objetos en las siguientes áreas: Extremos este y oeste - registros de concreto hidráulico Extremo este de la pista - vallas, camino y mar Extremo oeste de la pista, lado norte - callas, camino, terreno, vegetación y edificios Lado norte – plataforma, calle de rodaje paralela y pista cerrada para uso de estacionamiento de aeronaves Porción Central lado sur - vallas y terreno	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Quitar o modificar objectos localizados en las franjas de la pista y aumentar la dimensión de la misma. Reducir las distancias declaradas de la pista por unos 100 m aproximadamente. Plan de Acción: Se planea el desarrollo de una nueva plataforma.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	DIC/ 2005	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.
AGA 91 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol I, Cap. 3.5, 3.5.1 y 5.11)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	No se proporcionan áreas de seguridad en ambos extremos de la pista: Extremo de pista este - vallas, camino y mar Extremo de pista oeste - vallas y nivelar	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Proveer áreas de seguridad en el lado este reduciendo las distancias declaradas de la pista 07 por unos 90 m. aproximadamente. No declarar las zonas de parada y por ende hacer que el extremo de la franja de la pista y las áreas de seguridad 60 m. más cerca al extremo oeste de la pista y peparar y nivelar la superficie para un área de seguridad.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	DIC/ 2003	
AGA 92 CAR	Calle de Rodaje paralela a la pista (ANP, Tabla AOP1, Anexo 14, Vol. I, Cap.3.9.8 & 3.9.12)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	No existe calle de rodaje paralela.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	B	Terminar la construcción de la calle de rodaje paralela.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	DIC/ 2004	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.
AGA 93 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, Rec. 4.2.12 & 27)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	Las vallas y el camino público en el extremo este de la pista son obstáculos que infringen los despegues de la Pista 07 y con los acercamientos de la pista 25 y las superficies límites de obstaculos transicionales.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Reducir las distancias declaradas de las pistas o implementar el sistema de control tránsito en el camino público. Plan de Acción: Reducir las distancias declaradas de las pistas declaradas. Reubicación del camino.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	DIC/ 2004	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 94 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, Rec. 4.2.12)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	Los obstáculos en la superficie transicional incluyen aeronaves estacionadas en la plataforma y la topografía en ambos extremos norte y sur del extremo de la pista oeste.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Reducir los obstáculos que infringen las superficies transicionales. Plan de Acción: Se planea el desarrollo de una nueva plataforma. Publicado en el AIP.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	DIC/ 2005	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.
AGA 96 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.4.1.1)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	No se proveen señalizaciones en el campo aéreo.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Suministrar señalizaciones iluminadas.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	DIC/ 2004	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.
AGA 98 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.2,10.2.1)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	El pavimento de la plataforma es deficiente en algunas áreas con muchas piedras sueltas - FOD	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Quitar el exceso de FOD y reparar el pavimento de la plataforma	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	JUL/ 2004	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.
AGA 99 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10, 10.2 .10.2.1 y 10.2.2)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	El pavimento de la superficie de la pista es deficiente en ambos extremos debido a las vueltas que dan las aeronaves	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Renovar los pavimentos en los extremos de la pista	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	DIC/ 2004	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.
AGA 101 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.4, 10.4.10)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	El sistema de iluminación de aproximacion de la pista 07 se reporta con un 50% de capacidad útil	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Reparar el sistema de iluminación de aproximacion. Plan de Acción: Reemplazar el sistema de iluminación de aproximación.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	JUL/ 2004	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.
ATG Antigua y Barbuda										
AIS 169 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Antigua y Barbuda	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No se ha reportado plan de acción.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 312 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Antigua y Barbuda	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado		
ATG Antigua y Barbuda										

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 6 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Antigua y Barbuda	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica.	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica. La Organiación Mundial de Meteorología, en coordinación con la OACI, está buscando una solución para ofrecer cursos y seminarios en meteorología aeronáutica.	Estado		
MET 44 CAR	Retransmisión de aeronotificación por las dependencias ATS (Anexo 3, Part I, Capítulo 5, norma 5.8).	Antigua y Barbuda	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET.	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A. Plan de Acción: Esta deficiencia aún continua.	Estado		
MET 59 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39.	Antigua y Barbuda	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	a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estado		Las deficiencias en el intercambio OPMET continuan. Se requiere de una terminal AFTN en la Oficina MET.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
ANT Antillas Neerlandesas										
AGA 246 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.8.1 & 3)	Antillas Neerlandesas, CURACAO/ WILLEMSTAD, Hato Int'l	Las señalizaciones en el eje de la pista para la calle de rodaje - no se proveen las intersecciones en algunas calles de rodaje	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer señalizaciones de calle de rodaje en el eje de la pista - intersecciones de calle de rodaje. Plan de Acción: El operador aeroportuario pintará las señalizaciones en el eje de la pista para la calle de rodaje en las intersecciones de la pista.	Antillas Neerlandesas	ABR/ 2003	
AGA 247 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1 (C) y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Antillas Neerlandesas, CURACAO/ WILLEMSTAD, Hato Int'l	La pista 11 tiene un sistema de iluminación de aproximación muy sencillo	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer un sistema de iluminación de aproximación de precisión Categoría I para la pista 11. Plan de Acción: El operador aeroportuario consultará con la DGAC y las aerolineas para confirmar la necesidad de un sistema de iluminación de aproximación Categoría I y entregará un informe a la DGAC en el que se solicite el no cumplimiento con la norma, en caso necesario. Si el sistema de iluminaciónde aproximación de Categoría I es necesario, el operador aeroportuario lo proveerá.	Antillas Neerlandesas	DIC/ 2004	Proveer el sistema requerido representa un alto costo y los informes de pilotos reportan deslumbramiento ocasionado por el sistema de iluminación existente.
AGA 248 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1 (C) y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Antillas Neerlandesas, CURACAO/ WILLEMSTAD, Hato Int'l	La Pista 29 no tiene sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación para la Pista 29. Plan de Acción: El operador aeroportuario consultará con la DGAC y las aerolineas para confirmar la necesidad de luces PAPI. Si las luces PAPI son necesarias, el operador aeroportuario las proveerá	Antillas Neerlandesas	DIC/ 2004	Proveer los sistemas tiene un alto costo y hay poco uso en la Pista 29 (<1%).

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 249 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.15 - 5.3.15.1)	Antillas Neerlandesas, CURACAO/ WILLEMSTAD, Hato Int'l	Las zonas de parada no tienen luces	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer luces en las zonas de parada o no declarar zonas de parada. Plan de Acción: Se publicará NOTAM notificando la falta de luces en las zonas de parada. El operador aeroportuario deberá hacer un proceso de consulta con la DGAC y las aerolineas deberán confirmar la necesidad de las luces en las zonas de parada. Si las luces no son necesarias, la DGAC no las declarará, modificará las distancias declaradas y enmendará el AIP. Si las luces en las zonas de parada son necesarias, el operador aeroportuario proveerá las luces.	Antillas Neerlandesas	DIC/ 2004	
AGA 250 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10.2, 10.2.1,10.2.2, 10.2.4, 10.2.7)	Antillas Neerlandesas, CURACAO/ WILLEMSTAD, Hato Int'l	El pavimento de la calle de rodaje paralela tiene grietas extensivas desde la plataforma hasta la Pista 11	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Actualizar el pavimento de la calle de rodaje. Plan de Acción: El operador del aeropuerto está desarrollando una realineación de la Calle de Rodaje A Oeste.	Antillas Neerlandesas	DIC/ 2003	
AGA 251 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10.2, 10.2.1,10.2.2, 10.2.4 y 10.2.7)	Antillas Neerlandesas, CURACAO/ WILLEMSTAD, Hato Int'l	El pavimento de la pista tiene grietas extensivas	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Actualizar el pavimento de la pista. Plan de Acción: El operador del aeropuerto sellará la superficie de la pista.	Antillas Neerlandesas	DIC/ 2003	El operador del aeropuerto llevó a cabo un estudio técnico especializado, el cual estableció que las grietas son únicamente superficiales y no estructurales.
AGA 253 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.4)	Antillas Neerlandesas, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	El ancho de la franja de la pista es inadecuado para una pista de instrumentos	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Ampliar la franja de la pista	Antillas Neerlandesas		
AGA 254 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - 4.2.13, 4.2.18 - 4.2.19)	Antillas Neerlandesas, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	Hay obstáculos en la superficie transicional, los cuales incluyen aeronaves estacionadas en la plataforma y edificaciones	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Quitar los obstáculos	Antillas Neerlandesas		
AGA 255 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.4.1)	Antillas Neerlandesas, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	No se proveen señalizaciones de seguridad en la plataforma	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer señalizaciones de seguridad en la plataforma	Antillas Neerlandesas		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 256 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.23 y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Antillas Neerlandesas, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	La Pista 28 no tiene sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación para la Pista 28	Antillas Neerlandesas		
AGA 257 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 & 2 - 9.1.1)	Antillas Neerlandesas, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	El plan de emergencia para el aeródromo no está terminado	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Terminar el plan de emergencia para el aeródromo	Antillas Neerlandesas		
AGA 258 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.3)	Antillas Neerlandesas, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	Las señalizaciones del eje de la pista están desteñidas	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Repintar las señalizaciones de la pista	Antillas Neerlandesas		
AGA 259 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.2)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	La longitud de la franja de la pista en ambos extremos de la pista no es suficiente	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer la longitud requerida para la franja de la pista no declarando las zonas de parada en ambos extremos. Plan de Acción: La franja se extiende hasta 60 m del extremo de la pista. Dicha distancia está disponible no declarando las zonas de parada en ambos extremos. Ha sido investigado para establecer las implicaciones.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)	DIC/ 2005	
AGA 260 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.4)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	El ancho de la franja de la pista es inadecuado para una pista de instrumentos	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Ampliar la franja de la pista. Plan de Acción: La franja de la pista es adecuada para acercamientos visuales. Se puede autorizar un IFR para ejecutar una aproximación visual, siempre y cuando las condiciones meteorológicas sean tales que una aproximación visual y aterrizaje sea posible. Para PJIA, una franja de 2x75 es suficiente. Los vuelos IFR en aproximación visual están aprobados.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)		
AGA 261 CAR	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	No se proveen áreas de seguridad de extremo de pista en ambos extremos	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer RESAs no declarando las zonas de parada en ambos extremos. Plan de Acción: Se ha comisionado a NACO y se ha desarrollado un plan de acción para tratar este asunto.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)	DIC/ 2005	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 263 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2, Rec. 4.2.12)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	Los obstáculos en la superficie transicional incluyen aeronaves estacionadas en la plataforma, edificaciones y vegetación	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Reducir la presencia de obstáculos previniendo y quitando los mismos. Iluminar y señalar los obstáculos restantes según corresponda. Plan de Acción: Remediar el sistema hidratante de goteo. Se ha informado a las autoridades locales de las medidas necesarias para la implantación.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)		
AGA 264 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2, Rec. 4.2.12)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	Los obstáculos en la zona de despegue y en las superficies de aproximación para las Pistas 09 & 27 incluyen vallas, vehículos en calles, edificaciones, vegetación y terreno	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Eliminar los obstáculos no declarando las zonas de parada en ambos extremos de la pista. Esto podría ocasionar el desplazamiento del umbral de la Pista 09 y el extremo de la Pista 27. Quitar, iluminar y señalar los obstáculos restantes según corresponda.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)	DIC/ 2005	
AGA 268 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1 (B) y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	La pista 09 no tiene un sistema de iluminación de aproximación sencillo	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer un sistema de iluminación de aproximación sencillo para la Pista 09	PJIAE (Antillas Neerlandesas)		Instalar un sistema de iluminación de aproximación sencillo no es posible debido a la presencia del mar. No es requerido cuando la Pista es utilizada en condiciones de visibilidad óptima o en caso de utilizar otras ayudas visuales. En este caso, contamos con buena visibilidad y con un sistema PAPI en el lado izquierdo y derecho de la pista.
AGA 270 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap.5, 5.3.15, 5.3.15.1)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	No se proveen luces en la zona parada de ambos extremos de la pista	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer iluminación en ambos extremos o no declarar zonas de parada en ambos extremos de la pista. Plan de Acción: Las zonas de parada no deberían ser declaradas, no se requiere iluminación.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)	DIC/ 2005	

ANT Antillas Neerlandesas

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 41 CAR	Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Antillas Neerlandesas	Falta de implantación del WGS-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	A	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2004	Determinación de obstáculos
AIS 61 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Antillas Neerlandesas	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos
AIS 79 CAR	Anexo 15, Capítulo 4, Paras. 4.2.8 y 4.3.4., Capítulo 6; Doc 8733 ANP Básico Parte VIII, Paras. 45 a 49	Antillas Neerlandesas	Falta de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.	Estado		
AIS 104 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Antillas Neerlandesas	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	A	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
AIS 134 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Antillas Neerlandesas	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 195 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Antillas Neerlandesas	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 211 CAR	Anexo 4 Cap. 3; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 a) y 64 1); Tabla FASID AIS 6	Antillas Neerlandesas	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de una producción efectiva de las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 256 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Antillas Neerlandesas	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		
AIS 266 CAR	Anexo 4 Cap. 7; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 d) y 64 4); Tabla FASID AIS 6	Antillas Neerlandesas	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de cartas de navegación en ruta de la OACI.	SEP/ 1996	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las cartas en ruta de la OACI.	Estado		
AIS 268 CAR	Anexo 15, Capítulo 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras 33 a 37	Antillas Neerlandesas	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	A	Necesidad de mantener al día la información/datos aeronáuticos contenidos en los Documentos AIP	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 330 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Antillas Neerlandesas	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	
ANT Antillas Neerlandesas										
CNS 23 CAR	Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) - VOR/DME ABA	Antillas Neerlandesas	DME en malas condiciones y se necesita reemplazar tanto el VOR como el DME. El VOR/DME ABA está instalado en Aruba/Reina Beatrix Int., pero es responsbilidad de Antillas Neerlandesas.	JUN/ 2000		A	Se necesita remplazar el equipo VOR/DME. Plan de acción: Antillas Neerlandesas ha indicado que el VOR/DME ABA está en proceso de ser reemplazado.	Antillas Neerlandesas	DIC/ 2009	
CNS 27 CAR	Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) - ILS Cat. I	Antillas Neerlandesas/Philipsburg/ Princess Juliana, St. Maarten I.	Este ILS no está implantado.	FEB/ 1999	Esta instalación fue recomendada para aproximación final y aterrizaje.	A	Los planes de Antillas Neerlandesas para implementar el sistema ILS o GNSS CAT I deberían ser actualizados. Plan de Acción: Aplicarán procedimientos GNSS.	Antillas Neerlandesas		El ILS requerido para el aeropuerto de St. Maarten no se puede instalar debido a obstáculos de construcciones.
CNS 28 CAR	Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) - VOR/DME	Antillas Neerlandesas/Willemstad/ Hato, Curazao	El VOR y el DME están implantados, pero el VOR no se encuentra operativo debido a construcciones cercanas.	FEB/ 1999	Esta instalación fue recomendada para funciones en ruta, terminal y aproximación y aterrizaje.	A	Existen planes en Antillas Neerlandesas para remplazar esta facilidad por un nuevo VOR/DME. Plan de acción: Antillas Neerlandesas ha indicado que el VOR/DME PJG está en proceso de ser reemplazado.	Antillas Neerlandesas.	DIC/ 2009	
CNS 51 CAR	Plan de Circuitos Orales ATS (Tabla CNS 1C) Curazao ACC-Barranquilla ACC	Antillas Neerlandesas y Colombia	El circuito fue descontinuado debido a ruptura e imposibilidad de sustituir el equipo terminal de Curazao. Producto de esto, se utiliza IDD	MAR/ 2003	Informado en la Reunión C/CAR WG/3	B	A corto plazo implementar este circuito a través de una interconexión MEVA II y REDDIG. Plan de Acción: Con la interconexión MEVA II / REDDIG, la implantación será inminente.	Antillas Neerlandesas y Colombia	ABR/ 2009	
ANT Antillas Neerlandesas										

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 5 CAR	Información SIGMET (Anexo 3, Parte I, Capítulo 7, norma 7.1.1).	Antillas Neerlandesas	No todos los mensajes SIGMET se preparan con base en los procedimientos establecidos por la OACI.	MAY/ 1996	Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de las Tabla MET2A.	Estado	ABR/ 2003	TC, CB y VA deben ser reportados en SIGMET pero TC y VA ocasionalmente afectan a la FIR Curacao, los avisos TC son emitidos por TCRC Miami y sistemas de nubes TC y CB pueden identificarse en imágenes satelitales.
MET 22 CAR	Número adecuado de personal meteorológico especializado	Antillas Neerlandesas	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos.	JUN/ 1996	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica.	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados		
MET 55 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Antillas Neerlandesas	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados		
MET 75 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	Antillas Neerlandesas	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	Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estados		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
ABW Aruba										
AGA 296 CAR	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.10, 10.2 & 10.2.1)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	No hay áreas de seguridad de extremo de pista	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista ya sea no declarando zonas de parada, extender y/o desplazar los extremos de la pista o reduciendo las distancias declaradas de la pista	Autoridades Aeroportuarias de Aruba		El cumplimiento con la norma tendrá implicaciones estructurales y financieras significativas para la infraestructura del aeropuerto. Diversos factores que incluyen la compra de terrenos, construcción en el mar y el impacto de esto a la comunidad, requiere de estudios profundos antes de tomar decisiones finales.
AGA 297 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.2.10, 5.10.1, 5.10.2 & 5.10.4)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	El punto de espera en pista en el lado sur de la pista se provee en la plataforma GA. Las señales en el punto de espera en pista ubicadas en las Calles de Rodaje D, E y F ya no son válidas	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Eliminar las señales de la posición de espera en pista en las Calles de Rodaje D, E y F. Plan de Acción: las señales viejas de la posición de espera en pista en las calles de rodaje D, E y F serán removidas.	Autoridades Aeroportuarias de Aruba	JUN/ 2003	
AGA 298 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.2.8, 5.2.8.1 & 3)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	No se proveen señales de eje de calle de rodaje que guían a las aeronaves a girar en el extremo este de la pista	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer señales de eje de calle de rodaje que guían a las aeronaves a girar en el extremo de la pista. Plan de Acción: Se proveerán las señales de eje de calle de rodaje que guían a las aeronaves a girar en el extremo de la pista.	Autoridades Aeroportuarias de Aruba	JUN/ 2003	
AGA 299 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - Norma 5.3.4.1.B)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	No se provee un sistema de iluminación de aproximación en la Pista 29	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer un sistema de iluminación de aproximación en la Pista 29	Autoridades Aeroportuarias de Aruba		El cumplimiento con la norma tendrá implicaciones estructurales y financieras significativas para la infraestructura del aeropuerto. Diversos factores que incluyen la compra de terrenos, construcción en el mar y el impacto de esto a la comunidad, requiere de estudios profundos antes de tomar decisiones finales.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 300 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.4, 5.3.4.1.C & Doc. 8733 ANP FASID Tabla AOP1)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	Se provee un sistema de iluminación de aproximación simple en la Pista 11	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer un sistema de iluminación de aproximación de precisión de categoría I en la Pista 11	Autoridades Aeroportuarias de Aruba		El cumplimiento con la norma tendrá implicaciones estructurales y financieras significativas para la infraestructura del aeropuerto. Diversos factores que incluyen la compra de terrenos, construcción en el mar y el impacto de esto a la comunidad, requiere de estudios profundos antes de tomar decisiones finales.
AGA 301 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.15 y 5.3.15.1)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	No hay luces de zona de parada en ambos extremos de la pista	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer luces de zona de parada o no declarar las zonas de parada y y con esto modificar las distancias declaradas de la pista	Autoridades Aeroportuarias de Aruba		El cumplimiento con la norma tendrá implicaciones estructurales y financieras significativas para la infraestructura del aeropuerto. Diversos factores que incluyen la compra de terrenos, construcción en el mar y el impacto de esto a la comunidad, requiere de estudios profundos antes de tomar decisiones finales.
AGA 302 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 7, 7.1.1)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	No se provee una señal de cerrado en la sección este de la extensión F/D de la calle de rodaje	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer una señal de cerrado para la sección cerrada de la calle de rodaje F. Plan de Acción: Se proveerán señales de cerrado para la sección cerrada de la calle de rodaje F.	Autoridades Aeroportuarias de Aruba	JUN/ 2003	
AGA 303 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 & 2 - Norma 9.2.21 y Rec. 9.2.22, 30 & 31)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	El tiempo respuesta del SEI fue de 2.5 a 3 minutos. Además, una prueba de alarma desde la torre de control resultó en una tardanza de 1.5 minutos entre la llamada de alarma y la respuesta del SEI	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Reducir el tiempo de respuesta proporcionando un acceso directo a la pista de las unidades extintoras. Plan de Acción: Se transmitieron los comentarios al Jefe de Servicios de Extinción de Incendios para sus comentarios.	Autoridades Aeroportuarias de Aruba		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 305 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10,10.2, 10.2.1, 10.2.2)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	El extremo occidental de la superficie de la calle de rodaje G, A y B y algunas áreas de las plataformas están en malas condiciones, por ejemplo, exudado del pavimento, grietas, surcos, vegetación, zanjas abiertas con cables a la vista, etc.	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Reparar y efectuar mantenimiento a las superficies del pavimento de la plataforma	Aruba		
ABW Aruba										
AIS 29 CAR	Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Aruba	Implantación del WGS-84 esta en proceso	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	A	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2005	Determinación de obstáculos.
AIS 45 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Aruba	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos.
AIS 69 CAR	Anexo 15, Capítulo 4, Paras. 4.2.8 y 4.3.4., Capítulo 6; Doc 8733 ANP Básico Parte VIII, Paras. 45 a 49	Aruba	Falta de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No se ha reportado plan de acción.	A	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.	Estado		
AIS 96 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Aruba	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	A	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
AIS 107 CAR	Anexo 15 Cap. 8; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 25; Tablas FASID AIS 1 and 2	Aruba	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No se ha reportado plan de acción.	A	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado		
AIS 122 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Aruba	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No se ha reportado plan de acción.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 243 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Aruba	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		
AIS 262 CAR	Anexo 4 Cap. 7; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 d) y 64 4); Tabla FASID AIS 6	Aruba	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de cartas de navegación en ruta de la OACI.	SEP/ 1996	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las cartas en ruta de la OACI.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 328 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Aruba	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	
ABW Aruba										
CNS 29 CAR	Sistema de Vigilancia (Tabla CNS 4A)	Aruba/Reina Beatrix APP/Radar Aruba	La deficiencia actual del radar de Aruba es que se requiere reemplazar el motor de la antena y sustituir la guía de onda.	JUN/ 2000		B	Reparar el radar.	Aruba		
ABW Aruba										
MET 8 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Aruba	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM.	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados		
MET 27 CAR	Notificar el RVR para operaciones CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Aruba	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado		
MET 45 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Aruba	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados		
MET 60 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39.	Aruba	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	Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM.	A	Asegurar que el intercambio OPMET se realiza de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET2 y MET 2A	Estados		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
BHS Bahamas										
AGA 36 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP,Tabla AOP 1)	Bahamas, FREEPORT, Grand Bahama Intl	No se proporcionan sistemas de iluminación de aproximación como se requiere en el ANP CAR/SAM y en el Anexo 14, Vol. I, Inciso 5.3.4.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer sistemas de iluminación de aproximación	Bahamas	SEP/ 2004	
AGA 39 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP,Tabla AOP 1)	Bahamas, NASSAU,Nassau Intl.	Señales de pista y calles de rodaje deficientes	DIC/ 1996	Reunión de IFALPA Noviembre 2000 Visita de la OACI Octubre 2000 y Mayo 2002	A	Repintar las señales	Bahamas	DIC/ 2003	
AGA 59 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10, 9.10.2, 9.10.4 y 9.10.6)	Bahamas,NORTE ELEUTHERA,Norte Eleuthera	Acceso de vehículos y animales al área de movimiento	DIC/ 1999	Reunión de IFALPA Noviembre 2000	A	Reparar las vallas. Implementar medidas de seguridad	Bahamas	OCT/ 2002	
AGA 64 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cáp. 9.1y 9.2, Rec. 9.2.30)	Bahamas, FREEPORT, Grand Bahama Intl	No existe una instalación de SEI con acceso directo a la pista - Ref. Anexo 14, Vol. I, Incisos 9.2.19, 22, 25 y 26)	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer una instalación de SEI con acceso directo a la pista	Bahamas	MAR/ 2004	
AGA 306 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.7.1)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	La Pista 14/32 no tiene señalizaciones de lineas laterales a lo largo de su longitud	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Proveer señalizaciones de lineas laterales en las pistas	Bahamas		
AGA 307 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.8.1)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	La calle de rodaje "05/23" no tiene señales en el eje	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Proveer señales en el eje de la calle de rodaje "05/23"	Bahamas		
AGA 308 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.8.7)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	El carril de rodaje 3 de la plataforma tiene señales con características incorrectas	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Re-pintar las señales del carril de rodaje 3 de la plataformaa	Bahamas		
AGA 309 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.10.3)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	El patrón del punto de espera en pista de algunas calles de rodaje es incorrecto	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Verificar el patrón de las señales del punto de espera y corregirlo donde sea necesario	Bahamas		
AGA 310 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - Rec. 5.2.13.1)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	No se proveen señalizaciones de línea de seguridad en la plataforma	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Proveer señalizaciones de linea de seguridad en la plataforma	Bahamas		
AGA 311 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.1 & ANP FASID Tabla AOP1)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	La Pista 27 no tiene sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación en la Pista 27	Bahamas		
AGA 312 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.10.9 & 5.3.11.4)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	Se observó que las luces en el umbral y en el extremo de la pista eran blancas en uno de los extremos	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Verificar el color de todas las luces del campo aéreo y reemplazarlas con luces de color correcto en donde sea necesario	Bahamas		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 313 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.15.1)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	No se proveen luces de zona de parada en ambos extremos de la Pista 14/32	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Proveer luces de zona de parada o no declarar las zonas de parada y reducir las distancias declaradas ASDA en la Pista 14/32	Bahamas		
AGA 314 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.16.1)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	No se proveen luces en el borde de calle de rodaje en algunas calles de rodaje	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Proveer luces en el borde de las calles de rodaje que se utilizan de noche	Bahamas		
AGA 315 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.4.1.1)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	No se proveen señales en la Pista 09/27	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Proveer señales en la pista 09/27	Bahamas		
AGA 316 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - Rec. 7.3.1)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	No se proveen señales de trazos en ángulo en la zona pavimentada anterior al umbral en ambas pistas	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Proveer señales de trazos en ángulo en la zona pavimentada anterior al umbral de ambas pistas	Bahamas		
AGA 317 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 & 2 - Rec. 9.2.30)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	La estación de extinción de incendios no tiene acceso directo a las pistas	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Proveer acceso directo desde la estación de extinción de incendios a las pistas	Bahamas		
AGA 318 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.2.10.2.1 y 10.2.2)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	La superficie de la pista está en malas condiciones con irregularidades, FOD y depósitos de caucho (La Pista 14/32 está en peores condiciones que la Pista 09/27)	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Mejorar los pavimentos de las pistas	Bahamas		
AGA 319 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.2 10.2.1 y 10.2.2))	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	La superficie del pavimento en algunas plataformas, calles de rodaje y márgenes están en malas condiciones con irregularidades y FOD	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Mejorar los pavimentos de las calles de rodaje, plataformas y márgenes	Bahamas		
AGA 320 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.22, 5.28)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	Las señales de la pista y la calle de rodaje son deficientes	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	A	Re-pintar las señales de la pista y la calle de rodaje	Bahamas		
BHS Bahamas										
AIS 17 CAR	Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Paras. 5.1.1.1 y Sec. 5.3	Bahamas	Distribución oportuna de la información por NOTAM	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	A	Necesidad de difusión oportuna de la información operacional mediante NOTAM	Estado		
AIS 30 CAR	Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Bahamas	Implantación del WGS-84 esta en proceso	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	A	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2005	Determinación de obstáculos.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 123 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Bahamas	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 313 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Bahamas	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	
BHS Bahamas										
ATM 18 CAR	Uso de la fraseología aeronáutica	Bahamas	En general el uso de la fraseología aeronáutica en inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	ATS/SG/9, Misión del RO ATM/SAR de abril 2005.	A	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica acorde a lo indicado en el Doc 444 PANS-ATM. Bahamas está adoptando los SARPS de la OACI.	DGAC Bahamas	MAR/ 2009	Bahamas está en proceso de conversión para completar los procedimientos y fraseología OACI.
BHS Bahamas										
CNS 49 CAR	Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) VOR/DME West End	Bahamas/West End	La estación VOR/DME está recomendada en el FASID, pero no esta implementada	ENE/ 2004		B	Esta estación esta recomendada para el Aeropuerto Internacional West End, Gran Bahamas Island	Bahamas		
BHS Bahamas										
MET 9 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Bahamas	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM.	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos.	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados		
MET 46 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Bahamas	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados		
MET 61 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	Bahamas	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	Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estados		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
BRB Barbados										
AGA 160 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, Rec. 4.2.21)	Barbados, BRIDGETOWN, Grantley Adams Intl	Los obstáculos en la superficie de transición incluyen la estación de bomberos y el hangar en el lado sur de la sección media de la pista	SEP/ 2008	Visitas de la OACI Diciembre 2001 & Mayo 2008	A	La planeación de desarrollo a largo plazo debería considerar la reubicación de las instalaciones que representan obstáculos que infringen en la superficie de transición. Plan de Acción: Se ha establecido un plan comprensivo para reubicar la estación de bomberos. Se han enviado dibujos y un plan de acción para una nueva estación de bomberos al Gobierno para su aprobación y financiamiento. En cuanto esté aprobado, el plan será ejecutado	Barbados	ABR/ 2009	a) La construcción de una nueva estación de bomberos ha iniciado y su finalización está pendiente para el mes de abril de 2009. Cuando se finalice este edificio la estructura actual será demolida y removida. También se proporcionará un acceso a la pista directo y adecuado. b) El hangar de mantenimiento propiedad de Barbados Light Aeroplane Club ha sido marcado para ser removido en un mediano plazo. No se permite realizar reparaciones o extensiones al edificio y se ha pintado como una obstrucción. La intención es que esta estructura sea removida lo antes posible, sin embargo, no puede proporcionarse una fecha precisa en estos momentos. c) El mástil de la antena NDB será removido en abril de 2009 cuando el NDB sea decomisionado. Sin embargo, este mástil está pintado e iluminado apropiadamente y es una ayuda a la navegación utilizada actualmente. d) El poste en el área del umbral 09 actualmente proporciona electricidad en dos hogares que están programados a reubicarse. Sin embargo, no existe información definitiva respecto a una fecha para la finalización de la reubicación. Como consecuencia, se están pidiendo cotizaciones para enterrar el servicio y remover el poste. Se espera que el poste sea removido para finales de octubre de 2008.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 162 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.17, 5.3.17.1)	Barbados, BRIDGETOWN, Grantley Adams Intl	No hay luces de borde de la calle de rodaje de la plataforma y en el área de viraje del extremo de la pista este	DIC/ 2001	Visitas de la OACI Diciembre 2001 & Mayo 2008	A	Proveer luces de borde de calle de rodaje. Plan de Acción: Las luces en el borde de la calle de rodaje existen en el lado sur de la calle de rodaje. Sin embargo, el lado norte de la calle de rodaje no se ha iluminado debido a que coincide con la plataforma. El área de viraje forma parte del extremo de la Pista 09 y del inicio/umbral de la Pista 27. Ya se utiliza la iluminación necesaria en el extremo y en el umbral de la pista. No existen planes para instalar luces adicionales. Unicamente en la sección circular del área de viraje se han instalado luces en el borde.	Barbados		Por el momento se mantiene.
AGA 163 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2, Rec. 9.2.27 & 30)	Barbados, BRIDGETOWN, Grantley Adams Intl	El acceso desde las instalaciones de servicios de salvamento y extinción de incendios hacia la pista no es directo, es estrecho y el pavimento es deficiente y tiene baches. Hay falta de capacitación y participación en simulacros en vivo para todo el personal de salvamento y extinción de incendios.	SEP/ 2008	Visitas de la OACI Diciembre 2001 & Mayo 2008	A	Mejorar el acceso a la pista pavimentando las áreas verdes que están enfrente de la instalación SEI, ampliar el camino de acceso y mantener la superficie del pavimento para asegurar los tiempos mínimos de respuesta a ambos extremos de la pista. Todo el personal SEI debe estar adecuadamente capacitado para realizar sus tareas de manera eficiente y deben participar en simulacros de incendios en vivo en conformidad con los tipos de aeronaves y equipo utilizado en el aeródromo.	Barbados	JUN/ 2009	La instrucción requerida está planificada para el personal de extinción de incendios dentro de los siguientes doce meses. Una nueva área de quemados está en desarrollo y será finalizada a tiempo para la inauguración del nuevo edificio SEI.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 164 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.2 y 10.2.1)	Barbados, BRIDGETOWN, Grantley Adams Intl	El pavimento de la plataforma está en condiciones muy deficientes en algunas áreas con baches, piedras sueltas - FOD y aberturas en el pavimento	SEP/ 2008	Visitas de la OACI Diciembre 2001 & Mayo 2008	A	Remover el FOD continuamente. La plataforma necesita repararse en algunas posiciones de estacionamiento en las juntas del pavimento y proporcionar lineas de seguridad.	Barbados	ENE/ 2009	a) Se han hecho arreglos para realizar las reparaciones en las posiciones 8 y 9 de la plataforma. La finalización está contemplada para el mes de enero de 2009. Las juntas serán selladas durante dichas reparaciones. b) Las líneas de seguridad están proporcionadas en las posiciones 22 y 11. Las líneas de seguridad para las posiciones 1 a la 10 y las líneas de guía de posición y numeración de todas las posiciones serán finalizadas para el 30 de noviembre de 2008.
AGA 495 CAR	Área de seguridad de expremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.5 - 3.5.1)	Barbados, GRANTLEY ADAMS INTERNATIONAL AIRPORT	No se proporciona área de seguridad de extremo de pista (RESA) en ninguno de los dos extremos.	SEP/ 2008	Visita de la OACI, Mayo 2008	A	Proporcionar áreas de seguridad de extremo de pista extendiendo la plataforma o reduciendo las distancias declaradas.	Barbados	MAY/ 2009	Un levantamiento de nivelación ha sido solicitado como parte de los levantamientos del aeródromo y se espera que esta información esté lista el 24 de septiembre de 2008. Las pruebas de compactación o sugerencias para acciones alternativas están pendientes para el 30 de septiembre de 2008. Se ha planificado que una vez que la compactación haya sido satisfactoria, las RESAs estarán finalizadas para finales de noviembre de 2008. Sin embargo, en caso de que la compactación no sea satisfactoria, la finalización será en mayo de 2009.
AGA 496 CAR	Franja de Pista, Anexo 14, Vol. I (Sección 3.4.9, 3.4.12, 3.4.14)	Barbados, GRANTLEY ADAMS INTERNATIONAL AIRPORT	La franja de la pista no está nivelada en el lado sur.	SEP/ 2008	Visita de la OACI, Mayo 2008	A	Proporcionar una franja de pista nivelada con pendientes longitudinales y transversales adecuadas.	Barbados	NOV/ 2008	Hay dos áreas que necesitan tratarse. La nivelación en el extremo del margen de la pista se espera que esté finalizada el 15 de octubre de 2008. El corte de las rocas sobresalientes será finalizado el 15 de noviembre de 2008.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 497 CAR	Calles de Rodaje (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.9 y 3.10)	Barbados, GRANTLEY ADAMS INTERNATIONAL AIRPORT	Las calles de rodaje están en muy pobres condiciones y no tienen letreros.	SEP/ 2008	Visita de la OACI Mayo 2008	A	Las calles de rodaje necesitan ser reparadas; hay un plan propuesto para recubrir las calles de rodaje y proporcionar letreros en corto plazo.	Barbados	NOV/ 2008	Las calles de rodaje están siendo reparadas y los letreros direccionales y de información de las calles de rodaje han sido instalados. Los letreros se están conectando a los circuitos de energía de las calles de rodaje como parte de los trabajos de iluminación del campo aéreo que están en proceso. Se espera que el proyecto se finalice el 30 de noviembre de 2008. Se instalarán veinte letreros de distancia/hacia/avance y se espera que esto se finalice el 30 de noviembre de 2008.
AGA 498 CAR	Calles de Rodaje (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.10)	Barbados, GRANTLEY ADAMS INTERNATIONAL AIRPORT	Los márgenes de las calles de rodaje no están nivelados y necesitan ampliarse.	SEP/ 2008	Visita de la OACI Mayo 2008	A	Las porciones rectas de las calles de rodaje necesitan extenderse simétricamente en cada lado de la calle de rodaje y la superficie debería prepararse para resistir erosiones y la ingestión del material de superficies proveniente de las aeronaves.	Barbados	MAY/ 2009	Se han hecho arreglos para incrementar el ancho de los márgenes de las calles de rodaje por dos metros en cada lado. Se estima que este trabajo será finalizado en mayo de 2009.
AGA 499 CAR	Camino Perimetral (Anexo 14, Vol. I, Sección 9.2.26, 9.2.27)	Barbados, GRANTLEY ADAMS INTERNATIONAL AIRPORT	El camino perimetral del aeródromo necesita extenderse y prepararse óptimamente principalmente en la parte oriental del mismo.	SEP/ 2008	Visita de la OACI Mayo 2008	A	Debe proporcionarse un camino perimetral en el aeródromo. Debe tener la capacidad de soportar vehículos pesados y ser utilizable en cualquier condición climática.	Barbados	JUN/ 2009	Existen planes para la mejora y extensión del camino perimetral del aeropuerto. Se espera que el proyecto sea finalizado para el mes de junio de 2009.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 501 CAR	Plan de retiro de aeronaves inutilizadas (Anexo 14, Vol. I, Sección 9.3.1 & 9.3.2)	Barbados, GRANTLEY ADAMS INTERNATIONAL AIRPORT	No existe un plan de retiro de aeronaves inutilizadas.	SEP/ 2008	Visita de la OACI Mayo 2008	A	Debe establecerse un plan de retiro de aeronaves inutilizadas que se encuentren en o estén adyacentes al área de movimientos, asimismo, debe designarse un coordinador para implantar el plan.	Barbados	JUN/ 2009	Es responsabilidad de explotador de aeronaves de retirar las aeronaves inutilizadas del campo aéreo. Sin embargo, el explotador de aeropuertos deberá asegurarse que, dentro de sus acuerdos con los explotadores de aeronaves se tomen las disposiciones necesarias para que el explotador cumpla con sus responsabilidades. El explotador del aeropuerto deberá contar con acuerdos con constructoras locales para el uso de equipo pesado y gruas, según se requieran, para retirar las aeronaves pequeñas para garantizar que cualquier trastorno a las operaciones del aeropuerto sea mínima. Deben establecerse acuerdos con los operadores aéreos/carga regionales y Estados vecinos que corresponda para proporcionar asistencia requerida para aeronaves de gran tamaño. Se identificará un coordinador para implantar el plan final y se espera que el plan necesario esté establecido en junio de 2009.
BRB Barbados										
MET 10 CAR	Número adecuado de personal meteorológico especializado	Barbados	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos.	JUN/ 1996	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica.	B	Se ha previsto completar la instalación de un nuevo radar Doppler radar en 2008, se entrenará al personal para analizar las imágenes. Estado: a ser finalizado en 2009.	Barbados	DIC/ 2009	Los sistemas de nubes TC y CB se identifican usando imágenes satelitales. El radar Doppler será útil para identificar radar nubes de lluvia y puede ser de ayuda para detectar cizalladura del viento.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
BLZ Belice										
AGA 166 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.2)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	La longitud de la franja de la pista en el extremo oeste de la pista es insuficiente	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	No declarar la zona de parada en la Pista 25	Belice		
AGA 167 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - Rec. 3.3.4 y 6)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	El ancho de la franja de la pista es insuficiente en algunas secciones de la parte norte y contiene objetos como escombros y vegetación	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Remover los objetos Ampliar la franja de pista en la parte norte, según se requiera	Belice		
AGA 168 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.5 - 3.5.1 y 7.1.9)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	No existen áreas de seguridad de extremo de pista en ambos extremos de la pista: •Extremo de la pista este – hay vegetación, terrenos mojados •Extremo de la pista oeste - hay un pantano	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Considerar proveer RESAs al no declarar zonas de parada, limpiar la vegetación y fortalecer el terreno.	Belice		
AGA 169 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - 4.2.12)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	Las estructuras, la vegetación y las colas de aeronaves grandes estacionadas en la plataforma representan obstáculos que infringen en las superficies limitadoras de obstáculos de transición	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Eliminar los obstáculos	Belice		
AGA 170 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.4.10)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	Señales de los umbrales desplazados aún se encuentran visibles en ambos extremos de la pista.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Remover las señales desplazadas de los umbrales de la pista	Belice		
AGA 171 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.8.3)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	No se proveen señales de eje de calle de rodaje que guían a las aeronaves a dar vuelta en el extremo este de la pista.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviemrbe 2006	A	Proveer señales de eje de calle de rodaje en el extremo este de la pista para el viraje	Belice		
AGA 172 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	No existen sistemas de luces de aproximación	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Proveer sistemas de luces de aproximación	Belice		
AGA 173 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.4.1.1)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	No existen letreros en el campo aéreo	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Proveer letreros iluminados en el campo aéreo	Belice		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 174 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2 - Rec. 9.2.30)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	El acceso desde las instalaciones de servicio de salvamento y extinción de incendios no es directo	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Proveer un acceso directo a la pista a través de la Calle de Rodaje B al pavimentar las áreas verdes enfrente de las instalaciones de RFFS	Belice		
AGA 175 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. .10, 10.21 y 10.2.2)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	El pavimento de la calle de rodaje C y de la plataforma están en condiciones muy deficientes en algunas áreas con fisuras en el concreto, aberturas en el pavimento y FOD	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Remover el FOD continuamente, sellar las fisuras y reparar los pavimentos	Belice		
AGA 176 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10,10.2.1 y 10.2.2)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	Los márgenes de la Calle de Rodaje A están en condiciones muy deficientes, en algunas áreas con pavimento fallado y materiales sueltos - FOD	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Remover el FOD continuamente y reemplazar el pavimento de los márgenes de la Calle de Rodaje A	Belice		
AGA 177 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 9.4.21)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	Los PAPIs no funcionan y la intensidad de las luces de la pista se reporta como deficiente	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Reparar los PAPIs y el sistema de luces de la pista	Belice		
AGA 449 CAR	Certificación de Aeródromos (Anexo 14, Vol. I Cap.1, 1.4.1, 1.4.3 y 1.4.4)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	El proceso de Certificación no ha comenzado	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre de 2006	A	LA DGAC está verificando la regulación. El proceso debe ser acelerado.	Belice		
AGA 458 CAR	Certificación de Aeródromos (Anexo 14, Vol. I Cap.1, 1.5.1, 1.5.2, 1.5.3 y 1.5.4)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	No se ha implantado SMS	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Implantar SMS en base al marco establecido por la DGAC. La DGAC está capacitando personal. Se está considerando implementar una unidad SMS con el propósito de evaluar y supervisar al Operador del Aeropuerto.	Belice		
AGA 459 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.2.1 y 3.10.1)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	El pavimento de la pista y de la calle de rodaje están en condiciones muy deficientes	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	El operador el aeropuerto está programando los trabajos necesarios. Los trabajos deben ser implementados.	Belice		
AGA 460 CAR	Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4.3)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Las franjas del lado norte de la pista 07-25 tienen terreno desnivelado	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Los trabajos para nivelar el terreno deben ser incluidos en el Plan de Acción Correctivo	Belice		
AGA 461 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol.I, Cap. 4, 4.2.7)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Estructura obstaculizando la superficie de transición interna	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Estructura obstaculizando (Tanque de agua elevado). Se requiere que sea removido.	Belice		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 462 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, 5.1.1.1)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Falta de indicadores de dirección viento para la pista 07-25	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Las aeronaves que llegan y que salen no cuentan con información de viento y de velocidad. Se deberían colocar dos indicadores de dirección de viento para la pistas 07 y 25	Belice		
AGA 463 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, 5.3.3.3, 5.3.3.4 y 5.3.3.5)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Falta de faro de aeródromo	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Un faro de aeródromo es necesario para apoyar la aproximación de aeronaves en operaciones nocturnas. Esta instalación debe ser incluida en el Plan de Acción Correctivo.	Belice		
AGA 464 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, 5.3.9.7 a))	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	No se ha implementado la norma acerca de las luces en una sección de las luces del borde de la pista	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Las luces del borde de la pista son todas blancas. Se deben instalar filtros amarillos en los últimos 600 m de la sección.	Belice		
AGA 465 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, 5.3.10.1)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Falta de implementación de luces de barra de ala	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	La Pista 25 no cuenta con luces de umbral para aproximación. Implementar luces de barra de ala para una aproximación segura a la Pista 25	Belice		
AGA 466 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.6, 6.3.1)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Objetos no iluminados	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Los edificios ubicados en el aeropuerto no están iluminados. Se deben iluminar aquellos edificios ubicados dentro o cerca del área de la plataforma	Belice		
AGA 467 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 7, 7.2.1 y 7.4.1)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Las areas que se encuentran en reparación temporalemnte deben ser señalizadas, como aquellas areas cerradas de las pistas y las franjas de pista, que tienen construcción acumulada y material de desecho y escombro deben ser señalizadas.	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Las señales de las areas que estan en construcción no estan bien señaladas. Las señales deben ser mejoradas.	Belice		
AGA 468 CAR	Sistemas Eléctricos (Anexo 14, Vol.I, Cap.8, 8.1.4)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	No cumple con los tiempos máximos de conmutación en los dispositivos de conexión de alimentación de energía eléctrica	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	El tiempo máximo de conmutación no cumple con la norma de 15 segundos de OACI.	Belice		
AGA 469 CAR	Servicio de Salvamento y de Extinción de Incendios (Anexo 14, Vol.I, Cap. 9, 9.1.12 y 9.1.13)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	No se llevan a cabo prácticas de emergencia parciales y completas en aeródromos	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Planear y dirigir prácticas de emergencia parciales y completas	Belice		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 470 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.8.3)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Las señales en el área de la plataforma están en condiciones deficientes	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Las señales deben ser rediseñadas para cumplir con las normas OACI	Belice		
AGA 471 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I Cap. 9, 9.10.2)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	El extremo Este de la pista 07/25 no tiene valla de protección	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Las obras de expansión en el lado este del extemod e pista 07/25 provocaron el desplazamiento de la valla. Se debe construir una valla temporal hasta que la valla permanente sea colocada nuevamente	Belice		
AGA 472 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10, 10.2.1, 10.2.3 y 10.2.4)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	El programa de mantenimiento de pavimentos y áreas adyacentes no está implantado	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	El programa no incluye la medición periódica de las características de rozamiento de la superificie de la pista. El programa de mantenimiento debe implementarlo	Belice		
BLZ Belice										
AIS 31 CAR	Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Belice	Falta de implantación del WGS-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	A	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2006	El WGS 84 se llevó a cabo en P.S.W. Aeropuerto Internacional Goldson el 14 de noviembre de 2005. La mayor parte de las coordenadas WGS-84 han sido identificadas y publicadas en el AIP de Belice. Aún falta hacer una investigación debido a la extensión de la pista. Esto se llevará a cabo dentro de poco tiempo.
AIS 49 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Belice	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de Obstáculos.
AIS 185 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Belice	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 246 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Belice	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No se reportó plan de acción. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		
AIS 263 CAR	Anexo 4 Cap. 7; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 d) y 64 4); Tabla FASID AIS 6	Belice	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de cartas de navegación en ruta de la OACI.	SEP/ 1996	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las cartas en ruta de la OACI.	Estado		
AIS 273 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Belice	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	ABR/ 2001	Registros/archivos en la OR NACC; Visita de la OACI Abril 2001	A	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		El AIP de Belice (Segunda Edición) se publicó en 2005. Belice tiene, actualmente, un Sistema AIRAC, Enmienda/Suplemento AIP y un Sistema NOTAM.
AIS 314 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Belize	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	
BLZ Belice										
CNS 9 CAR	Plan de Circuitos Orales ATS (Tabla CNS 1 C) - Belice APP-Puerto Barrios TWR	Belice-Guatemala/COCESNA	No está implementado el circuito requerido.	NOV/ 1999	COCESNA informó que el Aeropuerto de Puerto Barrios cambió a ser un Aeropuerto Nacional, por lo tanto este circuito ya no sería un requisito internacional.	B	Estudiar e implementar vía posible. Plan de Acción: El aeropuerto de Puerto Barrios cambió a categoría nacional, por lo tanto este circuito ya no sería un requisito internacional.	Belice, Guatemala y COCESNA.		
CNS 57 CAR	Plan de circuitos orales ATS (Tabla CNS1C) Belice APP - Mérida ACC	Belice y México	El circuito está fuera de servicio desde el 1 de junio de 2003.	JUN/ 2003	Informado en la Reunión CA/ANE/WG/3 y reportado por el Director de Aviación Civil de Belice.	B	Implementar un circuito directo para establecer comunicaciónes en 15 segundos.	México y Belice		
BLZ Belice										
MET 11 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Belice	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM.	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 30 CAR	Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1.	Belice	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado		
MET 47 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Belice	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET.	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados		
MET 63 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	Belice	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	a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estados		
MET 88 CAR	Las presentaciones visuales de viento en la superficie referidas a cada sensor deben ubicarse en la estación meteorológica con las presentaciones correspondientes en los servicios de tránsito aéreo adecuados (Anexo 3, Part II, Apéndice 3, Norma 4.1.2.1)	Belice	Las presentaciones visuales de viento en la superficie en la estación meteorológica y la torre de control de tránsito aéreo corresponden a diferentes sensores de viento ubicados entre sí a una distancia superior a 800m. También es el caso de otros parámetros meteorólogicos (temperatura, presión, QNH, etc.).	AGO/ 2008	Se requiere adquirir un sistema automatizado de clima con sensores ubicados por la pista, de preferencia el TDZ, con presentaciones visuales idénticas ubicadas en la estación meteorólogica y en las dependencias ATS (TWR y APP). Considerar un proyecto regional Centroamerican incluyendo instrucción para el mantenimiento.	A				
MET 89 CAR	El período para la determinación de los valores medios de las observaciones del viento de superficie debería ser a) 2 minutos para los informes locales y las presentaciones visuales del viento en las dependencias ATS; y b) 10 minutos para METAR y SPECI, salvo que durante el periodo de 10 minutos haya una discontinuidad marcada (Anexo 3, Parte II, Apéndice 3, Norma 4.1.3.1).	Belice	Los sistemas de viento en uso no proporcionan valores medios de las observaciones de la dirección del viento y velocidad instanáneos de 2 minutos y 10 minutos para efectos operacionales.	AGO/ 2008	Se requiere adquirir un sistema automatizado meteorológico que proporcione datos meteorológicos con valores medios adecuados, instantáneos de 2 minutos y 10 minutos para satisfacer las necesidades de información meteorológica en las dependencias ATS (TWR y APP) y la estación meteorólogica, para cumplir con las SARPS del Anexo 3.	B				
MET 90 CAR	Los informes METAR y SPECI deberán cotener la identificación del tipo de informe (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Norma 4.5.1).	Belice	Los informes meteorológicos METAR y SPECI no se identifican por los bancos de datas automatizados de datos OPMET, por lo tanto, no están disponibles para los usuarios de aviación.	AGO/ 2008	Asegurarse que los informes METAR y SPECI están codificado en conformidad con la plantilla de la Tabla A3-1 METAR/SPECI, considerando los ejemplos A3-1 y A3-2, Anexo 3, Parte II, Apéndice 3.	A				

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
COCE COCESNA										
CNS 16 CAR	Plan de Circuitos Orales ATS (Tabla CNS 1 C) - La Aurora APP - Puerto Barrios TWR	COCESNA-Guatemala	No está implementado el circuito requerido. Se usa IDD.	NOV/ 1999	COCESNA informó que el aeropuerto cambió a categoria nacional.	B	Buscar una vía para implementar el circuito o proponer enmendar el FASID. Plan de Acción: El aeropuerto de Puerto Barrios cambió a categoría nacional, por lo tanto este circuito ya no sería un requisito internacional.	COCESNA-Guatemala		
CNS 38 CAR	Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) ILS Aeropuerto Intl. San Salvador, El Salvador, Pista 07	COCESNA-El Salvador	El equipamiento está obsoleto	ABR/ 2003	89ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC CAP/89)	B	COCESNA informó que habían empezado las obras civiles para instalar un nuevo equipo en la pista 25. Plan de acción: El ILS se encuentra en el sitio.	COCESNA-El Salvador	JUL/ 2010	
CNS 39 CAR	Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) DVOR/DME Puerto San José, Guatemala	COCESNA-Guatemala	El equipamiento está obsoleto	ABR/ 2003	89ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC CAP/89)	B	Sustitución por una nueva estación DVOR/DME. Esto se ha incluido en un proyecto de COCESNA y los Estados Miembros. Plan de Acción: Se ha incluido la sustitución de esta radioayuda en un proyecto de COCESNA.	COCESNA-Guatemala		
CNS 40 CAR	Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) ILS/DME Aeropuerto Intl. La Aurora, Guatemala.	COCESNA-Guatemala	Se requiere sustituir el equipamiento	ABR/ 2003	89ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC CAP/89)	B	COCESNA informó que la instalación ILS/DME está pendiente. El estudio de sitio realizado determinó la no factibilidad de implementación. Plan de acción: Dentro del proyecto de sustitución de radioayudas en ejecución por COCESNA se realizó el estudio de sitio correspondiente, y se concluyó que no es factible la implementación de esta radioayuda.	COCESNA-Guatemala		
CNS 46 CAR	Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) ILS/DME Aeropuerto Philip S.W. Goldson, Belice, Belice	COCESNA-Belice	Se require sustituir el equipamiento	ABR/ 2003	89ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC CAP/89)	B	Se require implementar nuevo equipamiento ILS/DME. Plan de acción: Se ha incluido la sustitución de esta radioayuda en un proyecto de COCESNA.	COCESNA-Belice	ENE/ 2009	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
CNS 48 CAR	Sistemas de Vigilancia (Tabla CNS 4A)	COCESNA	No existe vigilancia en las zonas remotas del pacífico de la FIR CENAMER.		89ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC CAP/89)	B	Teniendo en cuenta las mejoras efectuadas por COCESNA en el ACC CENAMER, COCESNA esta evaluando la factibilidad de implementar ADS basados en comunicaciones por satélite.	COCESNA	DIC/ 2006	No se han realizado cambios.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
CRI Costa Rica										
AGA 224 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.3 y 6)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	La anchura de la franja de costado oeste de pista es insuficiente y el equipo de construcción, contenedores de aeronaves, las aeronaves estacionadas en la plataforma, las vallas y las calles, especialmente en el extremo este de la pista, son objetos en la franja de pista	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002 y septiembre de 2006	A	Aumentar la anchura de la franja de pista Minimizar los objetos en la franja de pista removiendo y reubicando los objetos que se puedan	Costa Rica		
AGA 226 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - 4.2.12 & 4.2.21)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	Obstáculos infringen las superficies de transición incluyendo topografía, edificaciones, la valla y las aeronaves estacionadas en las plataformas	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002 y septiembre 2006	A	Remover, iluminar y/o señalar los obstáculos	Costa Rica		
AGA 228 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.8.7)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	Las señales de eje de las calles de rodaje, incluyendo en la plataforma, no son continuos	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002	A	Corregir las señales de eje de las calles de rodaje	Costa Rica		
AGA 229 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.14.1 al 5.2.14.4)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	La plataforma no tiene líneas de seguridad. Falta mantenimiento de pintura	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002 y septiembre de 2006	A	Proporcionar líneas de seguridad en la plataforma	Costa Rica		
AGA 230 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5- 5.3.5.1 & 5.3.5.23)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	La Pista 25 no tiene un sistema de iluminación de aproximació	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002 y septiembre 2006	A	Proporcionar un sistema sencillo de iluminación de aproximación. Cambiar el Sistema PAPI del costado Este al costado Oeste de la Pista 25	Costa Rica		
AGA 231 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.1 y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	La Pista 25 no tiene un sistema visual indicador de pendiente de aproximación	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002 y septiembre 2006	A	Proporcionar un sistema visual indicador de pendiente de aproximación	Costa Rica		
AGA 232 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5- 5.4.1.1, 5.4.2, 5.43, 5.4.4, 5.4.5, 5.4.6 y 5.4.7)	Costa Rica, ALAJUELA/SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	Los letreros en el campo de vuelo no cumplen con las normas en términos de diseño e iluminación	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002 y septiembre 2006	A	Proveer letreros adecuados en el campo de vuelo	Costa Rica		
AGA 424 CAR	Condiciones de las superficies de los Pavimentos (Anexo 14, Vol. I Cap. 2.2.6.2)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	No aplica método ACN - PCN	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Proporcionar Información	Costa Rica		
AGA 425 CAR	Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 y 3.4.8)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Franja del costado Este de pista está afectada por el drenaje superficial	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Debe ser entubado y señalizado	Costa Rica		
AGA 426 CAR	Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 -3.4.2, 3.4.8 & 3.4.14)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Carretera emplazada en sector anterior al umbral 25 muy cercana a la pista	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Se debe verificar la longitud, el ancho y la pendiente de la franja de la pista	Costa Rica		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 427 CAR	Area de Seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.5, 3.5.1 al 3.5.11)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	La pista 05/27 no cuenta con RESA	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Habilitar RESAs	Costa Rica		
AGA 428 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.6 - 3.6.6)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Señalización cierre perimetral sector anterior al umbral 25	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Señalización tramo valla perimetral considerando Proyección ancho Pista	Costa Rica		
AGA 429 CAR	Geometría de la Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.9 & 3.9.16)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	El actual diseño geométrico de la calle de salida rápida no permite optimizar la gestión del tránsito aéreo de llegada por la pista 07	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	B	Estudiar emplazamiento de una calle de salida rápida	Costa Rica		
AGA 430 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 5.2.1.1, 5.2.1.2, 5.2.1.4 al 5.2.1.7)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Falta dar mantenimiento a los diferentes tipos de señales en la pista, calles de rodaje y plataforma.	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Señalizar los diferentes tipos de señales en la pista, calles de rodaje y plataforma	Costa Rica		
AGA 431 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 5.3.4, 5.3.4.1 c), 5.3.4.10 al 5.3.4.21)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Los sistemas de iluminación de aproximación no satisfacen los requerimientos y el sistema actual tiene un deficiente estado de conservación	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Señalizar los diferentes tipos de señales de pista, calles de rodaje y plataforma segpun se requiera	Costa Rica		
AGA 432 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol.I, Cap. 4 - 4.2.13)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	La superficie de aproximación a la pista 25 tiene obstáculos, tales como árboles, antenas y postes de luz	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Eliminar y señalizar los obstáculos	Costa Rica		
AGA 433 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 5 - 5.2.10.2 al 5.2.10.5)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	La señal de punto de espera de la pista está ubicada cerca de las señalizaciones del eje de la calle de rodaje y la faja lateral de la calle de rodaje junto a la pista 07, lo cual causa confusión	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Estudiar y rediseñar las señales guardando la debida precaución con protección áreas sensibles y críticas ILS	Costa Rica		
AGA 434 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol.I, Cap. 6 - 6.1-6.1.1, 6.1.11, 6.3, 6.3.11 through 6.3.36)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Las edificaciones y tendidos eléctricos al interior y fuera del aeropuerto no están iluminados	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Iluminar obstáculos tanto dentro como fuera del aeropuerto	Costa Rica		
AGA 435 CAR	Sistemas Eléctricos (Anexo 14, Vol. I Cap. 8, 8.1, 8.1.1 al 8.1.11, 8.2, 8.2.1al 8.2.3 , 8.3, 8.3.1 al 8.3.5)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Los requisitos de fuente secundaria de energía eléctrica necesitan ser verificados	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Revisar y modificar según sea el caso	Costa Rica		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 CAR	Calles de Rodaje ((Anexo 14, Vol. I Cap. 3, 3.9.8, 3.11, 3.11.2 al 3.11.5)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	No se cumple con las distancias mínimas de separación requeridas entre el eje de la calle de rodaje y el de la pista. Una pequeña parte del costado Este de la franja de la calle de rodaje D a la pista 07 tiene una depresión importante en el terreno	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Cumplir con las distancias mínimas requeridas y nivelar el terreno	Costa Rica		
AGA 437 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5, 5.3.10, 5.3.10.1 al 5.3.10.10)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Las luces de umbral de pista y de barra de ala no cumplen con los requerimientos de emplazamiento y separación	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Revisar, reubicar y reinstalar las luces de umbral de pista y de barra de ala según sea necesario	Costa Rica		
AGA 438 CAR	Certificación de Aeródromos (Anexo 14, Vol. I Cap.1, 1.4.1)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Conceptos de certificación de aeródromos e inspector de aeródromos no está incluido en la Ley Básica	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Modificar marco normativo e incluir conceptos	Costa Rica		
AGA 439 CAR	Servicio de Salvamento y de Extinción de Incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.2, 9.2.21 al 9.2.30)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Las instalaciones SEI están muy cercanas a las instalaciones de combustible y los accesos están interceptados por una vía de servicio de vehículos	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Trasladar las instalaciones de combustible por lo menos a 150 metros de las instalaciones del SEI o mover las instalaciones del SEI lejos de las instalaciones de combustible pero cerca de la pista	Costa Rica		
AGA 440 CAR	Servicio de Salvamento y de Extinción de Incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.2, 9.2.21 al 9.2.30)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	El personal de SEI no cuenta con habilitación de bombero de aviación	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Capacitar al personal y habilitarlo como bombero de aviación	Costa Rica		
AGA 441 CAR	Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.4 y 9.5)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	No existe un Programa Formal de prevención y reducción de Fauna	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Preparar y establecer el Programa	Costa Rica		
AGA 442 CAR	Condiciones de las superficies de los Pavimentos (Anexo 14, Vol. I Cap. 10 - 10.1.1, 10.2 y 10.2.1)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Falta la implantación de un programa de Mantenimiento para las superficies de los pavimentos y drenajes. No se lleva a cabo la medición para determinar las características de rozamiento de la superficie de la pista	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Diseñar, elaborar y aplicar un Programa de Mantenimiento. Es necesario que se realice la medición periódica de las características de rozamiento de la superficie de la pista	Costa Rica		
AGA 443 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5, 5.1.1.1,al 5.1.1.5)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Los indicadores de la dirección del viento carecen de mantenimiento e iluminación y sus soportes no son frangibles	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Incluir un programa de Mantenimiento, iluminar los indicadores y reemplazar los soportes con estructuras frangibles	Costa Rica		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 444 CAR	Condiciones de las superficies de los Pavimentos (Anexo 14, Vol. I Cap. 10 - 10.1.1, 10.2 y 10.2.1)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	Falta la implantación de un programa de Mantenimiento para las superficies de los pavimentos y drenajes. No se lleva a cabo la medición para determinar las características de rozamiento de la superficie de la pista	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Diseñar, elaborar y aplicar un Programa de Mantenimiento. Es necesario que se realice la medición periódica de las características de rozamiento de la superficie de la pista	Costa Rica		
AGA 445 CAR	Condiciones de las superficies de los Pavimentos (Anexo 14, Vol. I Cap. 2.2.6.2)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	No aplica método ACN - PCN	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Proporcionar Información	Costa Rica		
AGA 446 CAR	Servicio de Salvamento y de Extinción de Incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.2, 9.2.21 al 9.2.30)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	Las instalaciones SEI están muy cercanas a las instalaciones de combustible y los accesos están interceptados por una vía de servicio de vehículos	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Estudiar el traslado de las instalaciones de combustible por lo menos a 150 metros de las instalaciones del SEI. Emplazar señal de precaución de salida de vehículos	Costa Rica		
AGA 447 CAR	Servicio de Salvamento y de Extinción de Incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.2, 9.2.21 al 9.2.30)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	El personal de SEI no cuenta con habilitación de bombero de aviación	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Capacitar al personal y habilitarlo como bombero de aviación	Costa Rica		
AGA 448 CAR	Area de Seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.5, 3.5.1 al 3.5.11)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	La pista 05/27 no cuenta con RESA	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Habilitar RESAs	Costa Rica		
AGA 450 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.1 y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	La Pista 25 no tiene un sistema visual indicador de pendiente de aproximación	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Proporcionar un sistema visual indicador de pendiente de aproximación	Costa Rica		
AGA 451 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.4.1.1, 5.4.2, 5.4.3 & 5.4.4)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	Los letreros en el campo de vuelo no cumplen con las normas en términos de diseño e iluminación	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Proveer letreros adecuados en el campo de vuelo	Costa Rica		
AGA 452 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.14.1 al 5.2.14.4)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	La plataforma no tiene líneas de seguridad. Falta mantenimiento de pintura	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Proporcionar líneas de seguridad en la plataforma	Costa Rica		
CRI Costa Rica										
AIS 33 CAR	Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Costa Rica	Implantación parcial del WGS-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	A	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	JUL/ 2007	Determinación de obstáculos.
AIS 50 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Costa Rica	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado	JUL/ 2007	Determinación de obstáculos.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Costa Rica	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. Se está elaborando una nueva carta.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado	OCT/ 2007	
AIS 186 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Costa Rica	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado	JUL/ 2007	
AIS 248 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Costa Rica	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado	ENE/ 2000	
AIS 315 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Costa Rica	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	AGO/ 2007	
CRI Costa Rica										
MET 12 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Costa Rica	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos.	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados		
MET 31 CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Costa Rica	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado		
MET 48 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Costa Rica	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecidocuando fuera requerido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados		
MET 64 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	Costa Rica	La información OPMET no se está difundiendo de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2A y MET 2B del FASID CAR/SAMncias MET	JUN/ 1996	a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estados		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
CUB Cuba										
AGA 132 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición Cap. 3.4.3 & 6)	Cuba, HABANA, Internacional José Martí	Anchura de la franja de la pista es insuficiente en la zona sudeste de la pista cerca de la Terminal 1 y el umbral de la Pista 24.	SEP/ 2008	Visita de la OACI en junio del 2001	A	Remover los objetos y aumentar la anchura de la franja de pista. Plan de Acción: Estudio aeronáutico para el rescate del área necesaria a fin de cumplir con los 150 metros de franja de pista en la zona Sudeste.	ECASA	MAR/ 2010	Afectaciones económicas a entidades del país. Se realizó estudio aeronáutico y se está trabajando en el rescate de los terrenos para el completamiento de la franja de la pista.
AGA 140 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, 4th. Edición, Cap. 5.3.4.1.(C) y ANP, Tabla AOP1)	Cuba, HOLGUIN, Frank Pais	No existe sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I en Pista 05.	SEP/ 2008	Visita de la OACI en junio del 2001	A	Proveer sistema de iluminación de aproximación de precisión. Plan de acción: En proceso la realización de estudio de proyecto y contratación.	ECASA	JUN/ 2009	
AGA 143 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap. 5.3.4.1.(A) y ANP, Tabla AOP1)	Cuba, CAMAGUEY, Ignacio Agramonte	No existe un sistema sencillo de iluminación de aproximación en la Pista 25	SEP/ 2008	Visita de la OACI en junio del 2001	A	Proveer sistema sencillo de iluminación de aproximación Plan de acción: Proceder a solicitar enmienda a Tabla AOP del ANP CAR/SAM sobre sobre la base de que Camaguey ya no tiene ILS, y materialmente no se justifica la instalación de un sistema de este tipo para una pista que normalmente se utiliza en condiciones de buena visibilidad y cuenta ademas con otra ayuda visual como es el PAPI.	ECASA	JUN/ 2010	
CUB Cuba										
MET 32 CAR	Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1.	Cuba	No se ha implementado el RVR de MUCM.	JUN/ 1996		B	Proceder a solicitar a la OACI una enmienda a la Tabla AOP1 del FASID del ANP CAR/SAM Fecha terminación: Boyeros - diciembre 2006 Varadero - diciembre 2007 Camagüey - desaparece el requisito al eliminarse la categoría de la pista principal, como Cat. I	ECASA	DIC/ 2007	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
DMA Dominica										
AIS 52 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Dominica	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos.
AIS 126 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Dominica	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 145 CAR	Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	Dominica	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado		
AIS 172 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Dominica	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 187 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Dominica	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 332 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Dominica	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
SLV El Salvador										
AGA 49 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP,Tabla AOP 1)	El Salvador, SAN SALVADOR, Intl El Salvador	Los letreros no son iluminados - Ref. Anexo 14, Vol. I, Inciso 5.4.1.7, 5.4.1.8, 5.4.2- 5.4.3	DIC/ 2000	Visita de la OACI Noviembre 2000 y septiembre de 2006 Reporte de la IATA Enero 2001	A	Reemplazar con letreros iluminados	El Salvador	DIC/ 2008	
AGA 67 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cáp. 9.1 y 9.2)	El Salvador, SAN SALVADOR, Intl El Salvador	No se proporciona acceso directo de la instalación de SEI a la pista - Ref. Anexo 14, Vol. I, Incisos 9.2.22 y 26	DIC/ 2000	Visita de la OACI Noviembre 2000 y septiembre de 2006 Reporte de la IATA Enero 2001	A	Proporcionar un acceso directo entre la instalación de SEI y la pista	El Salvador		
AGA 453 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.14.1 al 5.2.14.4)	El Salvador, SAN SALVADOR, El Salvador Intl	Los letreros no cumplen con la norma	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Reemplazar los letreros de acuerdo a la norma	El Salvador	DIC/ 2008	
AGA 454 CAR	Certificación de Aeródromos (Anexo 14, Vol. I Cap.1, 1.4.6)	El Salvador, SAN SALVADOR, El Salvador Intl	No se ha implantado SMS	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Implantar SMS a base marco establecido por AAC	El Salvador		
AGA 456 CAR	Area de Seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3- 3.5.1 al 5.3)	El Salvador, SAN SALVADOR, El Salvador Intl	La pista no cuenta con RESA	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	A	Habilitar la RESA	El Salvador		
AGA 473 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10, 10.2.1, Cap. 3 Rec. 3.4.8, 3.4.10)	San Salvador, Aeropuerto Internacional de El Salvador	Canal que atraviesa sector anterior a los umbrales 07 y 25, compromete la seguridad operacional de las aeronaves que puedan tener un aterrizaje demasiado corto o largo	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Cubrir canal 150 mts, considerando 75 mts. A cada lado del eje proyectado de la pista 07-25	El Salvador	DIC/ 2009	
AGA 475 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.6, 6.1, 6.3.14)	San Salvador, Aeropuerto Internacional de El Salvador	Edificaciones adyacentes a las plataformas no señalizadas	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Señalizar edificios y hangares	El Salvador	DIC/ 2008	
AGA 476 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.3, Rec. 3.10.2)	San Salvador, Aeropuerto Internacional de El Salvador	Sectores tramos curvos de las márgenes de las calles de rodaje no señalizados	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006.	A	Señalizar tramos curvos de márgenes de calles de rodaje.	El Salvador		
AGA 477 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.6, 6.1, 6.3.14)	San Salvador, Aeropuerto Internacional de El Salvador	El personal que desarrolla las actividades de servicio a las aeronaves no porta chalecos reflectantes y los vehículos no activan su beacon mientras operan en esta área.	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Personal y vehículos que transitan en plataforma deben portar sus chalecos y luces correspondientes.	El Salvador		
AGA 479 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.2.4, 10.2.8 y 10.2.13)	San Salvador, Aeropuerto Internacional de El Salvador	Fisuras con índice de falla baja en la pista 07-25 y existencia de una gran cantidad de caucho con índice de avance alto.	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Aplicar programa preventivo de fisuras de caucho. Medición periódica coeficiente fricción	El Salvador		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
SLV El Salvador										
AIS 10 CAR	Anexo 15, Cap. 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras 36 a 37	El Salvador	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	A	Necesidad de mantener al día la información/datos aeronáuticos contenidos en los Documentos AIP	Estado		
AIS 35 CAR	Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	El Salvador	Implantación parcial del WGS-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	A	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2006	Determinación de obstáculos.
AIS 54 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	El Salvador	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos.
AIS 85 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 61 a 64, Tabla FASID AIS 7	El Salvador	Falta de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	B	Necesidad de produccion la Carta Aeronautica Mundial 1: 1000,000 de OACI.	Estado		
AIS 92 CAR	Doc. 8733 ANPBásico, Parte VIII, Para.24	El Salvador	No se utiliza el inglés para texto sencillo	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	A	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje sencillo.	Estado		
AIS 98 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	El Salvador	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	A	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
AIS 146 CAR	Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	El Salvador	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado		
AIS 173 CAR	Anexo 4Cap. 17.	El Salvador	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 189 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	El Salvador	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 250 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	El Salvador	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 317 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	El Salvador	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	
SLV El Salvador										
ATM 8 CAR	Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo CAR/SAM/3 Rec. 5/35	El Salvador	El desempeño en 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.	OCT/ 1995	GREPECAS/5. Se han tomado acciones de colaboración con otros Estados para capacitación recurrente en el idioma inglés de los controladores de tránsito aéreo.	A	a) Al efecto de alcanzar y mantener el nivel de idioma inglés requerido, el Estado establecerá un plan de capacitación permanente y continua de idioma inglés que contempla el seguimiento de las mejoras del personal de las dependencias ATC . b) El Estado exigirá al personal que ingresa a prestar funciones en las dependencias ATC el conocmiento de inglés según el Anexo 1 de la OACI	DGAC El Salvador	MAR/ 2010	ICCAE proporciona un continuo entrenamiento en el uso de la fraseología aeronáutica.
ATM 24 CAR	Uso de la fraseología aeronáutica	El Salvador	En general el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés no cumple con los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	ATS/SG/9. Se han implementado cursos recurrentes para el uso de la fraseología aeronáutica de los controladores de tránsito aéreo.	A	ICCAE proporciona un continuo entrenamiento en el uso de la fraseología aeronáutica.	DGAC El Salvador	MAR/ 2010	
SLV El Salvador										
MET 15 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	El Salvador	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados		
MET 34 CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	El Salvador	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado		
MET 50 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	El Salvador	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET.	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecidocuando fuera requerido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 67 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	El Salvador	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	a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estados		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
USA Estados Unidos										
AGA 158 CAR	Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.5.3 y ANP, Tabla AOP1)	Estados Unidos, San Juan, Luis Muñoz Marín Internacional	No se provee un VASI estandarizado	ABR/ 2002	Revisión de la OACI del esquema del aeródromo & Visita de la OACI - octubre de 2003	A	Reemplazar el VASI con un VASIS estandarizado (como PAPI). Plan de acción: Se instalará PAPI. En espera del cambio de Administración. La FAA ANI está esperando un número de NRA para el proyecto. La Pista 08 actualmente tiene instalado PAPI. La Pista 10/28 actualmente en construcción tendrá PAPIs en ambos extremos de pista cuando abra. La Pista 26 VASI será reemplazada con el proyecto de ampliación previsto del área/calle de salida de seguridad.	Estados Unidos		Se espera que la pista 10/28 estará finalizada en Dic. 2007. La ampliación del área/calle de salida de seguridad de la Pista 26 comenzará a continuación de la apertura de la Pista 10/28 (que se espera comience en enero de 2008).

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 322 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. .3, 3.4 y 3.4.3)	Estados Unidos, Puerto Rico, Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marin	El ancho de la franja de la pista es insuficiente y contiene objetos que incluyen vegetación y mecanismos de paro	OCT/ 2003	Visita de la OACI - octubre 2003	A	Aumentar el ancho de las franjas de la pista y quitar los objetos Plan de Acción: Correcciones en curso. Los terrenos cerca de y a los lados de la Pista 8 están en vías de desarrollo para proveer la RESA y la franja de la pista. Respecto al extremo de la Pista 26, la construcción de la nueva calle de rodaje S y la extensión del terreno darán el ancho completo. El extremo norte de la pista 26 está rodeado por terrenos acuosos/manglares protegidos. Mínimos componentes del mecanismo de paro actualmente se ubican dentro del área de seguridad de la Pista 26. Esos elementos serán removidos como parte del proyecto de ampliación del área de seguridad/calle de rodaje. Las obras de la Pista 10/28 (finalización prevista en diciembre de 2007) incluyó la remoción de los componentes del mecanismo de paro existentes.	Estados Unidos		La ampliación del área/calle de salida de seguridad de la Pista 26 comenzará a continuación de la apertura de la Pista 10/28 (que se espera comience en enero de 2008).

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 323 CAR	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.5, 3.5.1 y 3.5.2)	Estados Unidos, Puerto Rico, Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marin	No se provee un área de seguridad de extremo de pista al este de la Pista 08/26	OCT/ 2003	Visita de la OACI - octubre 2003	A	Proveer el área de seguridad de extremo de pista ya sea extendiendo y/o desplazando el extremo de la Pista 08 y el umbral de la pista 26 y reducir las distancias declaradas de la pista según corresponda. Plan de Acción: El umbral será desplazado para coincidir con la nueva calle de rodaje S paralela y el nuevo ILS. SJU está trabajando en conjunto con la FAA, US EPA y el Cuerpo de Ingenieros del Ejercito de los Estados Unidos para obtener una FONSI para continuar la extensión de la RESA. El proyecto planificado proporcionará que el área de seguridad ampliada incluya obras del área de seguridad, reubicación del umbral 26 y la aplicación de declaraciones de distancia declarada.	Estados Unidos	2010	Se han implementado proyectos de construcción para rectificar esta deficiencia urgente. La ampliación del área/calle de salida de seguridad de la Pista 26 comenzará a continuación de la apertura de la Pista 10/28 (que se espera comience en enero de 2008).
AGA 328 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.3.4, 5.3.4.2 & 5.3.4.3 y Doc. 8733 ANP FASID Tabla AOP 1)	Estados Unidos, Puerto Rico, Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marin	Los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación que están provistos en todas las pistas no cumplen con la norma	OCT/ 2003	Visita de la OACI - octubre 2003	A	Reemplazar los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación con sistemas que si cumplan con la norma Plan de acción: Se instalará PAPI. En espera del cambio de Administración. La FAA ANI está esperando un número de NRA para el proyecto. La Pista 08 actualmente tiene instalado PAPI. La Pista 10/28 actualmente en construcción tendrá PAPIs en ambos extremos de pista cuando abra. La Pista 26 VASI será reemplazada con el proyecto de ampliación previsto del área/calle de salida de seguridad.	Estados Unidos		Se espera que la pista 10/28 estará finalizada en Dic. 2007. La ampliación del área/calle de salida de seguridad de la Pista 26 comenzará a continuación de la apertura de la Pista 10/28 (que se espera comience en enero de 2008).

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
GRD Granada										
AGA 123 CAR	Franjas de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4, 3.4.3, 6 & 15)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	Las franjas de la pista son deficientes en longitud, las inclinaciones transversales y esto es debido a: topografía, hangar extremo oeste de la pista, - ambas esquinas norte y sur, Hardy Bay, mar en el extremo sur, camino de acceso VOR/DME, charco de drenaje, generador alterno, alcantarillas, zanjas de drenaje, caminos, vallas y edificios localizados en el extremo sureste de la pista	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001	A	No declarar zonas de parada y por ende se reduce la longitud de la franja de la pista y las deficiencias del extremo oeste Achaflanar los accesos de diques VOR/DME y Hardy Bay - Los charcos de drenaje del mar. Ampliar la franja de pista llenando las áreas de agua y quitar o modificar los objetos localizados en las franjas de la pista.	Grenada	JUN/ 2003	
AGA 124 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2.10 & 12)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	Las colas de las aeronaves estacionadas en la plataforma y la topografía son obstáculos que infringen en la superficie transicional.	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001	A	La reconfiguración futura de la plataforma debería considerar la eliminación de esta deficiencia	Grenada		
AGA 125 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5, 5.3.5.1, 5.3.5 3 y 5.3.5.23 y Tabla AOP 1 del ANP)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	No hay indicador de pendiente de aproximación en la pista 28	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001	A	Instalar sistemas de pendientes de aproximación visual para la Pista 28 en caso de que esten disponibles los acercamientos a la Pista 28	Grenada		
AGA 126 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10.1.9.10.4 y 9.10.6)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	Las vallas en el perímetro están incompletas	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001	A	Proveer barreras de seguridad en el perímetro	Grenada	ABR/ 2003	
AGA 127 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2, Rec. 9.2.22 & 26)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	No hay acceso directo desde la pista a los servicios de salvamento y de extinción de incendios.	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001	A	Designar una ruta directa a través de la plataforma a los accesos existentes de la pista para asegurar tiempos mínimos de respuesta en ambos extremos de la pista.	Grenada	AGO/ 2003	
AGA 128 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2, Rec. 9.2.32 & 33)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	Los numeros de personal son inadecuados para una Categoria 9 teniendo 7 más un supervisor	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001	A	Se debe incrementar el número de personal a 9 más un supervisor y tres vehículos para la Categoria 9	Grenada	MAR/ 2003	
GRD Granada										
AIS 55 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Granada	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 128 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Granada	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 148 CAR	Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	Granada	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado		
AIS 174 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Granada	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 251 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Granada	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		
AIS 318 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Granada	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	
GRD Granada										
ATM 25 CAR	Uso de la fraseología aeronáutica	Grenada	En general el uso de la fraseología aeronáutica en inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	ATS/SG/9	A	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica.	ECCAA	MAR/ 2010	a) La DGAC realiza inspecciones periódicas a la dependencia ATC. b) Continúa el proceso de implementación legislativa con respecto a la competencia de idioma.
GRD Granada										
MET 16 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Granada	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 35 CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Granada	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado		
MET 51 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Granada	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estado		
MET 69 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	Granada	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	a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
GTM Guatemala										
AGA 3 CAR	Geometría de Pista (Anexo14, Vol. I, Cap. 3.1 y 3.2 - 3.1.13)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	La pendiente longitudinal de la pista excede las limitaciones especificadas en Anexo 14 Vol I Sección 3.1.13	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999, Mayo 2001 y Junio 2006	A	Reducir la pendiente longitudinal durante el siguiente recarpeteo de la pista	Guatemala		
AGA 14 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.3 y 3.4.6)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	La anchura de la franja de la pista es insuficiente en algunas partes como especificado en Anexo 14 Vol I Sección 3.4 - 3.4.3 y 3.4.6	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999, Mayo 2001 y Junio 2006	A	Eliminar obstáculos que infringen en la franja de la pista	Guatemala		
AGA 23 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	No se proporcionan áreas de seguridad en ambos extremos de la pista como especificado en Anexo 14 Vol I Sección 3.4.1	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999 y Mayo 2001	A	Proporcionar RESAs	Guatemala		
AGA 28 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Existen obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos de aproximación despegue, transición y horizontal interna	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999 y en Mayo 2001 Reporte de la IATA Enero 2001	A	Recomendaciones del ASB: 1. La DGAC termine los levantamientos para establecer los obstáculos 2. La DGAC quite, ilumine y señale obstáculos como sea apropiado 3. La DGAC actualice los planos de obstáculos del AIP 4. La DGAC actualice el plan de protección de obstáculos del aeródromo	Guatemala		
AGA 50 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP,Tabla AOP 1)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Sistemas de iluminación de aproximación inadecuadas para ambas aproximaciones como esta especificado en el Anexo 14 Vol I Sección 5.3.4	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999 y Mayo 2001	A	Mejoramiento de los sistemas de iluminación de aproximación	Guatemala		
AGA 129 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3 - 3.3.2 & 6)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Los registros de las luces de extremo de pista y las bases y pernos del localizador fuera de servicio son objetos en la franja de la pista en ambos extremos de la pista	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001	A	Cubrir los registros con tapas para resistir el peso de aeronaves Quitar las bases y pernos del localizador que esta fuera de servicio	Guatemala		
AGA 131 CAR	Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.5)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Se observaron aves sobrevolando las instalaciones de los vertederos de basura reportados cerca del extremo sur de la pista	MAY/ 2001	Visita de la OACI Mayo 2001	A	Confirmar peligro aviario e implantar las medidas mitigadoras necesarias	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 362 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.8)	Guatemala	Señales de la Calle de Rodaje - Faltan numerosos ejes de la calle de rodaje en los puntos de viraje y en el área principal de la plataforma	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Pintar la señal del eje de viraje en la calle de rodaje y en la plataforma	Guatemala		
AGA 363 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.7)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales de Pista - Las señales de faja lateral de la pista están pintadas desiguales cerca de los umbrales y deberían continuar de lado a lado de las entradas de la calle de rodaje	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Pintar las señales necesarias	Guatemala		
AGA 364 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2.5)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales de pista - La pista carece de la señal de punto de visada	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Pintar la señal de punto de visada	Guatemala		
AGA 365 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2.10)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales de Pista - Las señales de punto de espera de lapista están pintadas incorrectamente. Están desplazadas a partir del eje de pista, la pintura está decolarada y hay partes sin pintar.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Pintar todas las señales de punto de espera de la pista	Guatemala		
AGA 366 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales de Plataforma - Las señales del borde la plataforma de pasajeros en el sector norte deberían pintarse de rojo en lugar de amarillo debido a que la plataforma baja rápidamente más de 3 metros de elevación.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Repintar las señales en la plataforma	Guatemala		
AGA 367 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2.4.5)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales del Umbral - El diseño de la fajas longitudinales tiene un número insuficiente de fajas para una pista de 60 metros de ancho	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Pintar las fajas necesarias para pistas de 60 m de ancho	Guatemala		
AGA 368 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2.4.7)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales del Umbral - La faja transversal no tiene el ancho sificiente para una pista de 60 metros de ancho.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Pintar el ancho requerido para la faja transversal	Guatemala		
AGA 369 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Servicio en vías de vehiculos - En las calles de rodaje paralelas a la Pista 01/19 les falta algún tipo de señal o letrero en el cruce que indique que la envergadura de la aeronave está segura contra alguna incursión en la pista.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	B	Agregar algún tipo de señal o letrero en el cruce que indique que la envergadura de la aeronave está segura contra alguna incursión en la pista	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 370 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 3.5.6)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Ayudas Visuales - Los sistemas de iluminación de aproximación no son frangibles después de 60 metros del extremo de pista. El área siguiente a los 60 metros de la Pista 19 tiene una valla no-frangible rodeando el sitema de iluminación.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Hacer que los sitemas de iluminación de aproximación sean frangibles y libres de objetos. Remover la valla ubicada en el extremo de la Pista 19.	Guatemala		
AGA 371 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.4)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Ayudas Visuales - Los conectores de las calles de rodaje carecen de letreros obligatorios de instrucciones. Todos los conectores de las calles de rodaje en las entradas del extremo de pista exceden anchuras de 60 metros.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Instalar letreros obligatorios de instrucción y pintar señales complementarias de designadores de pista.	Guatemala		
AGA 372 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.3.4)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Ayudas Visuales - Los sistemas de iluminación tienen luces que no funcionan en el extremo de la Pista 19	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Reemplazar las luces que no funcionan	Guatemala		
AGA 373 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2.4.9)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Ayudas Visuales - El color de las flechas del umbral desplazado de la pista es amarillo y debería ser blanco	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Repintar las flechas del umbral desplazado de la Pista en color blanco	Guatemala		
AGA 374 CAR	Geometría de la Pista (Anexo 14, Vol. I, Chap. 3.9.7)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	La separación entre la pista y la calle de rodaje paralela continua siendo insuficiente para permitir operaciones simultáneas para cierto tipo de aeronaves. La condición de menor calidad también introduce violaciones a la superficie limitadora de obstáculos de aproximación interna cuando circulan algunas aeronaves.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Descontinuar operaciones simulténeas entre la pista y la calle de rodaje paralela. Completa reubiación de la calle de rodaje tan pronto como sea posible. Considerar el sumnistro de apartaderos de espera en ambos extremos de pista con una separación adecuada desde la pista para mejorar la eficiencia de las operaciones.	Guatemala		
AGA 375 CAR	Mantenimiento (Anexo 14, Vol. I, Chap. 3.9.12)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Mantenimiento de Pavimento - Numerosos enlaces de las calles de rodaje necesitan reparación.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Reparación de pavimentos. El número de enlaces de calles de rodaje podría reducirse, ya que fueron ubicados muy cerca de la calle de rodaje. El ancho de los enlaces de la cale de rodaje no puede ser utilizado por trenes de aterrizaje de aeronaves de Clave B o Clave C.	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 376 CAR	Mantenimiento (Anexo 14, Vol. I, Chap. 2.6.6)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Mantenimiento de Pavimento - La resistencia del pavimento de la plataforma publicado en el AIP está incorrecta - indica pavimento flexible en vez de pavimento rígido actual . La resistencia del pavimento de las calles de rodaje no está publicada en el AIP.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Que la DGAC proporcione a través de la OACI la información de tipo, espesor y edad de pavimento, características de subsuelo y datos de tráfico a Boeing. Boeing calcule los PCNs y los proporcione a la DGAC a través de la OACI. Proporcionar nuevos datos como resultado de la construcción programada.	Guatemala		
AGA 377 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	El servico de helicópteros es muy frecuente dentro del espacio aéreo del MGGT con helicópteros entrecruzando la pista activa en varias posiciones. Además existe un gan númeor de pistas de aterrrizaje de helicópteros a lo largo de ambos lados de la pista 01/19. La visita de la OACI en 2001 reportó operaciones simultáneas entre aeronaves en la pista y aproximacines de helicópteros con una separación reducida.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Proporcionar el Plan ATCT que cubre el servicio de helicópteros mientras la pista 01/19 está activa. La DGAC acordó enviar el Plan ATCT que trate el servicio de helicópteros en el espacio aéreo de MGGT para su revisión por parte del Especialista Regional ATM de al Oficina NACC de la OACI	Guatemala		
AGA 378 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2.30)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	SEI - La estación no tiene acceso directo pavimentado a la Pista 01/19.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Proporcionar acceso directo pavimentando de la Estación SEI a la Pista 01/19	Guatemala		
AGA 379 CAR	Area de Seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.5)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	No existen áreas de seguridad e extremo de pista en embos extremos de la pista. La longitud será suficiente una vez que existan las RESAs adecuadas en ambos extremos de la pista. Cuando MGTK declare la RESA, diversas unidades de luces de aproximación deberán ser frangibles.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Limpiar y graduar el terreno y convertir las unidades de iluminación de aproximación no-frangibles en ambos extremos de la pista.	Guatemala		
AGA 380 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Ayudas Visuales - Las señales viejas de las zonas de parada son visibles y una tiene señales de trazos en ángulo inadecuadas.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Quitar todas las señales de trazos en ángulo de ambos extremos de la pista.	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 381 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.16.2, 5.2.16.3, 5.2.16.8 Figura 5.9)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Letreros obligatorios de Instrucciones - El ancho de la entrada de la Calle de Rodaje hacia la pista 10/28 excede los 60 metros y debería suplementarse con una señal de designador de Pista y una señal de faja lateral, la cual debería extenderse a lo largo de la entrada.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Pintar la señalización de Designador de Pistas y continuar la señalización de faja lateral a lo larego de la entrada de la calle de rodaje.	Guatemala		
AGA 382 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.5 y 5.2.6)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Ayudas Visuales - Las señales de la zona de tome de contacto están señalizadas incorrectamente y hace falta una señal de punto de visada.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Quitar las señales viejas y repintar la pista.	Guatemala		
AGA 383 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.7)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Ayudas Visuales - Las señales de faja lateral de la pista están muy tenues, en particular en las superficies de concreto.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Repintar las señales de faja lateral en ambos lados de la Pista 10/28.	Guatemala		
AGA 384 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.4 y Figura 5-28)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	No hay un letrero obligatorio para el Designador de Pista en la zona de viraje de la entrada a la Pista 28	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Instalar el letrero apra el designador de pista	Guatemala		
AGA 385 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	La carta Aeronática Jeppessen establece que se desconoce la ubicación del PAPI en relación con el umbral de pista. RO/AGA informó que MGTK solicitará a COCESNA la documentación para garantizar que la operción del PAPI está certificada.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	MGTK deberá enviar a la OACI la documentación que certifique que el PAPI fue instalado de manera adecuada y operacional.	Guatemala		
AGA 386 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.3.4)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Los sistemas de iluminación son inadecuados en ambas aproximaciones a la pista 10/28 bajo la Tabla AOP1. El extremo de la Pista 10 es Categoría 1, aproximación por instrumentos. El extremo de la Pista 28 está enlistado como aproximación por instrumentos de no precisión.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Actualizar los sitemas de iluminación de aproximación en ambas aproximaciones a la pista 10/28.	Guatemala		
AGA 387 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.3)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	La anchura es insuficiente y está cubierta de arbustos y árboles pequeños en la parte nivelada de la franja de la pista.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Quitar los arbustos y árboles pequeños.	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 388 CAR	Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.6 y 3.4.7)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Existe una casa pequeña en la parte nivelada de la franja de pista.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Quitar la casa pequeña de la parte nivelada de la franja de la pista.	Guatemala		
AGA 389 CAR	Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.6)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Hay un canal abierto, grande y muy profundo que corre paralelo a la pista 10/28 por una distancia de más de 100 metros dentro de la parte nivelada de la franja de la pista. Los canales abiertos, se clasifican como obstáculos.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Quitar el canal o cubrirlo con una tapa que sea capaz de dar soporte a aeronaves muy pesadas.	Guatemala		
AGA 390 CAR	Calles de Rodaje (Anexo 14, Vol. I Cap. 3.11.3)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Calles de Rodaje - Una caja de empalme eléctrica junto a la Calle de Rodaje G sobresale más de 30 centímetros desde la superficie.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Bajar la caja de empalme eléctrica.	Guatemala		
AGA 391 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I Cap. 3.4.6)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Algunas de las cajas eléctricas localizadas junto a la Pista 10/28 están muy altas y representan un peligro para la aeronaves que se salgan de lado.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Bajar las cajas eléctricas	Guatemala		
AGA 392 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I Cap. 4.1 y Figura 4-1)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Obstáculos - Hay una torre de radio no utilizada junto a la Pista 10/28 la cual invade la superficie limitadora de obstáculos de transición interna.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Quitar la torre de radio no utilizada	Guatemala		
AGA 393 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I Cap. 3.4.6)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Las cajas eléctricas junto a los extremos de la pista en la franja de la pista, sobresalen del nivel del terreno por unos centímetros. MGTK instaló dispositivos para la plataforma enfrente de las cajas eléctricas en caso de un aterrizaje largo	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Bajar el nivel de las cajas eléctricas y en caso de que estén declaradas las RESAs, modificar las unidades no-frangibles del sistema de iluminación a frangibles	Guatemala		
AGA 394 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I Cap. 4)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	No existen legislaciones locales que protejan: (1) el espacio aéreo disponible pararpoximaciones y salidas en ambos extremos de la pista; y (2) contra el establecimiento de rellenos sanitarios cerca del MGTK	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Trabajar con oficiales locales y estatales para desarrollar legislaciones ejecutables	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 395 CAR	Servicios de salvamento y extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I Cap.9.2.30)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	La estación SEI carece de un acceso directo a la Pista 10/28. MGTK construirá una nueva estación SEI a lo alrgo de la Pista 10/28 ubicada en la instalación actual y la cual contará con un acceso directo y sin obstáculos	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Iniciar y finalizar la construcción de la estación SEI e informar a la OACI que el SEI está en operación	Guatemala		
AGA 396 CAR	Condiciones de las superficies de los Pavimentos (Anexo 14, Vol. I Cap 5.2.1, 5.2.2 & 5.2.3)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Las señales de la faja lateral de la calle de rodaje están tenues en algunas porciones	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Repintar las señales de faja lateral con dos fajas	Guatemala		
AGA 397 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I Cap 9.10.1)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Vallas - Hay una preserva de fauna, principalmente de venados, localizada al lado de la Pista 10/28, la cual carece de vallas que limiten el acceso de la fauna a la Pista 10/28	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Instalar vallas afuera de la franja de la pista	Guatemala		
GTM Guatemala										
AIS 11 CAR	Anexo 15, Cap. 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras 36 a 37	Guatemala	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	A	Necesidad de mantener al día la información/datos aeronáuticos contenidos en el AIP	Estado		
AIS 36 CAR	Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Guatemala	Implantación parcial del WGS-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	A	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2006	Determinación de obstáculos.
AIS 56 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Guatemala	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos.
AIS 93 CAR	Doc. 8733 ANPBásico, Parte VIII, Para.24	Guatemala	No se utiliza el inglés para texto sencillo.	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje sencillo.	Estado		
AIS 99 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Guatemala	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	A	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
AIS 112 CAR	Anexo 15 Cap. 8; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 25; Tablas FASID AIS 1 and 2	Guatemala	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 129 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Guatemala	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 175 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Guatemala	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 190 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Guatemala	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 207 CAR	Anexo 4 Cap. 3; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 a) y 64 1); Tabla FASID AIS 6	Guatemala	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de una producción efectiva de las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 252 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Guatemala	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		
AIS 264 CAR	Anexo 4 Cap. 7; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 d) y 64 4); Tabla FASID AIS 6	Guatemala	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de cartas de navegación en ruta de la OACI.	SEP/ 1996	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las cartas en ruta de la OACI.	Estado		
AIS 319 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Guatemala	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado		
GTM Guatemala										
CNS 18 CAR	Plan de Circuitos Orales ATS (Tabla CNS 1 C) - La Mesa APP - Puerto Barrios TWR	Guatemala- Honduras-COCESNA	No está implementado el circuito requerido. Se usa IDD.	NOV/ 1999	COCESNA informó que no está implementando el circuito requrido debido a que no hay facilidades, pero se estudiarán posibles enlaces de comunicaciones.	B	COCESNA informó que el aeropuerto cambió a categoria nacional. Plan de Acción: El aeropuerto de Puerto Barrios cambió a categoría nacional, por lo tanto este circuito ya no sería un requisito internacional.	Guatemala, Honduras y COCESNA		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
GTM Guatemala										
MET 17 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Guatemala	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados		
MET 36 CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Guatemala	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado		
MET 52 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Guatemala	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecidocuando fuera requerido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados		
MET 70 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	Guatemala	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	a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estados		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
HTI Haití										
AGA 7 CAR	Calle de rodaje paralela a la pista (ANP, Tabla AOP 1)	Haití, PUERTO PRÍNCIPE, Puerto Principe Intl	No hay calle de rodaje paralela	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	B	Proveer la calle de rodaje paralela.	Haití		
AGA 29 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2.13 - 4.2.18)	Haití, CAP HAITIEN, Cap Haitien Intl	Existen obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos de aproximación, despegue y transición	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	Eliminar obstáculos	Haití		
AGA 52 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.5.23 y ANP,Tabla AOP 1)	Haití, CAP HAITIEN, Cap Haitien Intl	No se proporciona PAPIs	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	Proveer PAPIs	Haití		
AGA 53 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, Rec. 5.3.4.1 y ANP,Tabla AOP 1)	Haití, CAP HAITIEN, Cap Haitien Intl	No se proporciona un sistema de iluminación de aproximación en la Pista 23	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	Proveer un sistema de iluminación de aproximación	Haití		
AGA 54 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.4.1 y ANP,Tabla AOP 1)	Haití, PUERTO PRÍNCIPE, Puerto Principe Intl	No se proporciona sistemas de iluminación de aproximación	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	Proveer sistemas de iluminación de aproximación	Haití		
AGA 55 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.4.1.1 y ANP,Tabla AOP 1)	Haití, PUERTO PRÍNCIPE, Puerto Principe Intl	No se proporciona letreros	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	Proveer letreros	Haití		
AGA 62 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10.2 - 9.10.6)	Haití, CAP HAITIEN, Cap Haitien Intl	No se proporciona barrera de seguridad perimetral	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	Proveer una barrera de seguridad perimetral	Haití		En proceso.
AGA 68 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cáp. 9.1 y 9.2)	Haití, CAP HAITIEN, Cap Haitien Intl	Servicio de SEI deficiente	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	Mejorar el servicio de SEI	Haití		
AGA 69 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cáp. 9.1 y 9.2)	Haití, CAP HAITIEN, Cap Haitien Intl	No existe un plan de emergencia	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	Establecer un plan de emergencia y realizar un ensayo del plan	Haití		
AGA 81 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo14, Vol. I, Cap.10, 10.2.1 y 10.2.2)	Haití, PUERTO PRÍNCIPE, Puerto Principe Intl	Deposito excesivo de caucho en la superficie de la pista	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	Remover el caucho de la superficie de la pista	Haití		
AGA 82 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo14, Vol. I, Cap.10.2, 10.2.1 y 10.2.2)	Haití, PUERTO PRÍNCIPE, Puerto Principe Intl	Pavimento de plataforma esta deficiente	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	Mejorar el pavimento de la plataforma	Haití		
HTI Haití										

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 87 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 61 a 64, Tabla FASID AIS 7	Haití	Falta de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de produccion la Carta Aeronautica Mundial 1: 1000,000 de OACI.	Estado		
AIS 113 CAR	Anexo 15 Cap. 8; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 25; Tablas FASID AIS 1 and 2	Haití	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado		
AIS 130 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Haití	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 149 CAR	Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	Haití	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado		
AIS 320 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Haití	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	
HTI Haití										
ATM 5 CAR	Suministro de Servicios de Control de Aeródromo	Haití/ Aeródromo Cap. Haitien	Los servicios de control de aeródromo no son proporcionados en el Aeródromo Cap. Haitien	MAY/ 1998	Misión al Estado Oficina NACC	A	Servicios de Control de aeródromo deberán ser suministrados en Cap. Haitien	DGAC Haití	DIC/ 2003	La primera etapa es mantener información de vuelo el aeropuerto de Cap Haitien a mediano plazo y hacer cambios necesarios, este proyecto ya ha empezado mientras que se trabaja sobre un proyecto del nuevo aeropuerto.
HTI Haití										

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 2 CAR	Información SIGMET (Anexo 3, Parte I, Capítulo 7, norma 7.1.1)	Haití	No todos los mensajes SIGMET se preparan con base en los procedimientos establecidos por la OACI	MAY/ 1996	a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de las Tabla MET2A.	Estado	ABR/ 2003	Se debería notificar TC, CB y VA en SIGMET pero TC y VA ocasionalmente afectan a la FIR Port-au-Prince, los avisos TC son emitidos por Miami TCRC y los sistemas de nubes TC y CB pueden identificarse en imágenes satelitales.
MET 18 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Haití	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM.	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados		
MET 37 CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Haití	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado		
MET 53 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Haití	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecidocuando fuera requerido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados		
MET 71 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	Haití	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	a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estados		

HTI Haití

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
SAR 1 CAR	Instalaciones y servicios de búsqueda y salvamento CAR/SAM/3 Rec. 6/2	Haití SRR/RCC Port-au-Prince	SRR/RCC no implantados	OCT/ 2005	GREPECAS/5., Misión RO ATM/SAR Abril 2005.	A	Se ha creado un Comité SAR para preparar la documentación apropiada, hacer la coordinación necesaria e implantar la Unidad SAR. El Manual de Procedimientos y el Manual de Operación han sido adoptados. Se han discutido Cartas de Entendimiento con diferentes unidades y se firmarán próximamente. Se ha nombrado un Coordinador de Unidad SAR y el entrenamiento está en proceso. La Unidad SAR estará completamente operacional para el primer semestre de 2009.	DGAC Haiti	JUL/ 2009	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
HND Honduras										
AGA 178 CAR	Geometría de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.1 & 3.2 - 3.2.1)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La pista no tiene márgenes	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	B	Proveer márgenes en la pista	Honduras		
AGA 179 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4, 3.4.1,3.4.2, 3.4.6, 3.4.8, 3.4.10, 3.4.12 al 3.4.17)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín (MHTG)	La longitud de la franja de la pista es insuficiente en el extremo sur de la pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	A	Aumentar la longitud de la franja de pista removiendo los objetos o reduciendo las distancias declaradas para la Pista 19	Honduras		
AGA 180 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4, 3.4.4 - 3.4.8, 3.4.10, 3.4.12 - 3.4.17)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La anchura de la franja de pista es insuficiente en ambos extremos de la pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	A	Aumentar la anchura de la franja de pista removiendo los objetos o reduciendo las distancias declaradas para la pista	Honduras		
AGA 181 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3, 3.3.5 y 3.5)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La anchura de la franja de pista es insuficiente en la zona noreste y contiene objetos incluyendo muros, edificios y árboles	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Aumentar la anchura de la franja de pista removiendo los objetos.	Honduras		
AGA 182 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1, 3.5.2, 3.5.4, 3.5.6)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La pista no tiene áreas de seguridad de extremo de pista en ambos extremos de la pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	A	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista removiendo los objetos o reduciendo las distancias declaradas para la pista	Honduras		
AGA 183 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - 4.2.5)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Obstáculos infringen las superficies de aproximación y transición incluyendo topografía, edificios, muro, árboles, las aeronaves estacionadas en la plataforma	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	A	Remover, iluminar y/o señalar los obstáculos	Honduras		
AGA 184 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - 4.2.27)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Obstáculos infringen las superficies de ascenso en el despegue incluyendo topografía y vegetación y además en la Pista 19 incluye la valla y camino	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	A	Remover la valla y el camino en el extremo sur o reducir las distancias declaradas para la Pista 19	Honduras		
AGA 185 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1 y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La pista no tiene sistemas de iluminación de aproximación	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	A	Proporcionar sistemas sencillos de iluminación de aproximación	Honduras		
AGA 186 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.16.1)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Las calles de rodaje no tienen luces de borde	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Proveer luces de borde para las calles de rodaje	Honduras		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.4.1.1)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	No existen letreros en el campo de vuelo	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Proveer letreros en el campo de vuelo	Honduras		
AGA 188 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap.8.4 - 8.4.1)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Se observó un perro en la pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Revisar si existen deficiencias en la valla perimetral y puertas para corregirlas y así asegurar que los animales no puedan entrar en el área de movimiento. Asimismo si los animales radican dentro del aeropuerto, quitarlos	Honduras		
AGA 189 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.9.4 - 9.4.3)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Las superficies de los pavimentos de las calles de rodaje y plataforma están deficientes	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	A	Mejorar los pavimentos de las calles de rodaje y la plataforma	Honduras		
AGA 190 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.9.4 - 9.4.3, 4 & 10)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La superficie de la pista tiene irregularidades en varias áreas y además hay piedras sueltas y depósitos de caucho.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Remover las piedras sueltas a través de un monitoreo continuo, remover el caucho y reparar la superficie del pavimento de la pista.	Honduras		
AGA 191 CAR	Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.5)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Se observaron aves sobrevolando las instalaciones de los vertederos de basura reportados cerca del extremo noreste de la pista y sobrevolando la pista durante operaciones de aeronaves.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Confirmar peligro aviario e implantar las medidas mitigadoras necesarias	Honduras		
AGA 192 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.2)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	La longitud de la franja de pista es insuficiente	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio 2006	A	Proveer la franja de pista reduciendo las zonas de parada declaradas	Honduras		
AGA 193 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.2)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	La anchura de la franja de pista es insuficiente en la parte sudeste	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio 2006	A	Aumentar la anchura de la franja de pista con la expansión del limite de la propiedad del aeródromo	Honduras		
AGA 194 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	No hay áreas de seguridad de extremo de pista en ambos extremos de la pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio 2006	A	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista reduciendo las zonas de parada y las distancias declaradas	Honduras		
AGA 195 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.2.4 & 5)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Las señales designadoras de pista en ambos extremos son incorrectas porque indican la existencia de 2 pistas paralelas	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Corregir las señales designadoras de pista	Honduras		
AGA 196 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.8, 7.2.1 - 7.2.3)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Las señales de la calle de rodaje paralela son incorrectas porque son para una pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	A	Corregir la señal de eje de la calle de rodaje paralela y remover las señales de pista	Honduras		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 197 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.4.1.1)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	No hay letreros en el campo de vuelo	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Proveer letreros iluminados en el campo de vuelo	Honduras		
AGA 198 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 7.3.1-7.3.3 y 5.3.15)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	La Pista 04 está provista con señales de trazos en ángulo en el área anterior al umbral que no aplican	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio 2006	A	Remover las señales de trazos en ángulo en el área anterior al umbral en la Pista 04	Honduras		
AGA 199 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 y 9.2 - 9.2.19, 20, 25, 31, 32 y 38)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Se reportó que las reservas de agentes extintores son insuficientes, el equipo de salvamento en los vehículos es insuficiente, los vehículos están en mal estado, los sistemas de comunicaciones y alerta se encuentran deficientes y el equipo de protección para el personal es inadecuado.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Mantener las reservas de agentes extintores requeridas Proveer el equipo de salvamento requerido en los vehículos Mantener los vehículos en el estado adecuado Mantener los sistemas de comunicaciones y alerta adecuados Proveer el equipo de protección requerido para todo el personal	Honduras		
AGA 200 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.9.4 - 9.4.3)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Las superficies de la calle de rodaje de entrada a la Pista 04 y la parte vieja de la calle de rodaje paralela, márgenes de la pista y zona de parada en el extremo noreste de la pista están deficientes.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Rehabilitar los pavimentos de las calles de rodaje, márgenes de la pista y zona de parada	Honduras		
AGA 201 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10.2.8 y Table 5-1, nota B))	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Las señales de pista están deficientes	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	A	Repintar las señales de pista	Honduras		
AGA 202 CAR	Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.5)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Se observaron aves grandes en la franja de pista.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	A	Confirmar peligro aviario e implantar las medidas mitigadoras necesarias	Honduras		
AGA 408 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 7.3, 7.3.1 - 7.3.3 y Figura 7-2)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Ambas zonas de parada de los extremos de pista necesitan señales de trazos en ángulo y de borde adecuadas	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Pintar las señales faltantes que no sean blancas según sea necesario	Honduras		
AGA 409 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.8.1 - 5.2.8.7)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Varias señales curvas del eje de la calle de rodaje que conecta con la Pista 02/20 y del conector de la calle de rodaje D están muy tenues y necesitan repintarse	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Repintar las señales según sea necesario	Honduras		
AGA 410 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.4, 5.4.3 Figura 5-29)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Los colores del esquema de letras en la calle de rodaje D son de color amarillo sobre un fondonegro; es decir, están invertidos	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Instalar un nuevo panel de señales que tengan letras negras sobre fondo amarillo	Honduras		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.10 y Figura 5-6)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Varias señales del punto de espera de la pista no se extienden completamente a través de lo ancho de la calle de rodaje ni conectan con las señalizaciones de las fajas de las calles de rodaje B y E	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Extender las señalizaciones en todas las calles de rodaje	Honduras		
AGA 412 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 7.2.1 - 7.2.3)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La Calle de Rodaje E no tiene fajas laterales, ni luces de borde	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Pintar las señalizaciones	Honduras		
AGA 413 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.4.2.8)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	El letro de designador de Pista y el de ubicación de la Calle de rodaje A-02, necesita ser reubicado y colocado con la señal del Punto de espera de la pista para la calle de rodaje A	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Reubicar el letrero	Honduras		
AGA 414 CAR	Geometría de la Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.9.7 & Tabla 3-1 Columnas #4 & #8)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Hay una separación insuficiente entre la Pista 02/20 y la Calle de Rodaje A paralela para permitir operaciones simultáneas de cierto tipo de aeronaves	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	B	Implantar un Plan Operacional ATCT que trate esta condición	Honduras		
AGA 415 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.6)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Las bases de concreto de las luces de identificación del extremo de pista (REIL) del extremo de pista 02 sobresalen del terreno	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Bajar las bases de concreto	Honduras		
AGA 416 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.9.7 y Tabla 3-1 Columna #1)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Un DC-3 abandonado haci ale extremo de pista 20 está muy cerca de la calle de rodaje adyacente	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Mover el DC-3 más allá de la distancia requerida del eje de la calle de rodaje para objetos bajo la columna # 11 de la Tabla 3-1 del Anexo 14	Honduras		
AGA 417 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.6.y 3.4.7)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Los canales de drenaje que existen en la porción nivelada de la franja de pista están clasificados como objetos. El canal cubierto con bloques de concreto adyacente al extremo de la Pista 20 no tiene una cubierta adecuada que soporte el peso de las aeronaves. También hay un canal descubierto adyacente a la pista. Hay varias piedras y pilas de escombro de concreto junto al canal abierto	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Quitar todas las piedras y el escombro de concreto e instalar tubería de desague que sea cubierta por tierra o reemplazar la cubierta existente con las cubiertas apropiadas	Honduras		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 418 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 5.3.4.10 al 5.3.4.21)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. Ramón Villeda Morales	El sistema de iluminación de aproximación (ALS) para el extremo de la pista 22 es un ASFL-I de 420 metros con luces intermitentes en serie	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Obtener permiso para instalar la hilera de las luces que faltan y las luces del eje de la pista para alcanzar los 900m de longitud ALS en la propiedad nivelada colindante	Honduras		
AGA 419 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 5.2.14.1 al 5.2.14.4)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl.Ramón Villeda Morales	Las líneas de seguridad operacional de la plataforma utilizadas en las zonas de las puertas no son lo suficientemente anchas para las aeronaves de envergadura angosta	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Repintatr aquellas líneas rojas que no tienen una distancia suficiente para la envergadura de las aeronaves	Honduras		
AGA 420 CAR	Geometría de la Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.9.7 & Tabla 3-1 Columnas #4 & #8)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. Ramón Villeda Morales	No hay suficiente separación entre al pista 04/22 y la calle de rodaje A para permitir operaciones simultáneas de ciertas aeronaves	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	B	Implementar un Plan Operacional ATCT para que estudie la situación según corresponda	Honduras		
AGA 421 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. Ramón Villeda Morales	Actualmente no está legislada la protección de las superficies de aproximación y salida de las aeronaves contra la introducción de obstáculos	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	La DGAC y MHLN deben negociar con las autoridades competentes locales para implantación de una legislación para protección en contra de obstáculos	Honduras		
AGA 422 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. Ramón Villeda Morales	Los trajes plateados para los bomberos necesitan ser reemplazados debido a que gran parte de la cubierta de estos trajes está gastada y no está protegida	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Reemplazar con trajes nuevos	Honduras		
AGA 423 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. .2.3, 9.2.5, 9.2.8, Tabla 9-2 y 9.2.33)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. Ramón Villeda Morales	La categoría de SEI debe incrementarse de 6 a 7	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Declarar y reportar a la OACI que la Categoría de SEI se ha incrementado de 6 a 7. Asimismo, reportar los cambios en el AIP y en al Tabla AOP1	Honduras		
HND Honduras										
AIS 13 CAR	Anexo 15, Cap. 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras 36 a 37	Honduras	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	A	Necesidad de mantener al día la información/datos aeronáuticos contenidos en el AIP	Estado		
AIS 58 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Honduras	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 CAR	Anexo 15, Capítulo 4, Paras. 4.2.8 y 4.3.4., Capítulo 6; Doc 8733 ANP Básico Parte VIII, Paras. 45 a 49	Honduras	Falta de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.	Estado		
AIS 94 CAR	Doc. 8733 ANPBásico, Parte VIII, Para.24	Honduras	No se utiliza el inglés para texto sencillo.	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje sencillo.	Estado		
AIS 101 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Honduras	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	A	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
AIS 131 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Honduras	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 176 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Honduras	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 192 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Honduras	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 254 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Honduras	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		
AIS 267 CAR	Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 k), 61, 62. 64 7) y Tabla FASID AIS 7.	Honduras	Falta de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC. Informes del GREPECAS	B	Necesidad de producir una carta.	Estado		
AIS 321 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Honduras	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	

HND Honduras

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
ATM 10 CAR	Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo CAR/SAM/3 Rec. 5/35	Honduras	El desempeño en idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la incidencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos.	OCT/ 1995	GREPECAS/5	A	a) Se hizo la evalaución requerida en el idioma inglés y efectivamente se observó la deficiencia en un 60% del idioma en los Controladores de Tránsito Aéreo. b) Se ha requerido que el reclutamiento e nuevo personal esté conforme a las Normas OACI; asimismo, dominio del idioma inglés.	DGAC Honduras	MAR/ 2010	ICCAE proporciona instrucción contínua en el uso de fraseología aeronáutica.
ATM 28 CAR	Uso de la fraseología aeronáutica	Honduras	En general el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés no cumple con los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	ATS/SG/9	A	ICCAE proporciona un continuo entrenamiento en el uso de la fraseología aeronáutica.	DGAC Honduras	MAR/ 2010	
HND Honduras										
MET 19 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Honduras	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	DGAC		
MET 38 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Honduras	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	DGAC		
MET 72 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	Honduras	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	a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	DGAC		
MET 81 CAR	Establecimiento de oficina de vigilancia meteorológica (MWO) (Anexo 3, Ap. 3, Norma 3.4.1 y Tabla MET 2B del FASID CAR/SAM).	Honduras	Honduras no cuenta con instalaciones adecuadas para la MWO de Tegucigalpa.	SEP/ 2005		B		DGAC		MWO requiere mejores instalaciones y comunicaciones ya que emite el SIGMET para la FIR Centroamérica.
MET 82 CAR	Información climatológica aeronáutica (Anexo 3, Cap. 8, Norma 8.1.1)	Honduras	No se están elaborando las tablas climatológicas de aeródromo ni los resumenes climatológicos de aeródromo.	SEP/ 2005		B		DGAC		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 83 CAR	Documentación de vuelo (Anexo 3, Cap. 9, Norma 9.3.4)	Honduras	No se esta preparando documentación de vuelo.	SEP/ 2005		A		DGAC		La oficina MET está equipada con una estación de trabajo WAFS pero requiere instalaciones y servicios de comunicación para proporcionar documentación de vuelo a usuarios distantes.
MET 84 CAR	Comunicaciones (Anexo 3, Cap. 11, Normas 11.1.1, 11.1.2, 11.1.4)	Honduras	No se está cumpliendo con estos requisitos.	SEP/ 2005		A		DGAC		MWO está enlazado a AFTN pero se requiere mejores comunicaciones, incluyendo Internet para contactar los observatorios volcánicos Washington VACC y las dependencias ATS, AIS y MET en Centroamérica.
MET 85 CAR	Intercambio de aeronotificaciones especiales (Anexo 3, Cap. 5, Norma 5.9)	Honduras / Dependencias ATS	Las dependencias ATS no documentan los AIREP especiales a las dependencias MET.	SEP/ 2005	Elaborar una carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido en la misma.	A		DGAC		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
CYM Islas Caimanes										
AGA 2 CAR	Geometría de Pista (Anexo14, Vol. I, Cap. 3.1 y 3.2)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	Margenes de la pista no están proporcionadas - Ref. Anexo 14, Vol. I, 4th Ed., Inciso 3.2.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	B	Proporcionar margenes de la pista durante el próximo mejoramiento de la pista. Plan de Acción: Sujeto a la fecha de implantación del plan maestro del aeropuerto. Diferencia publicada en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2008	
AGA 6 CAR	Calle de rodaje paralela a la pista (ANP, Tabla AOP 1 and Table 3-1 of Anexo 14 Vol. I, 4th Edición Cap. 3, 3.9.8, 3.9.12)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	No hay calle de rodaje paralela con la pista	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	B	Proveer la calle de rodaje paralela. Plan de Acción: Sujeto a la fecha de implantación del plan maestro del aeropuerto. Diferencia publicada en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2008	
AGA 12 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap. 3.4, 3.4.2)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	La longitud de la franja de pista en el extremo este de la pista no cumple con Anexo 14 Vol. I, 4th Ed., Inciso 3.4.2	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Extender la franja de pista o reducir las distancias declaradas. Plan de Acción: Sujeto a la fecha de implantación del plan maestro del aeropuerto. Diferencia publicada en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2007	
AGA 22 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap. 3.5.1	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	No se proporciona un área de seguridad en el extremo este de la pista como especificado en Anexo 14 Vol I, 4th Ed., Sección 3.5.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer áreas de seguridad a los extremos de la pista con una extensión de la plataforma de la pista o con la reducción de distancias declaradas. Plan de Acción: Se está llevando a cabo un estudio sobre el impacto operacional de reducir la distancia declarada de la pista para proporcionar las RESAs. La diferencia está publicada en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2007	
AGA 26 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap. 4.2.12)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	Existen obstáculos en la superficie limitadora de obstáculos de transición incluyendo caminos, casas, vallas, arboles y las colas de aeronaves estacionados en la plataforma - Ref. Anexo 14 Vol. I, 4th Ed., Inciso 4.2.12	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Eliminar los obstáculos con la reubicacion de instalaciones y durante la próxima reconfiguracion de la plataforma. Plan de Acción: Se iluminaron los obstáculos. Los árboles se han quitado en donde ha sido posible. La información se ha publicado en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2006	Existe jurisdicción de propiedad de tierras y no hay suficientes regulaciones.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 27 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap.. 4, 4.2.20 & 4.2.21)	Islas Caimanes, CAIMAN BRAC, Gerrard Smith Intl	Existen obstáculos en la superficie limitadora de obstáculos de transición incluyendo un camino, edificios y arboles - Ref. Anexo 14 Vol. I Inciso 4.2.12	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Eliminar los obstáculos con la reubicacion de instalaciones. Plan de Acción: Se iluminaron los obstáculos. Los árboles se han quitado en donde ha sido posible. La información se ha publicado en el AIP.	Islas Caimanes	ENE/ 2001	Existe jurisdicción de propiedad de tierras y no hay suficientes regulaciones.
AGA 40 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP,Tabla AOP 1)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	No existen luces de borde en la área de virar al extremo de la pista - Ref. Anexo 14 Vol. I Inciso 5.3.16.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer luces de borde	Islas Caimanes	DIC/ 2007	
AGA 42 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap. 5.3.4.1(A) y ANP,Tabla AOP 1)	Islas Caimanes, CAIMAN BRAC, Gerrard Smith Intl	No existen luces de aproximación - Ref. Anexo 14 Vol. I, 4th Ed., Inciso 5.3.4.1(A)	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer sistema de luces de aproximación. Plan de Acción: REILS instalados. No se requiere fecha de corrección, la diferencia será publicada en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2006	Enlistada como pista no-instrumental en la tabla AOP del ANP. La instalación de luces de aproximación no es físicamente posible. No existe suficiente terreno para colocar un sistema de luces de aproximación para la Pista 09 debido a la proximidad del umbral de la pista al mar. Existe un bajo nivel de tráfico y no hay vuelos regulares en la noche. La pista se utiliza en condiciones de buena visibilidad. Existen suficientes guías con los REILS, PAPIS y las luces de la pista.
AGA 43 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.3.17.1 y ANP,Tabla AOP 1)	Islas Caimanes, CAIMAN BRAC, Gerrard Smith Intl	No existen luces de borde en la plataforma - Ref. Anexo 14 Vol. I, 4th Ed., Inciso 5.3.17.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer luces de borde en la plataforma	Islas Caimanes	ABR/ 2006	
AGA 73 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo14, Vol. I, 4th Edición, Cap.10.2, 10.2.1)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	La superficie del pavimento de la plataforma de aviación general esta deficiente - Ref. Anexo 14 Vol. I, 4th Ed., Inciso 10.2	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Mejorar el pavimento de la plataforma. Plan de Acción: Sujeto a la fecha de implantación del plan maestro del aeropuerto.	Islas Caimanes	DIC/ 2007	
CYM Islas Caimanes										
AIS 84 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 61 a 64, Tabla FASID AIS 7	Islas Caimanes	Falta de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	B	Necesidad de produccion la Carta Aeronautica Mundial 1: 1000,000 de OACI. Plan de acción: Se completará el programa en dic. 2003	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
TCA	**Islas Turcas y Caicos**									
AIS 28 CAR	Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Paras. 5.1.1.1 y Sec. 5.3	Islas Turcas y Caicos	Distribución oportuna de la información por NOTAM	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	A	Necesidad de difusión oportuna de la información operacional mediante NOTAM	Estado		
AIS 67 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Islas Turcas y Caicos	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		
AIS 80 CAR	Anexo 15, Capítulo 4, Paras. 4.2.8 y 4.3.4., Capítulo 6; Doc 8733 ANP Básico Parte VIII, Paras. 45 a 49	Islas Turcas y Caicos	Falta de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.	Estado		
AIS 90 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 61 a 64, Tabla FASID AIS 7	Islas Turcas y Caicos	Falta de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de produccion la Carta Aeronautica Mundial 1: 1000,000 de OACI.	Estado		
AIS 105 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Islas Turcas y Caicos	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	A	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
AIS 139 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Islas Turcas y Caicos	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 261 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Islas Turcas y Caicos	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		
AIS 306 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Islas Turcas y Caicos	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 331 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Islas Turcas y Caicos	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
VGB Islas Vírgenes Británicas										
AIS 68 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Islas Vírgenes Británicas	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos.
AIS 119 CAR	Anexo 15 Cap. 8; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 25; Tablas FASID AIS 1 and 2	Islas Vírgenes Británicas	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado		
AIS 140 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Islas Vírgenes Británicas	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 201 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Islas Vírgenes Británicas	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 216 CAR	Anexo 4 Cap. 3; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 a) y 64 1); Tabla FASID AIS 6	Islas Vírgenes Británicas	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de una producción efectiva de las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 334 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Islas Vírgenes Británicas	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
JAM Jamaica										
AGA 4 CAR	Geometría de Pista (Anexo14, Vol. I, Cap. 3, Rec. 3.1.3)	Jamaica, KINGSTON, Norman Manley Intl	La pendiente longitudinal de la pista excede las limitaciones especificadas en Anexo 14 Vol I Sección 3.1.13	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	B	Reducir la pendiente longitudinal de la pista durante el próximo mejoramiento de la superficie	Jamaica		
AGA 5 CAR	Geometría de Pista (Anexo14, Vol. I, Cap. 3, 3.1 y 3.2.1)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	Margenes de la pista no están proporcionadas - Ref. Anexo 14, Vol. I, Inciso 3.2.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	B	Proporcionar margenes de la pista durante el próximo mejoramiento de la pista	Jamaica		
AGA 15 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4, 3.4.2.3)	Jamaica, KINGSTON, Norman Manley Intl	La longitud y anchura de la extensión de la franja de pista en ambos extremos de la pista no cumple con Anexo 14 Vol. I Incisos 3.3.2 y 4	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Extender y aumentar la anchura de la franja de pista o reducir las distancias declaradas	Jamaica		
AGA 16 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4, 3.4.2.3)	Jamaica, KINGSTON, Norman Manley Intl	La franja de pista contiene objetos - Ref. Anexo 14, Vol. I, Inciso 3.3.6	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Remover los objetos en la franja de pista	Jamaica		
AGA 17 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	La longitud de la franja de pista en el extremo oeste de la pista y la anchura de la franja de pista en ambos extremos de la pista no cumplen con el Anexo 14 Vol. I Incisos 3.3.2, 3 y 4	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Extender y aumentar la anchura de la franja de pista o reducir las distancias declaradas	Jamaica		
AGA 18 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3, 3.4, 3.4.7)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	La franja de pista contiene objetos - Ref. Anexo 14, Vol. I, Inciso 3.3.6	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Remover los objetos en la franja de pista	Jamaica		
AGA 19 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3, Sección 3.3.16)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	La parte nivelada de la franja de pista contiene lagunas y no cumple con Anexo 14, Vol. I, Inciso 3.3.16	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Remover las lagunas de la franja de pista	Jamaica		
AGA 24 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.3.5.1)	Jamaica, KINGSTON, Norman Manley Intl	No se proporcionan áreas de seguridad en ambos extremos de la pista como especificado en Anexo 14 Vol I Sección 3.4.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer áreas de seguridad a los extremos de la pista con una extensión de la plataforma de la pista o con la reducción de distancias declaradas	Jamaica		
AGA 25 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.5.1)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	No se proporciona un área de seguridad en el extremo oeste de la pista como especificado en Anexo 14 Vol I Sección 3.4.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer área de seguridad de extremo de pista con una extensión de la plataforma de la pista o con la reducción de distancias declaradas	Jamaica		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 30 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2.13, 4.2.18 & 4.2.19)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	Las colas de aeronaves grandes estacionados en frente de la terminal y obstáculos al norte de la franja de pista infringen en la superficie de transición - Ref. Anexo 14, Vol. I, Inciso 4.2.7	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Eliminar obstáculos	Jamaica	DIC/ 2001	
AGA 33 CAR	Radio ayudas (ANP,Tabla AOP 1)	Jamaica, KINGSTON, Norman Manley Intl	ILS no esta proporcionado en la Pista 12 como es requerido en el ANP CAR/SAM	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000 Reunión de IFALPA Noviembre 2000	A	Proveer para aproximaciones de precisión en la Pista 12	Jamaica		
AGA 63 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 8.4)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	No se proporciona una calle perimetral para acceso a las áreas de movimiento y patrullas de seguridad - Ref Anexo 14, Vol. I, Inciso 8.4.5	DIC/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	B	Proveer una calle perimetral	Jamaica		
AGA 70 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cáp. 9.1 y 9.2, Rec. 9.2.30)	Jamaica, KINGSTON, Norman Manley Intl	No se proporciona acceso directo de la instalación de SEI a la pista - Ref. Anexo 14, Vol. I, Incisos 9.2.22 y 26	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proporcionar un acceso directo entre la instalación de SEI y la pista	Jamaica		
JAM Jamaica										
AIS 14 CAR	Anexo 15, Cap. 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras 36 a 37	Jamaica	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	A	Necesidad de mantener al día la información/datos aeronáuticos contenidos en el AIP	Estado		
AIS 59 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Jamaica	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado	DIC/ 2009	Determinación de obstáculos.
AIS 255 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Jamaica	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		
AIS 322 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Jamaica	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2008	
JAM Jamaica										

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 4 CAR	Información SIGMET (Anexo 3, Parte I, Capítulo 7, norma 7.1.1)	Jamaica	No todos los mensajes SIGMET se preparan con base en los procedimientos establecidos por la OACI.	MAY/ 1996	Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM.	A	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de las Tabla MET2A.	Estado	ABR/ 2003	Se han de reportar TC, CB y VA en SIGMET pero TC y VA ocasionalmente afectan a la FIR Kingston, los avisos TC son emitidos por TCRC Miami y los sistemas de nubes TC y CB pueden identificarse en imágenes satelitales.
MET 20 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Jamaica	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados		
MET 39 CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Jamaica	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado		
MET 54 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Jamaica	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecidocuando fuera requerido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados		
MET 73 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	Jamaica	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	a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estados		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
MEX México										
AGA 145 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.6)	México, CANCUN, Internacional de Cancun	La vegetación en la porción sur de la franja de pista a lo largo de la longitud completa constituye obstáculos	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	A	Remover la vegetación.	México		
AGA 146 CAR	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1 y 7)	México, CANCUN, Internacional de Cancun	El área de seguridad de extremo de pista al extremo oeste de la pista no está nivelada	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	A	Nivelar el área de seguridad de extremo de pista	México		
AGA 147 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.23 y ANP, Tabla AOP1)	México, CANCUN, Internacional de Cancun	La Pista 30 no tiene un sistema de iluminación de aproximació	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	A	Proporcionar un sistema sencillo de iluminación de aproximación	México		
AGA 148 CAR	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.3.1, 6 y 7)	México, MONTERREY, Internacional Gral. Mariano Escobedo	El área de seguridad de extremo de pista al extremo sur de la Pista 16/34 contiene vegetación y no está nivelada	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	A	Remover la vegetación y nivelar el área de seguridad de extremo de pista	México		
AGA 149 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.23 y ANP, Tabla AOP1)	México, MONTERREY, Internacional Gral. Mariano Escobedo	La Pista 16/34 no tiene sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación para la Pista 16/34	México		
AGA 150 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 y 9.2 - 9.2.3)	México, MONTERREY, Internacional Gral. Mariano Escobedo	La categoría de salvamento y extinción de incendios es deficiente para las operaciones ocasionales de B747, An-124 y A330 y regulares de B767.	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	U	Elevar la categoría de SEI de 7 a 8	México		
AGA 151 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10, 10.2.1 y 10.2.2)	México, MONTERREY, Internacional Gral. Mariano Escobedo	Las superficies de la plataforma y calle de rodaje B requieren rehabilitación en algunas áreas.	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	A	Rehabilitar los pavimentos de la calle de rodaje y plataforma	México		
AGA 152 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.2.3 y ANP, Tabla AOP1)	México, MONTERREY, Internacional Gral. Mariano Escobedo	La señal de eje de Pista 11/29 está deficiente	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	U	Repintar la señal de eje de pista	México		
AGA 154 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.2, 5.3.5.3 y ANP, Tabla AOP1)	México, GUADALAJARA, Internacional Don Miguel Hidalgo y Costilla	La Pista 02/20 no tiene sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación para la Pista 02/20	México		
AGA 155 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.16.5 y ANP, Tabla AOP1)	México, GUADALAJARA, Internacional Don Miguel Hidalgo y Costilla	Las luces de borde en una porción de la calle de rodaje A están instaladas mas que 3 m del borde de la calle de rodaje	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	A	Reubicar las luces de borde de calle de rodaje	México		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 341 CAR	Geometría de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.1 - 3.1.18 y 19, 3.2.4, 3.3.14, Cap. 10, Rec. 10.1.1, 10.2, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.2.4)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Las pendientes transversales de las pistas, márgenes y franjas deberían facilitar la rápida evacuación y impedir la acumulación del agua en las superficies. A veces cierran las pistas después de lluvias por condiciones de saturación de agua y drenaje inadecuado.	OCT/ 2008	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Corregida	AICM (México)	OCT/ 2008	
AGA 342 CAR	Franja de Pista (Anexo 14, Cap. 3, 3.4, 3.4.2)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	La longitud de la franja de la Pista 05L/23R es insuficiente en ambos extremos	OCT/ 2008	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Extender la franja o reducir las distancias declaradas de la pista. Plan de Acción: Para la atención de esta observación, se están llevando a cabo propuesta para que la DGAC las estudie y den su aprobación correspondiente, o en su caso, emitan las recomendaciones y se adopten las medidas necesarias, a fin de notificar las diferencias ante la OACI, o bien, se establezca alguna Norma Mexicana que avale dicha diferencia como regla de estado.	AICM (México)		
AGA 343 CAR	Franja de Pista (Anexo 14, Cap.3, 3.4, 3.4.2 Rec.3.4.6)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	La anchura de la franja de la Pista 05L/23R en el lado norte es insuficiente y contiene objetos incluyendo el camino de servicio (vialidad), la calle de rodaje B, la plataforma, muro perimetral, edificios, calles públicas y registros elevados	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Ampliar la anchura de la franja y eliminar los objetos, o reducir la categoría de la Pista 05L/23R a una pista de vuelo visual (NINST) Plan de Acción: Para la atención de esta observación, se están llevando a cabo propuesta para que la DGAC las estudie y den su aprobación correspondiente, o en su caso, emitan las recomendaciones y se adopten las medidas necesarias, a fin de notificar las diferencias ante la OACI, o bien, se establezca alguna Norma Mexicana que avale dicha diferencia como regla de estado.	AICM (México)		
AGA 344 CAR	Franja de Pista (Anexo 14, Cap.3.4, 3.4.7 Rec.3.4.6)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	La franja de la Pista 05R/23L contiene objetos incluyendo canales de drenaje, registros elevados y no cubiertos	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Eliminar los objetos en la franja de la Pista 05R/23L	AICM (México)		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Cap.3.5 y 3.5.1)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Las longitudes y anchuras de las áreas de seguridad de extremo de pista de la Pista 05L/23R en ambos extremos son insuficientes	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Corregida	AICM (México)	DIC/ 2008	
AGA 346 CAR	Calles de Rodaje (Anexo 14, Cap.3.9 - Rec. 3.9.8)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	La distancia entre el eje de la Pista 05L/23R y la calle de rodaje paralela B es insuficiente	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Proveer la distancia requerida para pistas de vuelo por instrumentos o reducir la categoría de la Pista 05L/23R a una pista de vuelo visual (NINST). Plan de Acción: Para la atención de esta observación, se están llevando a cabo propuesta para que la DGAC las estudie y den su aprobación correspondiente, o en su caso, emitan las recomendaciones y se adopten las medidas necesarias, a fin de notificar las diferencias ante la OACI, o bien, se establezca alguna Norma Mexicana que avale dicha diferencia como regla de estado.	AICM (México)		
AGA 347 CAR	Calles de Rodaje (Anexo 14, Cap. 3, 3.9, Rec.3.9.8)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	La distancia entre el eje de la calle de rodaje B y el camino de servicio paralelo es insuficiente	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Proveer la distancia requerida entre la calle de rodaje y camino de servicio paralelo – reubicar camino de servicio. Plan de Acción: Para la atención de esta observación, se están llevando a cabo propuesta para que la DGAC las estudie y den su aprobación correspondiente, o en su caso, emitan las recomendaciones y se adopten las medidas necesarias, a fin de notificar las diferencias ante la OACI, o bien, se establezca alguna Norma Mexicana que avale dicha diferencia como regla de estado.	AICM (México)		
AGA 350 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Cap.5.2 - Norma 5.2.8.1)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	No existen señales de eje en las calles de rodaje en los cruces de las pistas y para el apartadero en el extremo este de la Pista 05L/23R donde las aeronaves giran	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Pintar señales de eje en las calles de rodaje en las pistas	AICM (México)		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 351 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Cap.5.2 - Norma 5.2.8.1)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Existen señales de eje de calle de rodaje que ya no aplican pero no se han removido adecuadamente	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Remover señales de eje de calle de rodaje que ya no aplican	AICM (México)		
AGA 352 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Cap. 5.2.1.4, 5.2.14.2)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	No se proporcionan líneas de seguridad en las plataformas	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Proporcionar líneas de seguridad en las plataformas	AICM (México)		
AGA 353 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Cap.5.3 - Norma 5.3.4.1B y Doc. 8733 ANP FASID Tabla AOP1)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	La Pista 05L no tiene un sistema de iluminación de aproximación	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Instalar un sistema sencillo de iluminación de aproximación en la Pista 05L	AICM (México)	SEP/ 2005	
AGA 354 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Cap.5.3 - Norma 5.3.4.1C y Doc. 8733 ANP FASID Tabla AOP1)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Las Pistas 05R y 23L tienen sistemas sencillos de iluminación de aproximación	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Instalar sistemas de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I en las Pistas 05R y 23L	AICM (México)		
AGA 355 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Cap.5.4.1, 5.4.1.1)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Los letreros en el campo de vuelo no son suficientes	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Instalar los letreros requeridos en el campo de vuelo	AICM (México)		
AGA 356 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Cap.7.2 - Norma 7.2.1)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Los bordes de algunas calles de rodaje tienen señales de faja lateral de una línea	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Pintar señales de faja lateral con un par de líneas amarillas de trazo continuo en todas las calles de rodaje donde falta incluyendo en las plataformas y en los apartaderos en los extremos este de las pistas donde las aeronaves giran	AICM (México)		
AGA 357 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2 - Rec. 9.2.30)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Los vehículos de salvamento y extinción de incendios no tienen acceso directo a las dos pistas	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Extender el camino existente entre la estación y la calle de rodaje B cruzando la Pista 05L/23R hasta la Pista 05R/23L	AICM (México)		
AGA 361 CAR	Mantenimiento (Anexo 14, Cap.10, 10.4, 10.4.10)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Se reportó que el sistema de iluminación de aproximación de la Pista 23R está fuera de servicio	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	A	Poner en servicio el sistema de iluminación de la Pista 23R	AICM (México)		
MEX México										
AIS 5 CAR	Anexo 15, Cap. 4; Doc 8733 ANP Básico, Part VIII, Para. 33 Doc 8126	México	Falta de publicación de la AIP reestructurada. Aún se mantiene la sección MAP vigente. No se cuenta con las cartas IFR/VFR en las Secciones ENR y AD.	ABR/ 1996	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS. Encuesta a los Estados. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de generar y emitir la nueva AIP reestructurada de acuerdo con los requisitos de referencia.	Estado		Se están transfiriendo gradualmente.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 26 CAR	Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Paras. 5.1.1.1 y Sec. 5.3	México	Distribución oportuna de la información por NOTAM	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	A	Necesidad de difusión oportuna de la información operacional mediante NOTAM	Estado		
AIS 40 CAR	Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	México	Falta de implantación del WGS-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	A	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado		Determinación de obstáculos.
AIS 60 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	México	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos. Se encuentran en proceso las Cartas Aeronáuticas con los requisitos del sistema WGS-84.	Estado	DIC/ 2006	Determinación de obstáculos.
AIS 177 CAR	Anexo 4Cap. 17.	México	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI. Se ha iniciado la producción de las cartas VFR a escala 1:000,000	Estado	DIC/ 2006	Se está trabajando con el INEGI en la producción de cartas 1:500 000.
AIS 194 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	México	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. Se tiene previsto notificar a la OACI una diferencia con respecto al uso del Sistema AIRAC.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI. Se encuentra en proceso la reestructuración de cartas de acuerdo a los requerimientos de OACI.	Estado	DIC/ 2007	
AIS 210 CAR	Anexo 4 Cap. 3; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 a) y 64 1); Tabla FASID AIS 6	México	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de una producción efectiva de las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 265 CAR	Anexo 4 Cap. 7; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 d) y 64 4); Tabla FASID AIS 6	México	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de cartas de navegación en ruta de la OACI.	SEP/ 1996	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las cartas de navegación en ruta de la OACI.	Estado	DIC/ 2007	
AIS 271 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 61 a 64, Tabla FASID AIS 7	México	Falta de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	B	Necesidad de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI	Estado		
AIS 275 CAR	Doc. 8733 ANPBásico, Parte VIII, Para.24	México	No se utiliza el inglés para texto sencillo.	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No hay plan de acción reportado.	A	Se utilizará el inglés para textos sencillos.	SENEAM		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 311 CAR	Anexo 15, Capítulo 4, Paras. 4.2.8 y 4.3.4., Capítulo 6; Doc 8733 ANP Básico Parte VIII, Paras. 45 a 49	México	Falta de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC	A	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC en el paquete integral de información aeronáutica.	Estado/Seneam	DIC/ 2007	
AIS 323 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	México	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo. Se implementará un sistema de calidad (QS) así como procedimientos para seguimiento y control de calidad. Se encuentran en proceso de elaboración los procedimientos QA y QC en los servicios AIS/MAP.	SENEAM	DIC/ 2007	
AIS 335 CAR	Anexo 15, Cap. 8; Doc 9733 ANP Básico Parte VIII, para. 25; Tablas FASID AIS 1 y 2	México	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas)	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. Se han establecido unidades de información de vuelo en 32 aeropuertos del ANP que proporcionan información previa al vuelo y asesoramiento en la formulación del Plan de Vuelo. No se tiene fecha prevista para contar con este servicio en todos los aeropuertos del ANP por limitaciones de presupuesto.	B		SENEAM		
AIS 337 CAR	Anexo 15, Cap. 8, para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, para. 26	Mexico	Información previa al vuelo (suministro de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados)	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No se tiene contemplado este tipo de boletines en el corto plazo. Limitaciones presupuestarias en el mediano plazo.	A		SENEAM		
AIS 338 CAR	Anexo 15, párrafo 4.3.5	Mexico	En la lista verificativa de la Enmienda al AIP, de la sección AD, se citan una serie de cartas aeronáuticas con cambios. Estas cartas no tienen ningún designador de página que indique su pertenencia a la sección AD.	DIC/ 2006	Cuando se publique una Enmienda al AIP, se incluirá una referencia al número de serie de los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica que se hayan incorporado en la enmienda. .	A	Enmendar la Sección AD del AIP/MEX para incluir las cartas aeronáuticas respectivas.			

MEX México

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
CNS 54 CAR	VHF/AMS-voz. Plan de servicio móvil aeronáutico (Tabla CNS2A)	México	Falta de cobertura oral VHF-AMS por debajo de FL280 en la FIR de Houston oceanic en los límites de la CTA Mérida con la CTA Monterrey. Este requisito no figura en la Tabla CNS 2A del FASID, lo cual la OACI está coordinando con los Estados Unidos.	ENE/ 2002	Misión del RO/ATM	A	Implementar equipo requerido para la operación de las funciones VHF/AMS oral. Implementar una estación VHF remota en Territorio de México basado en un acuerdo existente entre Estados Unidos y México; así como su mitigación mediante implementación de ADS-B.	México		Aprobación del presupuesto específico para este fin.
CNS 56 CAR	Plan de circuitos orales ATS (Tabla CNS1C) Belice APP - Mérida ACC	Belice y México	El circuito está fuera de servicio desde el 1 de junio de 2003.	JUN/ 2003	Informado en la Reunión CA/ANE/WG/3 y reportado por el Director de Aviación Civil de Belice.	B	Implementar un circuito directo para establecer comunicaciónes en 15 segundos. Plan de Acción: México enviará una propuesta al respecto.	México y Belice	DIC/ 2009	
MEX México										
MET 40 CAR	Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1.	México	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996		B	El Aeropuerto de Toluca (MMTO) cuenta con 3 sensores RVR, que se espera entren en operación a fines de 2005. Fechas probables de la instalación de RVR en los aeropuertos de MMMX, MMGL y MMMY 6/2007.	Estado	JUN/ 2007	Razones presupuestales han venido demorando la adquisición de estos equipos.
MET 74 CAR	Requisitos del ANP CAR/SAM, Parte VI, párrafo 8.	México	Hay deficiencias en el intercambio OPMET.	JUN/ 1996	Revisar los procedimientos de intercambio OPMET en las áreas de meteorología y comunicaciones	A	Se espera que para fines del 2005 se continue con la implantación de la plantilla para evitar errores en la transmisión de informes MET	Estados	ABR/ 2006	Razones presupuestales han demorado la implantación de este programa-plantilla.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
MSR Montserrat										
AIS 133 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Montserrat	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 152 CAR	Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	Montserrat	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado		
AIS 290 CAR	Anexo 15 Cap. 8; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 25; Tablas FASID AIS 1 and 2	Montserrat	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado		
AIS 301 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Montserrat	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 302 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Montserrat	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado		
AIS 304 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Montserrat	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos.
AIS 329 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Montserrat	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
NIC Nicaragua										
AGA 233 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.6)	Nicaragua, MANAGUA, Intl Managua	Los helicópteros militares estacionados en la franja de la pista son obstáculos	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002 y julio 2006	A	La Fuerza Aérea procedió al retiro de los helicópteros que se encontraban estacionados en la franja de la pista y se ubicaron en zonas en las cuales no respresentan ningún obstáculo. La Empresa Administradora de Aeropúertos Internacionales procederá a construir tres plataformas remotas para el estacionamiento de los helicópteros. A la fecha se encuentra aprobado por la Autoridad Aeronáutica el diseño y próximamente se iniciarán las obras de construcción.	Nicaragua	AGO/ 2008	
AGA 237 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1, 5.2.5.23 y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Nicaragua, MANAGUA, Intl Managua	La pista no tiene sistemas de iluminación de aproximación	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002 and July 2006	A	Proporcionar sistemas de iluminación de aproximación. La Empresa Administradora de Aeropúertos Internacionales presentó un proyecto de ampliación de pista e incluye la compra e instalación de luces de aproximación para la pista 09.	Nicaragua	2009	
AGA 399 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.7, 5.2.7.3 6 & 5.2.7.5)	Nicaragua, MANAGUA, Intl Managua	La zona de viraje del extremo de pista 27 tiene burbujas y carece de la continuación de señales de la franja de la pista y de luces de pavimento en el borde de la pista	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Señalizar el borde de la pista e instalar luces de pavimento. La Empresa Administradora de Aeropúertos Internacionales completó la señalización de bordes de pista. La instalación de las luces de pista se completará en el año 2009 como parte del proyecto de ampliación de pista.	Nicaragua	2009	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 405 CAR	Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.3 y 3.4.6)	Nicaragua, MANAGUA, Intl Managua	El ancho de la franja de pista en el lado norte es insuficiente debido a la ubicación de la Calle de Rodaje A paralela	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Implantar un Plan Operacional de Tránsito Aéreo que indique cuando la calle de rodaje está restringida para determinadas aeronaves en aproximación. Construir una ampliación de la calle de rodaje A paralela al nuevo extremo de la pista 27 al lado de la franja de pista. La Empresa Administradora de Aeropúertos Internacionales solicitará una excepción al cumplimiento de las regulaciones y establecerá un procedimiento teniendo en cuenta el SMS.	Nicaragua		
AGA 406 CAR	Geometría de la Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.2.4)	Nicaragua, MANAGUA, Intl Managua	Existen dos grandes desniveles entre el borde y el margen contiguo de la pista ubicados junto a la entrada de la vía de vehículos de servicio, frente a la entrada de la Calle de rodaje A hacia el extremo de pista 09.	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Rellenar las áreas del margen de la pista desniveladas en cada lado de la rampa para reducir las diferencias de elevación. La Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales como parte del proyecto de ampliación de pista contempla la nivelación de las áreas de márgenes de pista.	Nicaragua	2009	
NIC Nicaragua										
AIS 88 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 61 a 64, Tabla FASID AIS 7	Nicaragua	Falta de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No indicada en el Plan de Acción.	B	La Autoridad Aeronáutica reconoce la necesidad de producir cartas aeronáuticas Mundial 1: 1000,000 de la OACI, por lo cual se está implementando un acuerdo con INETER, para solventar esta deficiencia.	Estado	2010	Necesidad de produccion la Carta Aeronautica Mundial 1: 1000,000 de OACI.
AIS 153 CAR	Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	Nicaragua	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	B	La Autoridad Aeronáutica reconoce la necesidad de producir cartas aeronáuticas de la OACI, por lo cual se está implementando un acuerdo con INETER.	Estado	2010	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos. Plan de Acción: La producción de cartas aeronáuticas mundiales no se ha reallizado en Nicaragua.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 178 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Nicaragua	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI. Plan de Acción: Este tipo de cartas se estarán produciendo de acuerdo con las especificaciones encontradas. La Autoridad Aeronáutica reconoce la necesidad de producir cartas VFR a escala 1: 500,000 de la OACI, por lo cual se está implementando un acuerdo con INETER.	Estado	DIC/ 2010	Obtener el software PLTS para la elaboración de cartas nacionales.
AIS 324 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Nicaragua	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	La Autoridad Aeronáutica está en proceso de implementar un sistema de calidad (QS) así como de procedimiento para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC) en los sericios AIS/MAP.	Estado	DIC/ 2010	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.
NIC Nicaragua										
ATM 1 CAR	Suministro de servicio de control de tránsito aéreo CAR/SAM/3 Rec. 5/33	Nicaragua	En algunos tramos de las rutas ATS de las FIR indicadas, aún no se cuenta con ATS en los niveles requeridos	SEP/ 1994	GREPECAS/4, Informe IATA Conc. 4/10, Apéndice 5	A	La INAC informó sobre una estrategia de implementación que podría ser completada en el 2008. La Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales (EAAI) solicitó a la Autoridad Aeronáutica la Instaslación de Radares de Vigilancia Secundario en el Aeropuerto Internacional A. C. Sandino y en el aeródromo de Bluefields.	INAC Nicaragua	DIC/ 2008	
NIC Nicaragua										

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 23 CAR	Número adecuado de personal meteorológico especializado	Nicaragua	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos.	JUN/ 1996	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica.	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica. Plan de acción: Hay diez meteorólogos aeronáuticos debidamente capacitados por la OMM. Esta cantidad se debe al nivel de automatización que se cuenta actualmente. La Autoridad Aeronáutica elaboró un plan de acción en conjunto con el prestador de servicios meteorológicos INETER, el cual contempla la inclusión de al menos dos especialistas meteorológicos MET para sumar a los 10 meteorólogos aeronáuticos existentes los que están debidamente capacitados por la OMM. Esta cantidad se debe al nivel de automatizació que se cuenta actualmente.	Estados	2009	
MET 41 CAR	Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1.	Nicaragua	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996		B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos. La Autoridad Aeronáutica elaboró un plan de acción en conjunto con INETER, para la adquisición de un RVR.	Estado	2009	
MET 76 CAR	Requisitos del ANP CAR/SAM, Parte VI, párrafo 8.	Nicaragua	Hay deficiencias en el intercambio OPMET.	JUN/ 1996	Revisar los procedimientos de intercambio OPMET en las áreas de meteorología y comunicaciones	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A. Plan de acción: El intercambio de datos operativos meteorológicos se da de forma ágil y dinámica debido al nuevo sistema de fibra óptica que fue instalado en el último semestre del 2003.	Estados		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
DOM República Dominicana										
AGA 45 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.2.2 , 5.2.7 y ANP,Tabla AOP 1)	República Dominicana, SANTO DOMINGO, Intl Las Américas	Señales de pista deficientes	MAY/ 2000	Visita de la OACI Mayo 2000	A	Repintar señales de pista	República Dominicana	DIC/ 2005	
AGA 46 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP,Tabla AOP 1)	República Dominicana, SANTO DOMINGO, Intl Las Américas	No se proporciona sistema de iluminación de aproximación para la Pista 35	MAY/ 2000	Visita de la OACI Mayo 2000	A	Proveer sistema se iluminación de aproximación Plan de acción: Postergación en la asignación de recursos.	República Dominicana	DIC/ 2005	
AGA 47 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP,Tabla AOP 1)	República Dominicana, SANTO DOMINGO, Intl Las Américas	No se proporcionan letreros	MAY/ 2000	Visita de la OACI Mayo 2000	A	Proveer letreros. Plan de acción: Postergación en la asignación de recursos.	República Dominicana	DIC/ 2005	
AGA 61 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10 y 9.10.2)	República Dominicana, SANTO DOMINGO, Intl Las Américas	Seguridad perimetral deficiente	MAY/ 2000	Visita de la OACI Mayo 2000	A	Proveer barrera perimetral segura. Plan de Acción: La barrera perimetral está en proceso de instalación.	República Dominicana	DIC/ 2004	
AGA 77 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo14, Vol. I, Cap. 10, 10.2, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3 & 10.2.4)	República Dominicana, SANTO DOMINGO, Intl Las Américas	Existen irregularidades y acumulación de caucho en la superficie de la pista	MAY/ 2000	Visita de la OACI Mayo 2000 Reporte de la IATA Junio 2000	A	Remover el caucho y mejorar el pavimento de la pista. Plan de Acción: Respecto a la remoción del caucho, la máquina removedora está en proceso de adquisición. Con relación a la mejora de la condición de los pavimientos de la pista, se está acondicionando la calle de rodaje paralela a fin de ser usada como pista eventual, y de esta manera proceder al mantenimiento de la pista.	República Dominicana	DIC/ 2005	
AGA 78 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo14, Vol. I, Cap. 10, 10.2, 10.2.1, 10.2.4)	República Dominicana, SANTO DOMINGO, Intl Las Américas	Existen irregularidades en la superficie de las calles de rodaje y plataformas	MAY/ 2000	Visita de la OACI Mayo 2000	A	Mejorar los pavimentos de las calles de rodaje y plataformas. Plan de Acción: Los pavimentos de las calles de rodaje y plataforma se encuentran en fase de ejecución. A la fecha se han reparado los sectores de la calle de rodaje ECO3 y ECO4, asimismo de la plataforma.	República Dominicana	DIC/ 2005	
AGA 480 CAR	Certificación de Aeródromos (Anexo 14, Vol. I Cap.1, 1.4.1, 1.4.3, 1.4.5).	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer	El reglamento de Aeródromos y de Certificación fue publicado, pero no puesto en vigencia para su cumplimiento.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Poner en vigencia para cumplimiento por parte de los Operadores del Aeropuerto	República Dominicana		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 481 CAR	Mantenimiento (Anexo 14, Vol. I Cap.2, 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3, Apéndice 5, Tabla A 5-2)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer	Los datos sobre ondulación geoidal de aeródromo noestá contenidos en los Manuales de Aeródromos.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Los Manuales de Aeródromos elaborados por los Operadores Aeroportuarios deben incorporar información sobre ondulación geoidal en pista y umbrales.	República Dominicana		
AGA 482 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.3, Rec. 3.2.1)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer	La pista y calles de rodaje no cuentan con márgenes	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Colocar márgenes a la pista y calles de rodaje	República Dominicana		
AGA 483 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.3, Rec. 3.4.6 y 9.4.3)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer	El pasto ubicado sobre los sectores de la franja de pista está muy largo.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Cortar el pasto largo	República Dominicana		
AGA 484 CAR	Area de Seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. .3 - 3.5.1, 3.5.2 & 3.5.3)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer	No declara RESAs	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Declarar RESAs	República Dominicana		
AGA 485 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol.I, Cap. 4, 4.2.11)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Presencia de arbustos y árboles en áreas de aproximación y despegue de la Pista 01-19 penetrando levemente rasantes.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Recorte de árboles y arbustos por debajo de las rasantes correspondientes.	República Dominicana		
AGA 486 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, Rec.5.2.13.1, 5.2.14.2, 5.2.15.1, 5.2.15.2 y 5.2.15.3)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Falta señalización en la plataforma	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Las señales deberán ser pintadas para cumplir con las normas OACI	República Dominicana		
AGA 487 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, Rec.5.3.9.7, letra b)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Falta completar un tercio de luces amarillas del borde la pista.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Completar las luces del borde la pista con filtros color amarillo.	República Dominicana		
AGA 488 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, Rec. 5.4.3.7, 5.4.3.8, 5.4.3.9, and 5.4.3.10)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Falta de letreros de información.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Instalar letreros de información	República Dominicana		
AGA 489 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, 5.4.4.1 and 5.4.4.2)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	No cuenta con letrero de punto de verificación VOR.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Instalar letrero de punto de verificación VOR.	República Dominicana		
AGA 490 CAR	Visual Aids (Anexo 14, Vol.I, Cap.6, 6.3.1)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Las edificaciones en el interior del aeropuerto no están iliuminadas.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Iluminar edificaciones dentro del aeropuerto.	República Dominicana		
AGA 491 CAR	Peligro Aviario (Anexo 14, Vol.I, Cap.9, 9.4.4)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Existencia de un relleno sanitario en las cercanías del aeropuerto.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Vigilar la gestión del relleno sanitario a modo dde disminuir las presencia de aves en los alrededores. En el corto plazo debería procederse a su cierre.	República Dominicana		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 492 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, Rec.5.3.9.7, letra b)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDSD)	Los últimos 600 mts de luces del borde de la pista no son de color amarillo.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Completar las luces en el borde de la pista con filtros de color amarillo.	República Dominicana		
AGA 493 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.6, 6.3.1)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDSD)	Las edificaciones en el interior del aeropuerto no están iliuminadas.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Iluminar edificaciones dentro del aeropuerto.	República Dominicana		
AGA 494 CAR	Pistas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4.6 and Cap. 9, 9.4.3)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDSD)	Pasto muy alto en las franjas de la plataforma.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Cortar el pasto y mantenerlo a una altura apropiada	República Dominicana		
DOM República Dominicana										
AIS 34 CAR	Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	República Dominicana	Implantación parcial del WGS-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados. Se informo de un proyecto que continuan los levantamientos en WGS-84 (enc. 131 file NE-58-3/mar-15-2002)	A	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84. Plan de acción: 90% ejecutado.	Estado	NOV/ 2004	Coordinación adminisrativa. Determinación de obstáculos.
AIS 53 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	República Dominicana	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos. Plan de acción: En proceso. Actualmente se están moificando y actualizando las cartas aeronáuticas y topográficas.	Estado	NOV/ 2004	Coordinación administrativa. Determinación de obstáculos.
AIS 127 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	República Dominicana	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No incluido en el plan de acción.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 188 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	República Dominicana	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI. Plan de acción: En proceso. Actualmente se están moificando y actualizando las cartas aeronáuticas y topográficas.	Estado	NOV/ 2004	Coordinación administrativa con organización externa.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 249 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	República Dominicana	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas. Plan de acción: En proceso. Actualmente se están moificando y actualizando las cartas aeronáuticas y topográficas.	Estado	NOV/ 2004	Coordinación adminisrativa.
AIS 272 CAR	Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 61 a 64, Tabla FASID AIS 7	República Dominicana	Falta de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	B	Necesidad de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI. Plan de acción: En proceso. Actualmente se están moificando y actualizando las cartas aeronáuticas y topográficas.	Estado	NOV/ 2004	Coordinación administrativa con organización externa.
AIS 316 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	República Dominicana	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	
DOM República Dominicana										
MET 14 CAR	Número adecuado de personal meteorológico especializado	República Dominicana	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos.	JUN/ 1996	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica.	A	Establecer cursos de capacitación a nivel nacional para los niveles básicos y medios y utilizar los proyectos regionales de cooperación para el nivel superior. Plan de Acción: Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos.	Estados	DIC/ 2008	Pocos contactos regionales para un plan de capacitación y falta de financiamiento.
MET 33 CAR	Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1.	República Dominicana	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996		B	Establecimiento de sistemas de RVR. Plan de Acción: No se han implementado los RVR.	Estado	DIC/ 2008	Falta de financiamiento y equipos muy costosos.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 49 CAR	ANP CAR/SAM, Parte VI, Meteorología, párrafo 3.	República Dominicana	No transmiten las AIREP especiales en forma regular, de acuerdo con los requisitos.	MAY/ 1996	Mantener una estricta supervisión y control del personal operacional ATS/MET para que estén informados de la importancia de las AIREP y de la necesidad de difundirlas cuando fuera requerido.	A	Coordinar con el ATC los acuerdos técnicos para obtener las informaciones descendentes de las aeronaves. Plan de Acción: No transmiten las AIREP especiales en forma regular, de acuerdo con los requisitos.	Estados		Problemas para establecer las cartas de acuerdo y poco personal.
MET 66 CAR	Requisitos del ANP CAR/SAM, Parte VI, párrafo 8.	República Dominicana	Hay deficiencias en el intercambio OPMET.	JUN/ 1996	Revisar los procedimientos de intercambio OPMET en las áreas de meteorología y comunicaciones	A	Fortalecer los controles de intercambio de información MET de la Región y a nivel nacional	Estados	DIC/ 2006	Falta de información y poco personal disponible para realizar los controles. Hay deficiencias en el intercambio OPMET.
MET 86 CAR	Evaluar el alcance visual en la pista para operaciones de CAT I [Anexo 3, Capítulo 4, Rec 4.6.3.2 a)	República Dominicana, Estaciones meteorológicas aeronáuticas	No han sido implantados o no se encuentran operativos los RVR de: MDPC y MDSD.		Planificar la adquisición o la reparación de los RVR .	A		DGAC		
MET 87 CAR	Presentaciones visuales [Anexo 3, Apéndice 3, Norma 4.1.2.1]	República Dominicana, Estaciones meteorológicas aeronáuticas	Las presentaciones visuales del viento en la superficie en las dependencias ATS no corresponden a los mismo sensores de la estación MET representativa a la zona de toma de contacto en el aeródromo de MDSD.		Instalar visualizadores remotos de la estación MET representativa de la zona de toma de contacto en las depencias ATS.	A		DGAC		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
KNA San Kitts y Nevis										
AGA 280 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - Norma 3.4.2)	San Kitts y Nevis, BASSETERRE, Robert L. Bradshaw Int'l	La longitud de la franja de pista en ambos extremos es insuficiente	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Aumentar la franja de pista o no declarar las zonas de paradas y reducir las distancias declaradas de pista	San Kitts y Nevis		
AGA 281 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4 - Rec. 3.4.4 & 6)	San Kitts y Nevis, BASSETERRE, Robert L. Bradshaw Int'l	La longitud de la franja de pista es insuficiente y contiene objetos	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Quitar los objetos y ampliar la franja en lo posible	San Kitts y Nevis		
AGA 282 CAR	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3, 3.5, 3.5.1 & 3.5.2)	San Kitts y Nevis, BASSETERRE, Robert L. Bradshaw Int'l	No hay áreas de seguridad de extremo de pista	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista extendiendo el campo aéreo o no declarar zonas de parada y reducir las distancias declaradas de pista	San Kitts y Nevis		
AGA 283 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - Norma 5.4.1.1)	San Kitts y Nevis, BASSETERRE, Robert L. Bradshaw Int'l	No hay letreros en el campo aéreo	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Proveer letreros en el campo aéreo	San Kitts y Nevis		
AGA 284 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.10, 9.10.2, 9.10.4 & 9.10.6)	San Kitts y Nevis, BASSETERRE, Robert L. Bradshaw Int'l	Las vallas perimetrales son inadecuadas	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Mejorar las vallas perimetrales para prevenir el acceso no autorizado de personas o la entrada de animales	San Kitts y Nevis		
AGA 285 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - Rec. 3.4.5 & 6)	San Kitts y Nevis, CHARLESTOWN, Vance W. Amory Int'l	La longitud de la franja de pista es insuficiente y contiene objetos	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Quitar los objetos y ampliar la franja o reducir la categoría del aeródromo. Plan de Acción: La franja de la pista será publicada como una Deficiencia.	Administración de la Isla de Nevis	SEP/ 2003	
AGA 286 CAR	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - Norma 3.5.2)	San Kitts y Nevis, CHARLESTOWN, Vance W. Amory Int'l	La longitud del área de seguridad de extremo de pìsta en el extremo este es insuficiente	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Ampliar la longitud del área de seguridad de extremo de pista, reducir las distancias declaradas de la Pista 10 o reducir la categoría del aeródromo. Plan de Acción: Proyecto de actualización de la Pista.	Administración de la Isla de Nevis	DIC/ 2006	
AGA 287 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - Norma 5.3.5.1 & Doc. 8733 ANP FASID Tabla AOP1)	San Kitts y Nevis, CHARLESTOWN, Vance W. Amory Int'l	La Pista 28 no tiene sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación en la Pista 28. Plan de Acción: Proveer PAPI para la Pista 28.	NASPA (San Kitts y Nevis)	SEP/ 2005	
AGA 288 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.4, 5.4.1.1)	San Kitts y Nevis, CHARLESTOWN, Vance W. Amory Int'l	No hay letreros en el campo aéreo	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Proveer letreros en el campo aéreo	NASPA (San Kitts y Nevis)	SEP/ 2005	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 289 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10, 9.10.2, 9.10.4 & 9.10.6)	San Kitts y Nevis, CHARLESTOWN, Vance W. Amory Int'l	Las vallas perimetrales no son adecuadas	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Mejorar las vallas perimetrales para prevenir el acceso no autorizado de personas o la entrada de animales	San Kitts y Nevis		
KNA San Kitts y Nevis										
AIS 63 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Saint Kitts y Nevis.	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos. La AAC está negociando un proyecto con TCB.	Estado		
AIS 136 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Saint Kitts y Nevis	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados. La AAC está negociando un proyecto con TCB.	Estado		
AIS 154 CAR	Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	Saint Kitts y Nevis	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos. La AAC está negociando un proyecto con TCB. La AAC está neogiando un proyecto con TCB.	Estado		
AIS 179 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Saint Kitts y Nevis	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI. La AAC está negociando un proyecto con TCB.	Estado		
AIS 197 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Saint Kitts y Nevis	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI. La AAC está negociando un proyecto con TCB.	Estado	ENE/ 2001	
AIS 257 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6v	Saint Kitts y Nevis	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas. La AAC está negociando un proyecto con TCB.		ENE/ 2000	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 333 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	San Kitts y Nevis	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
LCA Santa Lucía										
AGA 109 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.4, 5.3.4.1 (A))	Santa Lucia, CASTRIES, George F.L. Charles Intl.	No hay sistemas de luces de aproximación en ambos extremos de la pista	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Reducir la categoría del aeródromo a un código de referencia 2 y/o proveer sistemas de iluminación en ambos extremos de la pista Plan de Acción: Categoría del AD reducida a Código de Referencia 2	SLASPA	AGO/ 2003	La instalación de un simple sistema de iluminación de aproximación no es físicamente práctica.
AGA 110 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.4, 5.3.4.1 (A))	Santa Lucia, CASTRIES, George F.L. Charles Intl.	No hay sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación en la pista 27	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación en la pista 27	SLASPA	AGO/ 2003	Diferencia de archivo. No existe PAPI en la Pista 27.
AGA 111 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.2.3 y 5.3.2.5 & 3 y ANP FASID Tabla AOP 1)	Santa Lucia, CASTRIES, George F.L. Charles Intl.	Existe APAPI en la Pista 09 en lugar de PAPI	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Reducir la categoría del aeródromo a un código de referencia 2 y/o proveer PAPI en la pista 09. Plan de Acción: El aeródromo ha sido reducido a un código de referencia 2.	Santa Lucia	AGO/ 2003	
AGA 112 CAR	Condiciones de la superficie del pavimento (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10.2, 10.2.1, 10.2.2. & 10.2.3)	Santa Lucia, CASTRIES, George F.L. Charles Intl.	La superficie del pavimento de la pista es gravemente deficiente en muchas áreas y hay FOD	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Mantener la superficie limpia de FOD y actualizar el pavimento de la pista	Santa Lucia		
AGA 113 CAR	Geometría de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.1 & 3.2, 3.2.1)	Santa Lucia, VIEUX FORT, Hewanorra Intl.	No se proporcionan márgenes de la pista	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	B	Proveer márgenes de la pista. Estado: En curso	SLASPA		
AGA 118 CAR	Ayudas Visuales (/anexo 14, Vol. I, Cap. 5, Rec. 5.1.1.5)	Santa Lucia, VIEUX FORT, Hewanorra Intl.	El indicador de la dirección de viento no está iluminado	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Proveer iluminación al indicador de viento. Estado: Pendiente	SLASPA	JUN/ 2003	
AGA 120 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.5.1 & 3 y ANP FASID Tabla AOP 1)	Santa Lucia, VIEUX FORT, Hewanorra Intl.	El PAPI de la pista 28 no es operacional debido a la falta de corriente eléctrica.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Proveer PAPI en la Pista 28. Estado: Pendiente	SLASPA	OCT/ 2003	
AGA 122 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10, 9.10.9)	Santa Lucia, VIEUX FORT, Hewanorra Intl.	No se provee camino perimetral	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	B	Proveer camino perimetral. Estado: Pendiente	SLASPA	DIC/ 2004	
LCA Santa Lucía										
AIS 64 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Santa Lucía	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado		Determinación de obstáculos.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 CAR	Anexo 15 Cap. 8; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 25; Tablas FASID AIS 1 and 2	Saint Kitts y Nevis	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS. La AAC está negociando un proyecto con TCB.	Estado		
AIS 137 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Santa Lucía	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reprotado.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIS 155 CAR	Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	Santa Lucía	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado		
AIS 180 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Santa Lucía	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 198 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Santa Lucía	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI.	Estado		
AIS 258 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Santa Lucía	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado	ENE/ 2000	
AIS 325 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Santa Lucía	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2007	
LCA Santa Lucía										
MET 24 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Santa Lucía	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 42 CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Santa Lucía	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado		
MET 56 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Santa Lucía	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estado		
MET 77 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39	Santa Lucía	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	a) Implementar las Recomendaciones COM/MET SIP de la Región CAR; y b) hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
VCT San Vicente y las Grenadinas										
AGA 203 CAR	Geometría de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.1 & 3.2 - 3.1.12 & 13)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	La pendiente longitudinal de la pista excede los límites recomendados	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	B	Reducir la categoría del aeródromo a la Clave de Referencia 2. Plan de Acción: La diferencia será reportada ante la OACI y publicada en el AIP.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2004	La pendiente longitudinal de la pista no puede ajustarse debido a limitaciones físicas.
AGA 204 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.2)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	No se provee franja de pista en el extremo este de la pista	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Proveer la franja de pista desplazando el extremo de la Pista 07 y reduciendo las distancias declaradas de aterrizaje. Plan de Acción: El extremo de la Pista 07 será desplazado para proveer la franja de pista. Se revisarán las distancias declaradas.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
AGA 205 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.2)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	El ancho de la franja de la pista es insuficiente en ambos lados	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Reducir la categoría del aeródromo a la Clave de Referencia 2. Plan de Acción: La diferencia será reportada ante la OACI y publicada en el AIP.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas		El ancho de la franja de la pista no puede ajustarse debido a limitaciones físicas.
AGA 206 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	No se provee área de seguridad de extremo de pista en el extremo este de la pista	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Proveer área de seguridad de extremo de pista desplazando el extremo de la Pista 07 y reduciendo las distancias declaradas de aterrizaje. Plan de Acción: El área de seguridad de extremo de pista será establecida bajo el Proyecto de Renovación del Aeropuerto. Se publicarán nuevas distancias declaradas.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
AGA 207 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.5, 3.5.1, 3.5.2 & 3.5.4)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	La longitud y el ancho del área de seguridad de extremo de pista en el extremo oeste de la pista es insuficiente	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Corregir las deficiencias del área de seguridad de extremo de pista desplazando el extremo de la Pista 25 y reduciendo las distancias declaradas de despegue. Plan de Acción: El área de seguridad de extremo de pista será establecida en el extremo oeste de la pista bajo el Proyecto de Renovación del Aeropuerto.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 208 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2, Rec.4.2.12)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	Obstáculos que infringen en las superficies limitadoras de transición incluyen aeronaves estacionadas en la plataforma, vallas, caminos, postes, terreno, edificios, y vegetación	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Reducir la categoría del aeródromo a la Clave de Referencia 2 e identificar, remover y/o señalar/iluminar los obstáculos remanentes. Plan de Acción: La plataforma será reubicada y se quitarán bastantes obstrucciones que han sido mencionadas bajo el Proyecto de Renovación del Aeropuerto.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
AGA 209 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2 Rec. 4.2.27)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	Obstáculos que infringen en las superficies limitadoras de despegue en la Pista 07 incluyen vallas, caminos, terreno, edificios, y vegetación	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Descontinuar las operaciones de despegue en la Pista 07 inmediatamente. Plan de Acción: Descontinuación de los despegues en la Pista 07, salvo casos de dispensa especial por parte de la authoridad reguladora.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	DIC/ 2004	
AGA 210 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5 - 5.2.10, 5.2.10.1 y 5.2.10.2)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	No se provee señal de punto de espera de la pista en la calle de rodaje occidental y no hay señales de eje de la calle de rodaje, puestos de estacionamiento de aeronaves y líneas de seguridad en la plataforma	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Proveer señales de punto de espera de la pista en la calle de rodaje occidental y señales en la plataforma. Plan de Acción: Las acciones correctivas se están llevando a cabo bajo el Proyecto de Renovación del Aeropuerto.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
AGA 211 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5, 5.3.4.1, 9.4.20 & 21)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	El sistema de luces de aproximación de la Pista 07 está fuera de servicio	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Reponer el sistema de luces de aproximación de la Pista 07. Plan de Acción: Las acciones correctivas se están llevando a cabo bajo el Proyecto de Renovación del Aeropuerto.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
AGA 212 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5, 5.4.1.1)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	No hay letreros en el campo aéreo	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Proveer letreros en el campo aéreo. Plan de Acción: Las acciones correctivas se están llevando a cabo bajo el Proyecto de Renovación del Aeropuerto.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 213 CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap.9, 9.10, 9.10.1 & 9.10.3)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	Se observó una persona no autorizada cruzando la franja de la pista en el extremo oeste y algunas gallinas enfrente de la instalación de salvamento y extinción de incendios	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Asegurar que la barrera perimetral es segura para prevenir el acceso al campo aéreo por parte de animales o personas no autorizadas. Plan de acción: Reparación y reemplazo de las vallas de seguridad y construcción de un camino perimetral a lo largo de la valla.	Min. NS. PS & AD San Vicente y las Granadinas	DIC/ 2005	
AGA 214 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2 - 9.2.3, 5 & 6)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	La categoría de salvamento y de extinción de incendios debería ser 7, mínimo 6, para operaciones de B727	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Descontinuar las operaciones de B727 o elevar el SEI a la Categoría 7, mínimo 6. Plan de Acción: La Categoría del SEI será elevada de acuerdo a los tipos de aeronave que utilizan el aeropuerto.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
AGA 215 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10.2, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3 & 10.2.4)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	El pavimento de los laterales de la pista, la calle de rodaje y plataforma es deficiente y existe FOD	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Mantener las superficies del pavimento limpias de FOD y reparar los pavimentos. Plan de acción: La reparación y mejoras a las superficies de la plataforma, es parte continua del Proyecto de Renovación del Aeropuerto.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
AGA 216 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5, 9.4.21)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	Las señales designadoras de pista y umbral de la Pista 07 están desteñidas	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Repintar señales de pista. Plan de Acción: La acción correctiva se está llevando a cabo.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2004	
AGA 217 CAR	Geometría de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.1 & 3.2 - Manual de Aeropuertos STOL 3.2.5.3 & Anexo 14 Vol. I, Párrafo 3.1.13)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	La pendiente longitudinal de la Pista excede el 2% en ambos extremos de la pista	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	B	Revisar las distancias declaradas de la pista para incluir sólo aquellas porciones de la pista en donde la pendiente no excede el 2% y publicarlas en el AIP	San Vicente y las Granadinas		
AGA 218 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3 - Manual de Aeropuertos STOL 3.3.2.1 & 3.3.5)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	La franja de la pista contiene objetos que incluyen canales de drenaje y bases de luces de concreto; el ancho de la franja de la pista es deficiente en la porción sureste en donde el camino, la vegetación y las vallas infringen en la franja de la pista y en la porción noreste donde el terreno, la vegetación y las vallas infringen con la franja de la pista	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Cubrir los canales de drenaje y achaflanar las bases de luces; ampliar la franja de la pista o reducir las distancias declaradas de la pista	San Vicente y las Granadinas		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 219 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3 - Manual de Aeropuertos STOL 3.3.2.2)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	La longitud de la franja de la pista en el extremo este de la pista es insuficiente	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Desplazar el extremo de la Pista 09 y reducir la distancia declarada de despegue correspondiente	San Vicente y las Granadinas		
AGA 220 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - Manual de Aeropuertos STOL 4.2)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	El terreno y la vegetación infringe gravemente en la superficie limitadora obstáculos en despegue en base con las distancias declaradas de la pista para despegue publicadas en el AIP	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Reducir la distancia declarada para el despegue en la Pista 09 para reflejar un desplace en el extremo de la pista para despegues en un patrón de salida en curva y publicarlas en el AIP	San Vicente y las Granadinas		
AGA 221 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - Manual de Aeropuertos STOL 5.3.1)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	No hay señal designadora de pista de aeropuerto STOL en el umbral de la Pista 09	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Proveer la señal designadora de pista de aeropuerto STOL	San Vicente y las Granadinas		
AGA 222 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 - Manual de Aeropuertos STOL 9.1.1 & 2)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	No existe un plan de emergencia para aeropuerto STOL	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Preparar un plan de emergencia para aeropuerto STOL	San Vicente y las Granadinas		
AGA 223 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2 - Manual de Aeropuertos STOL 9.2.2 y Anexo 14 Vol. I para. 9.2.29 & 30)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	La posición actual del vehículo de salvamento y extinción de incendios en el extremo oeste de la plataforma es remota para el personal y no tiene un acceso directo a la pista y el personal de Seguridad tiene un papel doble como personal de SEI	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	A	Reubicar la posición del vehículo SEI para que el mismo esté cerca al personal y que tenga un acceso directo a la pista; especificar los procedimientos de seguridad en caso de una emergencia	San Vicente y las Granadinas		
VCT San Vicente y las Grenadinas										
MET 79 CAR	Número adecuado de personal meteorológico especializado	Santa Lucía	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos.	JUN/ 1996	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica.	A	Mejorar la capacitación a miembros del personal "senior" y "junior", e incrementar el número de personal.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
TTO Trinidad y Tabago										
AGA 8 CAR	Calle de rodaje paralela a la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, Rec. 3.9.1 & 3.9.2 ANP, Tabla AOP 1)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	No hay calle de rodaje paralela	DIC/ 1999	Visita de la OACI Marzo 2001 Reunión de IFALPA Noviembre 2000	B	Proveer la calle de rodaje paralela. Plan de Acción: Se planea extender la calle de rodaje.	AATT/BWIA (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2015	
AGA 20 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4, 3.4.3)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	Las calles de rodaje B y la plataforma de mantenimiento de aeronaves infringen en la franja de pista	MAR/ 2001	Visita de la OACI Marzo 2001	A	Reubicar las calles de rodaje paralelas a la distancia de separación requerida de la pista. Plan de Acción: Se planea realinear la Calle de Rodaje B. Se planea reubicar la plataforma.	AATT & AATT/BWIA (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2015	
AGA 31 CAR	Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2, 4.2.13 & 4.2.21)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	Instalaciones ubicadas al norte del extremo oeste de la pista son obstáculos que infringen en la superficie de transición	MAR/ 2001	Visita de la OACI Marzo 2001	A	Reubicar las instalaciones. Plan de Acción: la reubicación de los hangares está planificada.	AATT / BWIA (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2015	
AGA 34 CAR	Radio ayudas (ANP,Tabla AOP 1)	Trinidad y Tobago, SCARBOROUGH, Crown Point	No cuenta con ILS ni VOR	DIC/ 1999	Reunión de IFALPA Noviembre 2000	A	Implantar las instalaciones. Plan de Acción: Está planificado el reemplazo y reubicación del NDB y de un nuevo LLZ/DME.	TTCAA (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2005	
AGA 58 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP,Tabla AOP 1)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	No existen letreros de calles de rodaje	MAR/ 2001	Visita de la OACI Marzo 2001	A	Proveer letreros de calles de rodaje. Plan de Acción: Se instalarán nuevos letreros.	AATT (Trinidad y Tabago)	JUN/ 2004	
AGA 71 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cáp. 9.1 y 9.2)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	Las instalaciones, ubicación y tiempo de respuesta de los servicios de salvamento y extinción de incendios no son adecuados - Ref. Anexo 14 Vol. I Incisos 9.2.19, 25 y 26	MAR/ 2001	Visita de la OACI Marzo 2001	A	Proveer nuevas instalaciones con acceso directo a la pista y asegurando los tiempos de respuesta mínimos a ambos extremos de la pista. Plan de Acción: Una nueva instalación de SEI está en construcción.	Trinidad y Tabago		
AGA 84 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo14, Vol. I, Cap.10, 10.2, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.2.4 y 10.2.8)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	La condición de la superficie de la pista esta deficiente. Deposito excesivo de caucho en la superficie de la pista - Ref. Anexo 14, Vol. I, Inciso 9.4.10	DIC/ 2000	Reporte de la IATA Octubre 2000 Visita de la OACI Marzo 2001	A	Mejorar el pavimento de la pista. Plan de Acción: Se ha removido el caucho. El proyecto de actualización de la pista es continuo.	AATT (Trinidad y Tabago)	SEP/ 2004	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 290 CAR	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.2)	Trinidad y Tabago. SCARBOROUGH, Crown Point Int'l	La longitud de la franja de pista es insuficiente en el extremo oeste de la pista	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2002	A	Proveer la longitud requerida en la franja de pista. Plan de Acción: Publicar la falta de provisión de franja de pista en el AIP. Analizar el impacto operacional de reducir las distancias declaradas de la pista.	TTCAA/AATT (Trinidad y Tabago)	MAR/ 2004	
AGA 291 CAR	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1)	Trinidad y Tabago. SCARBOROUGH, Crown Point Int'l	No se provee un área de seguridad de extremo de pista en el extremo oeste	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2002	A	Proveer el área de seguridad de extremo de pista requerida. Plan de Acción: Publicar la falta de provisión de RESA en el AIP. Analizar el impacto operacional de reducir las distancias declaradas de la pista.	TTCAA/AATT (Trinidad y Tabago)	MAR/ 2004	
AGA 293 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.1 & ANP FASID Tabla AOP1)	Trinidad y Tabago. SCARBOROUGH, Crown Point Int'l	La Pista 29 no tiene sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2002	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación en la Pista 29. Plan de Acción: Se planea la instalación de VASIS en la Pista 29.	AATT (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2005	
AGA 294 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.4.1.1)	Trinidad y Tabago. SCARBOROUGH, Crown Point Int'l	No hay letreros en el campo aéreo	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2002	A	Proveer letreros en el campo aéreo. Plan de Acción: Se planea la instalación de letreros en el campo aéreo.	AATT (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2005	
AGA 295 CAR	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.2, & 10.2.1)	Trinidad y Tabago. SCARBOROUGH, Crown Point Int'l	La superficie del pavimento de la plataforma tiene irregularidades y FOD a lo largo de las juntas de la loza	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2002	A	Reparar el pavimento de la plataforma. Plan de Acción: Está planificado un proyecto de actualización del pavimento de la plataforma.	AATT (Trinidad y Tabago)	JUN/ 2005	

TTO Trinidad y Tabago

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 66 CAR	Anexo 4, Para. 2.18; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 51 b) y 56	Trinidad y Tabago	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84	ENE/ 1998	Registros/archivos en la OR NACC. No incluída en el Plan de Acción.	A	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos. Se han producido las siguientes cartas aeronáuticas en conformidad con los requisitos WGS-84: Carta OACI de Aeródromo Piarco - Tipo A, IAC RNAV RWY10, IAC RNAV RWY28, Carta de Área CTR de Piarco, Carta de Aeródromo de Crown Point, Carta OACI de Obstáculos de aeródromos de Crown Point, OACI Tipo, IAC RNAV RWY11, IAC RNAV TWY29.	Estado	2008	Determinación de obstáculos
AIS 157 CAR	Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	Trinidad y Tabago	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No incluída en el Plan de Acción.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos. En consulta con una compañía de mapas para la producción de esta carta, existen discrepancias con la hoja de la OACI layout APP5 con respecto al Anexo 4, Capítulo 16 y Tabla AIS 7 del FASID, que necesitan resolverse.	Estado	DIC/ 2010	
AIS 182 CAR	Anexo 4Cap. 17.	Trinidad y Tabago	La producción de las cartas VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI. Plan de acción: Se confirmó el requerimiento. En consulta con una compañía de mapas para la producción de esta carta.	Estado	DIC/ 2010	
AIS 200 CAR	Anexo 4 Cap. 11; Doc. 8733 ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 i) y 64 5); Tabla FASID AIS 6	Trinidad y Tabago	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP.	A	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdos con las especificaciones de la OACI. Plan de Acción: Se han producido nuevas cartas IAC RNAV para Crown Point y Piarco. Se han producido nuevas cartas IAC para Crown Point. Las cartas poseen la mayoría de los requisitos OACI. Queda algún trabajo pendiente.	Estado	DIC/ 2010	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 260 CAR	Anexo 4Cap. 13; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 b) y 64 2); Tabla FASID AIS 6	Trinidad y Tabago	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de aeródromo/helipuerto de la OACI.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No incluída en Plan de Acción.	A	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado	MAY/ 2008	Los mapas de aeródromos de OACI ya se han realizado para Piarco y Crown Point.
AIS 291 CAR	Anexo 15 Cap. 8; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 25; Tablas FASID AIS 1 and 2	Trinidad y Tabago	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC.	B	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS. Plan de Acción: Adquisición del equipamiento en curso. Se estableció la unidad AIS en Piarco. Está disponible la exposición verbal sobre información previa al vuelo en AIS Piarco. No se ha establecido aún una Unidad de Aeródromo AIS en Crown Point. Se ha de investigar la necesidad para este servicio.	Estado	DIC/ 2010	
AIS 297 CAR	Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Trinidad y Tabago	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC.	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados. Plan de Acción: Adquisición del equipamiento en curso.	Estado	DIC/ 2004	
AIS 326 CAR	Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	Trinidad y Tabago	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.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo. Se recibió el Manual Guía sobre Implantación de un Sistema de Calidad AIS. Se completó el Manual de Calidad para AIS de Piarco. Se está realizando trabajos sobre el Manual de Procedimientos e Instrucciones de Trabajo.	Estado	DIC/ 2010	

TTO Trinidad y Tabago

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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 43 CAR	Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1.	Trinidad y Tabago	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996		B	Como se mencionó anteriormente, el Servicio Meteorológico de Trinidad y Tabago no instalará equipo sobre alcance visual en la pista en Trinidad y Tobago debido a la baja frecuencia de visibilidad limitada. Se le aconsejó a La Autoridad de Aviación Civil que el "Suplemento respecto a las provisiones de Trinidad y Tobago" tiene que ser enmendado.	Estado	JUN/ 2004	
MET 57 CAR	CAR/SAM ANP, Parte VI, Meteorología, párrafo 3.	Trinidad y Tabago	No transmiten las AIREP especiales en forma regular, de acuerdo con los requisitos.	MAY/ 1996	Mantener una estricta supervisión y control del personal operacional ATS/MET para que estén informados de la importancia de las AIREP y de la necesidad de difundirlas cuando fuera requerido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A. Plan de acción: El Servicio Meteorológico no ha recibido un mensage AIREP en los últimos cuatro (4) años, al menos en lo que concierne a la Dirección de Aeronáutica Civil. Por lo tanto, estamos imposibilitados de transmitir mensajes.	Estado	ABR/ 2003	
MET 78 CAR	Requisitos del ANP CAR/SAM, Parte VI, párrafo 8.	Trinidad y Tabago	Hay deficiencias en el intercambio OPMET.	JUN/ 1996	Revisar los procedimientos de intercambio OPMET en las áreas de meteorología y comunicaciones	A	El Servicio Meteorológico de Trinidad y Tabago transmite, vía AFTN, todas las observaciones y SIGMETs. Los TAFs son transmitidos a través del Sistema internacional de comunicaciones por satélite (ISCS). Sin embargo, en varias ocasiones las observaciones llegan sólo a destinatarios del Caribe Oriental, por el problema que existe en Atlanta, del cual no hemos sido informados. Si todas nuestras transmisiones son enviadas a través del ISCS, la CAA no recibirá ninguna transmisión de parte de nosotros, ya que usted no está con el ISCS.	Estado		

TTO Trinidad y Tabago

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

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
SAR 2 CAR	Instalaciones y servicios de búsqueda y salvamento CAR/SAM/3 Rec. 6/2	Trinidad y Tabago RCC Piarco	SAR parcialmente implantada	OCT/ 1995	GREPECAS/5	A	Adquisición del equipamiento en curso para RCC. Los servicios SAR los proporciona la marina de Trinidad y Tabago..	DGAC Trinidad y Tabago/Ministerio Seguridad Nal.	DIC/ 2009	Finalizaron los acuerdos SAR con SRR y RCC.

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 envíada 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: Incluída 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 recomenda 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, recomiendó 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

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 recomenda 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

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	Caracteristicas fisicas (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

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

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

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

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	Caracteristicas fisicas (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

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	Sevicios 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/Aerodrome 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

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	Caracteristicas fisicas (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

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	
BOL Bolivia										
AGA 36 SAM	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anex 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/SABSA	JUL/ 2004	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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/SABSA	MAR/ 2003	
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: SABSA instalará equipo en DIC 2004 (Doc DGAC-0-1-1145/NA370/AGA101/04-30JUN2004). SABSA 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/SABSA	JUL/ 2005	

BRA Brasil

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 Início 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/Brasil	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

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 477 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Guararapes Int´l	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/INFRAERO/Rio de Janeiro Int´l	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/INFRAERO/Rio de Janeiro Int´l	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/INFRAERO/Rio de Janeiro Int´l	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/INFRAERO/Rio de Janeiro Int´l	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/INFRAERO/Deputado Luis Eduardo Magalhaes Int´l	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/INFRAERO/Santarém Int´l	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/INFRAERO/Santarém Int´l	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/INFRAERO/Santarém Int´l	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/INFRAERO/Santarém Int´l	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 rodaj para la pista 10	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 487 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Santarém Int´l	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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 488 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Santarém Int´l	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/INFRAERO/Marechal Cunha Machado Int´l	El 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/INFRAERO/Marechal Cunha Machado Int´l	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/INFRAERO/Marechal Cunha Machado Int´l	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		
CHL Chile										
AGA 229 SAM	Caracteristicas 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	
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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

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

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 BOGOTA/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

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/CARTAGENA/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/Alfredo 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 drenage (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	Contínuo 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	Estudos 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

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 telefonicas 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 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	
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	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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		
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	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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		
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 317 SAM	Margen/franja de calle de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 & Doc 9157-AN/901, Parte 2)	ECUADOR/DAC/CORPAQ/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/CORPAQ/QUIPORT	ENE/ 2006	
AGA 318 SAM	Características Físicas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	ECUADOR/DAC/CORPAQ/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 minimo 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 fisicas (Doc DGAC-j-025-04, 25 JUN 2004).	ECUADOR/DAC		
AGA 320 SAM	Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	ECUADOR/DAC/CORPAQ/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/DAC	ENE/ 2006	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 322 SAM	RESA (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	ECUADOR/DAC/CORPAQ/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/DAC/CORPAQ/QUIPORT	AGO/ 2004	
AGA 326 SAM	Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9/Enmienda 5 & Doc 9137-AN/898, Parte 3)	ECUADOR/DAC/GUAYAQUIL/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/DAC	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/GUAYAQUIL/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/DAC	JUL/ 2006	
AGA 330 SAM	Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	ECUADOR/DAC/GUAYAQUIL/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/DAC	JUL/ 2006	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 331 SAM	Franja de calle de rodaje & Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 y 9 &)	ECUADOR/DAC/GUAYAQUIL/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/DAC		
AGA 336 SAM	Caminos de emergencia//Mantenimiento (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 8 y 9 & Doc 9137-AN/898, Parte 8)	ECUADOR/DAC/GUAYAQUIL/Simón Bolívar	Malas condiciones del cammino 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/DAC	MAY/ 2006	
AGA 339 SAM	Márgenes de Calle de Rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	ECUADOR/DAC/GUAYAQUIL/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/DAC		
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	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 extremedamente 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 dificil, 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 d ela 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	
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	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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, 2O FEB 2004). Necesidad para el Plan Maestro está bajo revisión por el Gobierno (Doc ICAO/5/3/1, 22 JUN 2004)	Guyana	DIC/ 2004	
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	Proveé 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		

PAN Panama

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 las superfície 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/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/BOCA DEL TORO/Boca 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/CHANGUINOLA/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 serivicios 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/CHANGUINOLA/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		
AGA 345 SAM	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 & Doc 8733, FASID CAR/SAM - AOP)	PANAMÁ/DGAC/CHANGUINOLA/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/DGAC	DIC/ 2003	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 recomenda el ANP "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	PANAMÁ/DGAC		
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 sensillo 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/DGAC	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/DGAC	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/DGAC	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 asfaltica completa en 2004 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	2004	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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

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 alguna 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 mantenid 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 equpo 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/Tocumen	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 problem ocurre con el localizador del ILS que es frangible, pero su base, de 30 cm de alto, es rígida. Las torres de la 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

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

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 mecanica y recipientes con tapas para restos de alimentos. Programado para AGO 2004 (Doc 134/PAN/03/902).	PANAMÁ/DGAC	AGO/ 2004	
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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/CHANGUINOLA	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 requires 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		
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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/CORPAC		
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/CORPAC		
PRY Paraguay										
AGA 60 SAM	Condiciones de la superficie de la pista (Annex 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	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 Pettirossi	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 Pettirossi	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 2OO2 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	
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 financeros

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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/01del 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

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	
SUR Suriname										
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 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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 fisicas/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		
AGA 242 SAM	Caracteristicas fisicas/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 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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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		
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 certificaco de acuerdo al Doc 9774	CAA/Operador del aeropuerto		
URY Uruguay										
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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	Caracteristicas Fisicas (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		
VEN Venezuela										
AGA 17 SAM	Radio ayudas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y Doc 8733, Vol. II, FASID)	Venezuela, MARACAIBO/Aeródromo La Chinita	El ILS no está operativo, no se cuenta con baliza exterior de ILS		Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	A	Activar e implantar las instalaciones "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE PLAN DE ACCIÓN: Corrección prevista a ser iniciada en JUN07 (NI/31-GREPECAS-14/16-20 ABR07)	Venezuela	JUN/ 2007	
AGA 76 SAM	Condiciones de la superfice 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	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 77 SAM	Condiciones de la superfice 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	
AGA 78 SAM	Condiciones de la superfice de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, VALENCIA, Aeropuerto Intl. de Valencia	Superficie en la pista con asfalto deteriorado prematuramente debido a las marcas de pintura		Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	B	Sacar las señales de pintura. Reparar el área dañada. Repintar las marcas con emulsión de pintura a base de agua "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto inicio de recapeo de la pista para OCT07 (NI/31-GREPECAS-14/16-20 ABR07)	Venezuela	DIC/ 2007	
AGA 79 SAM	Condiciones de la superfice de la calle de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, MARGARITA, Aeropuerto Intl. de Margarita	El pavimento de la calle de rodaje paralelo presenta grietas que no están selladas, y con vegetación crecida		Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	B	Hacer mantenimiento de la calle de rodaje paralela "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Venezuela		
AGA 84 SAM	Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, VALENCIA/Aeropuerto Intl de Valencia	Los parqueos no tienen líneas de seguridad en la plataforma		Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	A	Pintar las líneas de seguridad en la plataforma "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Venezuela		
AGA 90 SAM	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 8.4)	Venezuela, VALENCIA, Aeropuerto de Valencia	Vallas abiertas y/o dañadas a lo largo del perímetro del aeropuerto		Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	A	Corregir las áreas donde faltan vallas donde están dañadas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se ha iniciado la corrección en FEB07 y se hace recorrido continuo (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

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 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 creacción del Comité Nacional en el segundo semestre de 2007 (NI/31-GREPECAS-14/16-20 ABR07)	Venezuela	DIC/ 2007	
AGA 127 SAM	Condiciones de la superficie de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, MARACAIBO/La Chinita	La pista 09 requiere "grooving" en los primeros 1000 m	MAY/ 2002	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	B	Corregir el problema, evaluando diferentes alternativas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto inicio de recapeo en OCT07 (NI/31-GREPECAS-14/16-20 ABR07)	Venezuela	DIC/ 2007	
AGA 128 SAM	Características físicas y de superficie de la plataforma (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 9, Doc 9476, Doc 9157 - Parte 2)	Venezuela, BARCELONA/Aeropuerto Intl de Barcelona	Plataforma inadecuada para el número de aeronaves	MAY/ 2002	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	A	Adecuar/gerenciar la plataforma para acomodar el número de aeronaves "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Hay plan para ampliar la plataforma a partir de junio de 2007 (NI/31-GREPECAS-14/16a20 ABR07)	Venezuela		
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		
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 390 SAM	Anexo 14, Vol. I, Ch. 9	VENEZUELA/INAC	No hay Comité de Prevención del Peligro Aviario/Fauna	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/02 del respectivo Informe)	A	Crear Comité de Prevención del Peligro Aviario/Fauna "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Previsto implementación entre 01 MAR a 31 DIC 05 (DOC PRE 704.05 de 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replanificado para JUN 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, de 26 SEP 06)	INAC	JUN/ 2007	
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 394 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM-AOP	VENEZUELA/INAC/Barcelona	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son CAT 7	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/06 del respectivo Informe)	A	Elevar los servicios de salvamento y extinción de incendios a CAT 9 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Prevista su adquisición (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	NOV/ 2006	
AGA 395 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	VENEZUELA/INAC/Barcelona	No hay calle de rodaje paralela a la Pista 15	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/07 del respectivo Informe)	B	Construir calle de rodaje paralela a Pista 15 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se solicitará asignación de recursos (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	DIC/ 2006	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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	
AGA 398 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	VENEZUELA/INAC/Caracas	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	
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	
AGA 400 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	VENEZUELA/INAC/Margarita	Los servicios de salvamento y extinción de incendios son CAT 7	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/12 del respectivo Informe)	A	Elevar los servicios de salvamento y extinción de incendios a CAT 9 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Elevación planeada (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	NOV/ 2006	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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	
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	
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	
AGA 405 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	VENEZUELA/INAC/S. A. del Táchira	La designación de pista es 17/34	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/17 del respectivo Informe)	B	Oficialmente, informar la nueva designación de pista (18/35) "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Comunicación oficial será enviada a la Oficina SAM (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	DIC/ 2006	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 proveida 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	
AGA 408 SAM	Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	VENEZUELA/INAC/Valencia	La Pista 28 es NINST	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/20 del respectivo Informe)	A	Proveer Pista 28 como NPA "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Será proveida Pista 28 como NPA (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	
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	
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 anvs. 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	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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/IAAIM	No hay Depto. de Ing. Aeropuertuaria	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/23 del respectivo Informe)	B	Estructurar Depto. de Ing. Aeropuertuaria "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	
AGA 412 SAM	Anexo 14, Vol. I, Sec. 9.3	VENEZUELA/INAC/IAAIM	No hay plan de traslado de aeronaves inutilizadas	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/24 del respectivo Informe)	B	Desarrollar plan de traslado de aeronavesinutilizadas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" ACTION PLAN: El plan será finalizado como está previsto en el Manual de Operaciones del Aeropuerto (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/IAAIM	SEP/ 2005	
AGA 417 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap. 1, Sec. 1.4	VENEZUELA/INAC/IAAIM	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	
AGA 418 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, Sec. 3.5	VENEZUELA/INAC/IAAIM	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	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 421 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap. 10	VENEZUELA/INAC/IAAIM	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	
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	
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	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 426 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap. 4	VENEZUELA/INAC/IAAIM	Hay 6 columnas rígidas como base del localizador del ILS después de la Pista 28	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/38 del respectivo Informe)	A	Proveer base frangible para el localizador del ILS después de la Pista 28 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Planeadas adquisición, instalación y evaluación del ILS (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	MAR/ 2006	
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

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 segun 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 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.
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 nórmas 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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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.
BOL Bolivia										
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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		
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 Viri 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. Boletin 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 segun la Tabla FASID AIS 1; principalmente, mediante la integración automatica 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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 nórmas 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 implanatación	Estado indicado		
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		
BRA Brasil										
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 97 SAM	ANEXO 4, Cap 13, Para 13.6.1 C). Planos de Aeródromo/Helipuerto - OACI.	Brasil	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 (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 distribucion internacional de las listas impresas de NOTAM Válidos en texto claro.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2004	Estado indicado		
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 obstaculos. Coordenadas WGS-4 de FIRs publicada en acuerdo con Estados adyacentes. Falta la publicacion de los datos sobre las ondulaciones del geoide.	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 nórmas 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		

CHL Chile

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 aerpopuerto 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 segun 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

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 requiren 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 distribucion 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 nórmas 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		
COL Colombia										
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 segun lo requeridos.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) indica que se esta tomando medidas. 90% implantado	Estado indicado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 cartografí 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 cartografí digital y de un sistema GIS.	Estado indicado		
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 110 SAM	Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 26. Boletin 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 segun la Tabla FASID AIS 1; principalmente, mediante la integración automatica 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 requiren 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 nórmas 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		

ECU Ecuador

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 dara 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 requiren 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 nórmas 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

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, Capítulo 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		
GUY Guyana										
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% implanatada. .	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

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 nórmas 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		
PAN Panama										
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), segun lo requerido (FASID,Tabla AIS-1).		Registros 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

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 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 dara 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.	Panama	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	Panama	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 nórmas 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		
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 199 SAM	Anexo 15, Capítulo 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		

PER Peru

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 segun 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) segun 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	
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	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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. Boletin de Información Previo al Vuelo (PIB).	Perú	Integración automatica 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	

PRY Paraguay

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 segun 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 Guaraní 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

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 ningun caso sobrepasa las especificaciones indicadas.
AIS 113 SAM	Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 26. Boletin 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 segun la Tabla FASID AIS 1; principalmente, mediante la integración automatica 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 requiren 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

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 nórmas 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 implantanción 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.

SUR Suriname

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 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) segun 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. Boletin 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 segun la Tabla FASID AIS 1; principalmente, mediante la integración automatica de productos PIB, MET y FPL para uso directo por los usuarios.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acció 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		
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 nórmas 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		
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 segun 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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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) segun 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	ecesidad 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 Adamii 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		
AIS 116 SAM	Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 26. Boletin 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 automatica 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 nórmas 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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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		
VEN Venezuela										
AIS 26 SAM	Anexo 4 de OACI. Sistema Geodésico WGS-84	Venezuela	Necesidad de producir todas las cartas aeronáuticas requeridas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) 60% implantada.	Estado indicado		
AIS 45 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.	Venezuela	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS (San Antonio del Tachira y Paraguayana), segun lo requerido (FASID,Tabla AIS-1).		Registros Oficina SAM	A	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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 106 SAM	Anexo 4, Capítulo 7; Par. 7.6.2. Cartas de Navegación en Ruta - OACI.	Venezuela	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) 50% implantada.	Estado indicado		
AIS 117 SAM	Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 26. Boletin de Información Previo al Vuelo (PIB).	Venezuela	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 automatica de productos PIB, MET y FPL para uso directo por los usuarios.		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) En progreso.	Estado indicado		
AIS 130 SAM	Anexo 15, Capítulo 8.3.1; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 28 Servicio de Información Posterior al Vuelo.	Venezuela	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) 40% implantada.	Estado indicado		
AIS 153 SAM	Anexo 15, Para. 5.2.2.1. Uso del inglés en los NOTAM.	Venezuela	Necesidad de utilizar idioma inglés en las partes del NOTAM que requiren texto en lenguaje claro (Apéndice 6, 8. Casilla E).		Registros Oficina SAM	A	Plan de acción (2006) En progreso.	Estado indicado		
AIS 175 SAM	Anexo 15, Para. 3.2 Implantación de Sistema de Calidad (QS) en los AIS	Venezuela	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 nórmas y la documentación técnicas respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	A	Plan de acción 2006 En progreso	Estado		
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

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 191 SAM	Anexo 15; Cap 3, 3.2.8, y 3.2.10 Integridad para la información/datos aeronáuticos.	Venezuela	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 En progreso	Estado indicado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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		
VEN Venezuela										
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

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										
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
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		
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
PER Peru										

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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
CNS 25 SAM	Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. ILS CAT II	Peru 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 reune las condiciones operacionales para la Categoría. Solo falta la inspección en vuelo del ILS	Perú		
PRY Paraguay										
CNS 15 SAM	Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. DME	Paraguay ASUNCION/S. Pettirossi	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		
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

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										
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.
BOL Bolivia										
MET 11 SAM	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39)	Bolivia / Estaciones meteorológicas aeronáuticas y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de La Paz	La información OPMET no se está difundiendo de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2A y MET 2B del FASID CAR/SAM.	OCT/ 2006	a) implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región SAM; y b) hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM.	A	Implantación de las recomendaciones del SIP COM/MET para la Región SAM. Recomendatión del GREPECAS 6/33.	AASANA		
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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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										
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	
CHL Chile										
MET 75 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Capítulo 4, Rec. 4.6.3.2)	Chile, transmisómetro	No han sido implantados los RVR de SCIE y SCCI	DIC/ 2006		A	Se planifique la adquisición del transmisómetro ó del medidor de la dispersión frontal para el aeródromo de SCCI. CORREGIDA	DGAC en coordinación con la autoridad MET		
COL Colombia										
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	
ECU Ecuador										
MET 84 SAM	Observaciones e informes ordinarios (Anexo 3, Parte I, Cap. 4, Norma 4.3.2 a)	Ecuador, Oficinas meteorológics 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 meteorológics de aeródromo.	No han implantado la norma.	MAY/ 2007	Actualizar al personal e implantar la norma.	A		DGAC		
GUY Guyana										
MET 17 SAM	Intercambio de información meteorológica operacional (FASID CAR/SAM, párrafos 35 al 39)	Guyana / Estaciones meteorológica aeronáuticas 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	a) implantar las conclusiones del SIP COM/MET para la Región SAM; y b) hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM.	A		NCAA en coordinación con el Servicio Nac. Hidromet		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 44 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 [Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendacion 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		GCAA en coordinación con el SMN.		
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.	NAAC en coordinacion con el Servicio Hidromet		
PER Peru										
MET 46 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 (Anexo 3, Capítulo 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	
PRY Paraguay										
MET 45 SAM	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendacion 4.6.3.2)	Paraguay / Estaciones meteorológicas aeronáuticas	Los RVR de SGAS se encuentra funcionando pero no está oeprativo. El RVR de SGES no funciona.	OCT/ 2006	En SGAS, el equipo esta instalados 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	2007	
SUR Suriname										
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	a) implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región SAM; y b) hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM.	A		NCAA en coordinación con el Centro MET		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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 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 han sido implantados los RVR de Zandery - SMJP.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición o la reparación de RVR.	A		DCA		
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 Serv Hidromet de Guyan		
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 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		
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		
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 modernizacion de las comunicaciones	INAC en coordinación con el SMN	DIC/ 2008	
MET 86 SAM	Observaciones e informes ordinarios (Anexo 3, Parte I, Cap. 4, Norma 4.4.2 a)	Oficinas meteorológicas de aeródromo.	No han implantado la Norma.	MAY/ 2007	Actualizar al personal e implantar la Norma.	B		INAC	AGO/ 2007	

Cuestión 5 del Orden del Día: Gestión del Mecanismo del GREPECAS

5.1 Informe del ACG/7

5.1.1 La Séptima Reunión del Grupo Coordinador de Administración (ACG/7), que se celebró el 3 y 4 de marzo del 2008 en Lima, Perú, en la Oficina Regional de OACI, revisó los resultados del trabajo de los Órganos auxiliares del GREPECAS, sus respectivos términos de referencia, los Términos de Referencia del GREPECAS, el *Manual de Procedimientos del GREPECAS*, el programa de reuniones para el período 2008-2009 y la respectiva contribución(es) del(los)s Estado(s) para las reuniones indicadas y la Agenda provisional de la Reunión GREPECAS/15.

5.1.2 La Reunión reconoció que el GREPECAS debía operar dentro del ámbito del Plan de Negocios y de los Objetivos Estratégicos, aprobados por el Consejo de la OACI y que el programa de trabajo de los Órganos auxiliares del GREPECAS debería estar desarrollado en términos de sus productos a ser entregados, a fin de permitir una mejor comprensión de las metas y los resultados.

5.1.3 La Reunión convino que la mayoría de las tareas permanentes contenidas en los distintos programas de trabajo de los órganos auxiliares deberían ser eliminadas, con pocas excepciones, pero que, en general, las tareas identificadas como permanentes deberían ser manejadas por las Oficinas Regionales. Tomando en cuenta lo antedicho, la Reunión formuló la siguiente Decisión:

DECISIÓN 15/49 ASPECTOS A SER CONSIDERADOS PARA EL DESARROLLO DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS

Que, al momento de elaborar los programas de trabajo de los órganos auxiliares del GREPECAS, se tome en cuenta los siguientes aspectos:

a) el objetivo estratégico asociado;

b) el aporte hecho para el logro de dicho objetivo estratégico;

c) otras tareas pertinentes dentro del programa general de los órganos auxiliares del GREPECAS;

d) la relación que guardan con la implantación del Plan Regional de Navegación Aérea y/o las SARPs;

Nota: Mientras no se elabore el nuevo Plan Regional de Navegación Aérea, los Órganos auxiliares del GREPECAS deberán vincular sus tareas con las Iniciativas del Plan Global (GPI).

e) detallar los entregables específicos en el programa de trabajo, a fin de aclarar la interpretación de los resultados esperados; y

f) identificar la fecha de culminación de esta tarea.

5.1.4 La Reunión tomó nota de que el proyecto de decisión sobre la reestructuración del Subgrupo ATM/CNS, en cuanto a separar el grupo CNS y el ATM, no había sido aprobada por los miembros de GREPECAS y que en consecuencia el propio Subgrupo ATM/CNS había hecho una propuesta de restructuración, la que fuera documentada en el Asunto 3.6 de esta Reunión.

5.1.5 Asimismo, y para lograr una estrecha coordinación entre el nuevo Subgrupo que se estaban proponiendo crear, se había decidido establecer un mecanismo de coordinación, en atención que no prosperó esa propuesta. La Reunión consideró que ya no se justificaba el mecanismo señalado.

5.1.6 La Reunión tomó conocimiento de un resumen de las tareas planteadas por el Subgrupo de Recursos Humanos e Instrucción (HRT/SG) y los motivos por los cuales había sido imposible llevar a cabo las actividades. En tal sentido, y a pesar de reconocer la importancia de este subgrupo, la Reunión convino que la situación seguía siendo la misma, resultando imposible apoyar las actividades del citado Grupo. Como resultado se acordó desactivar el HRT/SG y se formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN 15/50 DESACTIVACIÓN DEL SUBGRUPO DE RECURSOS HUMANOS E INSTRUCCIÓN (HRT/SG)

Que se desactive el HRT/SG debido a la imposibilidad de brindar apoyo a sus actividades, en vista de la falta de personal especializado en recursos humanos en las Oficinas de Lima y México, y debido a que las tareas relacionadas con los temas de instrucción están siendo abordadas apropiadamente por diferentes Órganos auxiliares del GREPECAS.

5.1.7 La Reunión revisó el *Manual de Procedimientos del GREPECAS* y decidió circularlo y colocarlo en la página *Web* del GREPECAS. Como resultado, la Reunión adoptó la siguiente decisión:

DECISIÓN 15/51 MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL GREPECAS – REVISADO

Que la Enmienda 3 al *Manual de Procedimientos del GREPECAS* (Quinta Edición), tal como fuera enmendada por la Reunión ACG/7 y GREPECAS/15, sea circulada y colocada en la página *Web* del GREPECAS.

5.1.8 Respecto al programa de trabajo de GREPECAS para los años 2009 y 2010, la Reunión decidió tratarlo en la Cuestión 5.2 del Orden del Día.

5.2 Examen de los Términos de Referencia y Programas de Trabajo del GREPECAS y de sus Órganos auxiliares

Efectividad de los PIRG

5.2.1 En cuanto a la efectividad de los PIRG, la Reunión tomó nota que, el 18 de marzo de 2008, el Consejo había analizado un informe presentado por la ANC sobre este tema, y adoptó las siguientes acciones: a) acordó que la ANC debería presentar anualmente al Consejo un informe consolidado conteniendo un análisis de los avances regionales en el ámbito de la navegación aérea, el estado de las deficiencias de la navegación aérea, así como una indicación del valor agregado de las actividades de los PIRG; b) mantener, por el momento, los términos de referencia de los PIRG, excepto

los del APIRG y del GREPECAS, los cuales deberían ser enmendados a fin de excluir los asuntos de seguridad aeroportuaria, c) acordó que todos los Estados Contratantes de la OACI que son proveedores de servicios en una región de navegación aérea y parte del ANP de dicha región, deberían ser incluidos en la composición del PIRG de dicha región. Asimismo, los Estados usuarios tienen derecho a participar en las reuniones de cualquier otro PIRG como no miembros. Las organizaciones internacionales reconocidas por el Consejo pueden ser invitadas a asistir como observadores a las reuniones de los PIRG, según sea necesario; y d) solicitó a la ANC que presente, en su debido momento, un informe al Consejo sobre los resultados de su estudio acerca de los méritos de los PIRG y sobre el desarrollo de nuevas estructuras para coordinar las actividades de implantación del Plan de Negocios relacionadas con la seguridad operacional, la seguridad aeroportuaria y los temas ambientales.

5.2.2 De conformidad con la decisión del Consejo arriba indicada, la Reunión tomó nota de los términos de referencia del GREPECAS, que aparecen en el **Apéndice A** de esta parte del Informe, y, consecuentemente, acordó incluirlos en el *Manual de Procedimientos del GREPECAS*.

5.2.3 La Reunión observó que el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA) fue creado en virtud a la Iniciativa Mundial de Seguridad (GSI/5) – *Coordinación Consecuente de los Programas Regionales*, con el fin de abordar todos los temas relacionados con la seguridad operacional cubiertos por el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), y dio su respaldo a este enfoque.

5.2.4 Luego de discutir el trabajo realizado por el GREPECAS y sus órganos auxiliares bajo los asuntos 3, 4 y 5 del Orden del Día, la Reunión procedió a examinar los respectivos Términos de Referencia y Programas de Trabajo. En vista de lo arriba indicado, la Reunión formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN 15/52 TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMAS DE TRABAJO Y COMPOSICIÓN DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS

El GREPECAS aprueba los Términos de Referencia, los Programas de Trabajo y la composición de sus órganos auxiliares, tal como aparecen en los **Apéndices B** a **G** a esta parte del Informe.

5.2.5 La Reunión reconoció que el GREPECAS debía operar dentro del ámbito del Plan de Negocios y de los Objetivos Estratégicos y que el Programa de Trabajo de los Órganos auxiliares del GREPECAS debería estar detallado en términos de los productos a ser entregados.

5.2.6 Asimismo, la Reunión consideró que el uso de MS Project no estaba facilitando el trabajo del ACG para revisar el programa de trabajo de los órganos auxiliares del GREPECAS y que se podría obtener mejores resultados utilizando Microsoft Excel para presentar los programas de trabajo.

5.2.7 Con base en lo anterior, la Reuión formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN 15/53 NUEVO FORMATO PARA EL PROGRAMA DE TRABAJO DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS

Que los órganos auxiliares del GREPECAS:

a) utilicen el formato que se incluye como **Apéndice H** a esta parte del informe para presentar su programa de trabajo al GREPECAS; y

b) utilicen el formato que se incluye como **Apéndice I** a esta parte del informe para su revisión por el ACG.

5.2.8 Con respecto al Programa de Reuniones para 2009, la Reunión tomó nota que se está planificando una Reunión especial del ASB en abril en la Oficina Regional de México de la OACI. En este sentido, analizó una propuesta de la Secretaría y formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN 15/54 PROGRAMA TENTATIVO DE REUNIONES PARA EL AÑO 2009

Se aprueba el programa tentativo de reuniones para el año 2009 que se adjunta como **Apéndice J** a esta parte del Informe.

5.2.9 La Reunión pasó a analizar las condiciones y lugares de sede de las reuniones presentadas en el Apéndice mencionado. Al respecto, la Reunión agradeció el ofrecimiento hecho por los Estados, el cual se resume a continuación:

Reunión ASB/10 (abril 2009)	México
Reunión AGA/AOP/SG/7 (agosto 2009)	Argentina/México
Reunión AERMET/SG/10 (setiembre 2009)	Argentina
Reunión CNS/ATM/SG/1 (octubre 2009)	Chile
Reunión AIM/SG/12 (octubre 2009)	
Próxima Reunión ATFM/TF (febrero 2009)	Colombia
Reunión ACG/8 (febrero 2010)	México
Reunión GREPECAS/16 (abril 2010)	Jamaica/República Dominicana

APÉNDICE A

TÉRMINOS DE REFERENCIA REVISADOS DEL GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CARIBE Y SUDAMÉRICA (GREPECAS)

(C-NE/13135, C183/9 del 18 de marzo de 2008 y PRES RK/1560 del 20 de junio de 2008)

1. **Membresía**

Todos los Estados contratantes de la OACI que son proveedores de servicios en una región de navegación aérea y forman parte del ANP de dicha región, deberían estar incluidos en la composición del PIRG de dicha región. Además, los Estados usuarios tienen derecho a participar en cualquier otra reunión de los PIRG sin poseer la calidad de miembro. Las organizaciones internacionales reconocidas por el Consejo podrán ser invitadas, según sea necesario, a asistir a las reuniones de los PIRG en calidad de observadores.

2. **Los Términos de Referencia del Grupo son:**

a) el desarrollo continuo y coherente del Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM y otros documentos regionales pertinentes, de una manera armonizada con las regiones adyacentes, de acuerdo con las SARP de la OACI y en base a los requisitos mundiales;

b) facilitar la implantación de los sistemas y servicios de navegación aérea identificados en el Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM, dando la debida prioridad a la seguridad operacional; y

c) la identificación y solución de las deficiencias específicas en el ámbito de la navegación aérea.

3. **A fin de dar cumplimiento a los Términos de Referencia, el Grupo deberá:**

a) examinar y, de ser el caso, proponer las fechas para la implantación de las instalaciones, servicios y procedimientos que garanticen el desarrollo coordinado del sistema de navegación aérea en las Regiones CAR y SAM;

b) ayudar a las Oficinas Regionales de la OACI que brindan servicios en las Regiones CAR y SAM en su tarea de fomentar la implantación del Plan Regional de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM;

c) de conformidad con el Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP), asegurar el monitoreo de la performance de los sistemas, según fuera necesario, identificar las deficiencias específicas en el ámbito de la navegación aérea, especialmente dentro del contexto de la seguridad operacional y proponer acciones correctivas;

d) garantizar el desarrollo e implantación por parte de los Estados de un plan de acción para resolver las deficiencias identificadas, donde fuera necesario;

e) elaborar propuestas de enmienda para actualizar el Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM según fuera requerido para satisfacer cualquier cambio en los requerimientos, eliminando así la necesidad de tener reuniones regulares de navegación aérea a nivel regional;

f) monitorear la implantación de instalaciones y servicios de navegación aérea y, donde fuera necesario, garantizar la armonización interregional, tomando en cuenta los análisis de costo-beneficio, la elaboración de los estudios económicos, los beneficios ambientales y las cuestiones financieras;

g) analizar los temas relacionados con la planificación e instrucción de los recursos humanos, y asegurarse que las capacidades de desarrollo de los recursos humanos en la región sean compatibles con el Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM;

h) revisar la Declaración de Requisitos Operacionales Básicos y Criterios de Planificación y recomendar a la Comisión de Aeronavegación los cambios que pudieran ser necesarios en los mismos a la luz de los acontecimientos;

i) invitar a instituciones financieras, según fuera necesario y en el momento que lo considere apropiado durante del proceso de planificación, para que participen en este trabajo como fuentes de consulta;

j) asegurar una estrecha cooperación con las organizaciones pertinentes y el Estado a fin de optimizar el uso de los conocimientos técnicos y recursos disponibles; y

k) llevar a cabo las actividades arriba indicadas de la manera más eficiente posible, con un mínimo de formalidad y documentación, y convocar a reuniones del GREPECAS solamente cuando el Secretario y el/la Presidente, a través del Grupo de Coordinación de Administración (ACG), estén convenidos que es necesario.

APÉNDICE B

GRUPO COORDINADOR DE ADMINISTRACIÓN (ACG)

1. **Términos de Referencia**

a) Coordinar y armonizar los asuntos administrativos del GREPECAS y sus órganos contribuyentes e intervenir en el desarrollo de tareas relativas a su manejo interno, la realización de eventos y la supervisión administrativa de los subgrupos y grupos de tarea.

b) Agilizar las tareas de seguimiento del GREPECAS y sus órganos contribuyentes entre reuniones plenarias, teniendo en consideración los trabajos realizados por otros órganos activos en el área de la navegación aérea en la Regiones CAR/SAM.

c) Efectuar un seguimiento y control de las fechas límites establecidas para las tareas sujetas al proceso de administración de proyectos.

2. **Programa de Trabajo**

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
ACG/1	Revisar y proponer enmiendas al Manual de Procedimientos del GREPECAS, según sea requerido. .	A		Continua
ACG/2	Monitorear la planeación y el progreso de los programas de trabajo de los órganos auxiliares del GREPECAS así como sus fechas de reuniones y dar asesoría según sea requerido.	A		Continua
ACG/3	Buscar la aprobación, de preferencia mediante medios electrónicos, de las Conclusiones originadas por los órganos auxiliares del GREPECAS basándose en los requerimientos específicos de dichos órganos o cuando el mismo ACG lo considere necesario.	A		Continua
ACG/4	Preparar los informes de las actividades del ACG a cada reunión del GREPECAS, según se requiera.	A		Continua
ACG/5	Revisar los métodos de trabajo del GREPECAS y proponer acciones específicas para mejorar su desempeño.	A		Continua
ACG/6	Preparar el Orden del Día provisional para las reuniones del GREPECAS, organizar y coordinar el trabajo de apoyo y la documentación por parte de la Secretaría para dichas reuniones	A		Continua

3. **Composición**

El Grupo Coordinador está integrado por el Presidente y Vice-Presidente y Secretario del GREPECAS, los Directores Regionales, un representante del las sede de la OACI y los secretarios de los órganos auxiliares. En caso de considerarse necesario, los presidentes de los subgrupos serán invitados a participar

APÉNDICE C

JUNTA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

1. **Términos de Referencia**

a) La Junta evaluará, validará, supervisará y hará seguimiento a las deficiencias urgentes en el campo de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM y desarrollará las acciones apropiadas a ser tomadas.

b) La Junta tendrá el papel de promover y ser un instrumento en la resolución de deficiencias urgentes (U).

2. **Programa de Trabajo**

TAREAS		**Prioridad**	**Finalización**
1)	La Junta considerará las deficiencias urgentes y desarrollará soluciones que propondrá a través de la Oficina Regional de la OACI correspondiente. En la obtención de resultados pueden estar involucrados ya sea un Estado/Estados independientes/órgano ejecutivo, la Comisión de Navegación Aérea, o referir, si es el caso, a los subgrupos apropiados para evaluación adicional.	A	Continua
2)	La Junta ofrecerá, a través de las Oficinas Regionales de la OACI, asistencia al(os) Estado(s) independiente(s)/ órgano ejecutivo, con relación a identificación de recursos de manera de resolver las deficiencias, actuando al mas alto nivel oficial y/o de organismos donantes.	A	Continua
3)	Si los esfuerzos por eliminar las deficiencias resultan infructuosos luego de agotar todas las alternativas, la Junta propondrá la inclusión de una instalación/procedimiento alterno en el ANP; o, cuando no sea posible su inclusión, ofrecerá al (a los) Estado(s)/Territorio(s)/usuarios un análisis del riesgo asociado con dicha deficiencia.		

3. **Prioridad**

A Tareas de alta prioridad con relación a las cuales debe acelerarse el trabajo.

B Tareas de mediana prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo lo más pronto posible, pero sin detrimento de las tareas de prioridad **A**.

C Tareas de menor prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo según lo permitan el tiempo y los recursos, pero sin detrimento a las tareas de prioridad **A** y **B**.

4. **Composición**

La Junta de Seguridad de la Aviación está compuesta por el Presidente y el Secretario de GREPECAS, los Directores de las Oficinas Regionales CAR y SAM de la OACI, un representante de la Oficina de Asuntos Regionales de la Sede de OACI, los presidentes y/o vicepresidentes de los subgrupos y un representante de los siguientes organismos observadores: ACI, IATA, IBAC, IFALPA e IFATCA. Los secretarios de los subgrupos pueden participar como asesores si así se requiere.

APÉNDICE D

SUBGRUPO DE METEOROLOGÍA AERONÁUTICA (AERMET/SG)

1. **Términos de Referencia**

a) Asegurar el desarrollo continuo y coherente del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM y el Plan Regional CAR/SAM para el Sistema ATM en el área MET;

b) Revisar en forma continua la lista de deficiencias en el área MET, identificar nuevas deficiencias que impidan la implantación o la provisión del servicio MET en las Regiones CAR/SAM y proponer acciones para su corrección;

-c) Monitorear la investigación y desarrollo del sistema ATM, las pruebas y demostraciones en el campo ATM/MET y facilitar la transferencia de ésta información y experiencia entre los Estados CAR/SAM y recomendar acciones específicas orientadas a la implantación de los servicios MET para satisfacer los requisitos ATM.

d) Monitorear la implantación del WAFS, del IAVW y del sistema de alerta de ciclones tropicales.

e) Monitorear la implantación del Sistema de Gestión de Calidad.

2. **Programa de Trabajo**

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
MET/9-1	Monitorear la implantación del WAFS, particularmente en lo que respecta a los nuevos Pronósticos del WAFS en la introducción de Pronósticos del SIGWX y de ICE/TURB/CB.	A	JUL 2008	SEP 2010
MET/9-2	Monitorear y planificar el apoyo para el entrenamiento de los nuevos pronósticos del WAFS SIGWX y de ICE/TURB/CB.	A	JUL 2008	SEP 2010
MET/9-3	Monitorear y planificar el apoyo y capacidad de los Estados para implantar la transición del ISCS del G2 al G3 planificada para diciembre del 2009	A	JUL 2008	SEP 2010
MET/9-4	Hacer encuestas anuales sobre la eficacia del ISCS a fin de enviarlas a los puntos focales y analizar los resultados de las mismas para ser presentados en la siguiente reunión del AERMETSG.	A	ABR 2008,	ABR 2010
MET/9-5	Monitorear la implantación de la IAVW	A	JUL 2008	SEP 2010
MET/9-6	Llevar a cabo pruebas bianuales (mayo y noviembre) de SIGMET WV , analizar los resultados de las mismas y presentarlos en la siguiente Reunión del AERMETSG.	A	JUL 2008	SEP 2010
MET/9-7	Monitorear la implantación del sistema de alerta de los ciclones tropicales.	A	JUL 2008	SEP 2010
MET/9-8	Revisar, en coordinación con la Secretaría, el borrador de Manual Guía para el desarrollo de planes de emergencia en los aeropuertos en caso de erupciones volcánicas en las Regiones CAR/SAM.	B	JUL 2008	SEP 2008
MET/9-9	Traducir el borrador de Manual Guía para el desarrollo de planes de emergencia en los aeropuertos en caso de erupciones volcánicas en las Regiones CAR/SAM.	B	TBD	TBD
MET/9-10	Coordinar el control del intercambio de datos OPMET anualmente (10-16 JUN), analizar los resultados y presentar los resultados en la siguiente Reunión del AERMETSG.	B	JUL 2008	SEP 2010
MET/9-11	Con base en la última edición del Doc 9750 – *Plan Mundial de Navegación Aérea para los sistemas CNS/ATM*, desarrollar el capítulo MET del *Plan Regional CAR/SAM para la implantación de los sistemas CNS/ATM*, Documento I.	B	JUL 2009	SEP 2010
MET/9-12	Desarrollar, en coordinación con la Secretaría, un borrador de Guía de los procedimientos documentados (MET) requeridos por la Norma ISO 9001:2000, y presentarlo en la AERMETSG/10.	A	NOV 2009	SEP 2009
MET/9-13	Monitorear la investigación y desarrollo del concepto MET en el campo ATM y facilitar la transferencia de esta información y experiencia entre los Estados CAR/SAM.	B	ENE 2009	SEP 2010
MET/9-14	Identificar actividades para la implantación de nuevos servicios meteorológicos relacionados tanto a la capacitación como a la aplicación de los nuevos sistemas ATM. Proporcionar lineamientos.	B	ENE 2009	SEP 2010
MET/9-15	Actualizar la lista de deficiencias en el área MET.	A	JUL 2005	Continua

3. **Prioridad**

A Tareas de alta prioridad con relación a las cuales debe acelerarse el trabajo.
B Tareas de mediana prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo lo más pronto posible, pero sin detrimento de las tareas de prioridad **A**.

C Tareas de menor prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo según lo permitan el tiempo y los recursos, pero sin detrimento a las tareas de prioridad **A** y **B**.

4. **Composición**

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, España, Estados Unidos, Francia, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela, COCESNA, IATA, IFALPA y OMM.

5. **Presidencia**

Presidente:	Carlos Roberto Salinas Rojas (Paraguay)
Vice-Presidente**:**	Steven R. Albersheim (Estados Unidos)

APÉNDICE E

SUBGRUPO DE AERÓDROMOS Y AYUDAS TERRESTRES / PLANIFICACIÓN OPERACIONAL DE AERÓDROMOS (AGA/AOP/SG)

1. **Términos de Referencia**

a) Promover y dar seguimiento a la implantación de los requerimientos AOP del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, con particular énfasis en identificar, evaluar y proponer, de acuerdo a los procedimientos establecidos, las correspondientes acciones correctivas oportunas para las deficiencias que afectan a las operaciones de aeronaves y aeropuertos.

b) Desarrollar la planificación para la Parte AOP del ANP CAR/SAM.

c) Llevar a cabo una coordinación permanente con los órganos contribuyentes del GREPECAS, con el fin de asegurar una integración adecuada de todas las tareas que contribuyen a la implantación del ANP CAR/SAM.

d) Revisar los requisitos de la Parte AOP del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM con el objeto de desarrollar cualquier cambio requerido para cumplir con los nuevos desarrollos tecnológicos incluyendo aspectos de impacto ambiental

2. **Programa de Trabajo**

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
AGA/AOP/2	Revisar y actualizar a intervalos regulares la Tabla AOP 1 de la Parte AOP del ANP/FASID CAR/SAM en base de las mayores demandas en aeropuertos en función del crecimiento del tráfico aéreo y la acomodación de aeronaves de mayores exigencias en cuanto a requisitos físicos.	B	1ª reunión	8ª reunión
AGA/AOP/3	Revisar y dar seguimiento a la implantación de las acciones correctivas de las deficiencias AGA incluyendo: • Objetos y depresiones en las franjas de la pista, principalmente en las áreas niveladas • Separaciones entre las pistas y calles de rodaje • Pendientes de las pistas y calles de rodaje • Obstáculos • Fuente secundaria de energía y tiempo de conmutación • Ayudas visuales • Barreras y caminos perimetrales • Servicios de salvamento y extinción de incendios • Planes de emergencia en los aeródromos • Condiciones de las superficies de las pistas, contaminación y acumulación de caucho • Franjas de pista y áreas de seguridad al extremo de la pista Trasladar, con las correspondientes acciones correctivas, las deficiencias de prioridad urgente (U) a la Junta de Seguridad Aérea.	A	1ª reunión	8ª reunión

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
AGA/AOP/6	Revisar los problemas de demanda/capacidad en aeropuertos y desarrollar opciones para aliviar la congestión en los aeropuertos.	B	1ª reunión	8ª reunión
AGA/AOP/8	Desarrollo de modelos con los requerimientos mínimos necesarios para Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia (COE) de los aeródromos del ANP y seguimiento en línea de sus implementaciones, actualización de los simulacros completos y parciales para aumentar la seguridad operacional de los aeropuertos/aeronaves	A	4ª reunión	7ª reunión
AGA/AOP/9	Seguimiento en línea de la implementación del proceso de certificación de aeródromos (documentación básica y certificación de cada aeródromo del ANP) con respectiva implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional, como mejor forma de identificar y resolver las deficiencias que comprometen la culminación de dichos procesos	A	4ª reunión	8ª reunión
AGA/AOP/10	Seguimiento en línea del mantenimiento de los aeródromos (pistas) del ANP, de los planes de acción y de la resolución de dichas deficiencias	A	4ª reunión	8ª reunión

3. **Prioridad**

A Tareas de alta prioridad con relación a las cuales debe acelerarse el trabajo.
B Tareas de mediana prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo lo más pronto posible, pero sin detrimento de las tareas de prioridad **A**.
C Tareas de menor prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo según lo permitan el tiempo y los recursos, pero sin detrimento a las tareas de prioridad **A** y **B**.

4. **Composición**

Argentina, Barbados, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Estados Unidos, Haití, Honduras, México, Paraguay, República Dominicana, Trinidad y Tabago, Uruguay, Venezuela, ACI, ALACPA, CARSAMPAF, IATA, IFALPA e IFATCA.

5. **Presidente y Vicepresidente**

Presidente – Norberto Cabrera (Cuba)
Vicepresidente – Alberto Palermo (Argentina)

APÉNDICE F

TERMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL SUBGRUPO DE GESTION DE INFORMACION AERONAUTICA (AIM/SG)

1. Términos de Referencia

1.1 Fomentar y asegurar la evolución de los Servicios de Información Aeronáutica de las Regiones CAR/SAM, de un ambiente operacional manual a un ambiente en el que se procesa e intercambia electrónicamente información aeronáutica digital de alta calidad e integridad en apoyo de la implantación de los sistemas CNS/ATM, GNSS, ATM operacional y un FMS de última generación.

1.2 La Gestión de Información Aeronáutica (AIM) brinda, a nivel global y en forma inter-operacional, información y datos aeronáuticos que cubren las necesidades del actual y futuro sistema ATM y todas las fases de vuelo, para ser utilizados por los pilotos, controladores de tránsito aéreo y otros usuarios de datos.

2. Programa de Trabajo

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
AIM/1	Desarrollar estrategias y políticas para establecer los requisitos básicos y criterios de planificación para la evolución de los servicios AIS dentro de un ambiente eficaz de Gestión de Información Aeronáutica (AIM), de conformidad con los componentes del Concepto Inter-operacional Global.	A	2007	2010
AIM/2	Coordinar la aplicación de sistemas de calidad en los servicios AIM, de acuerdo con las normas ISO pertinentes; proponer planes de acción para que los Estados de las Regiones CAR/SAM implanten estos tipos de sistemas; y evaluar los problemas que enfrentan los servicios AIM para la implantación de los sistemas citados.	A	2007	2008
AIM/3	Definir los requisitos que garanticen el debido proceso al momento de evaluar al personal, dentro del marco de una gestión eficaz de la información aeronáutica, conjuntamente con la aplicación uniforme de programas de instrucción AIM en las Regiones CAR/SAM, también tomando en cuenta la necesidad de contar con criterios básicos que garanticen el desarrollo de un programa de instrucción del idioma inglés, relacionado con la gestión eficaz de la información aeronáutica.	B	2007	2010

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
AIM/4	Coordinar el desarrollo de requisitos operacionales básicos y las estrategias requeridas para la adopción de modelos conceptuales y de intercambio de información aeronáutica (AICM/AIXM) en las Regiones CAR/SAM, a fin de facilitar el intercambio electrónico de información/datos aeronáuticos entre sistemas operacionales, así como sus inter-funcionalidades, tanto dentro de las Regiones CAR/SAM como entre éstas y otras Regiones de la OACI.	B	2008	2010
AIM/5	Implantar guías prácticas para ayudar a los Estados con la provisión de datos eléctronicos sobre el terreno y los obstáculos (Doc 9881), la representación electrónica de las cartas aeronáuticas, así como la elaboración de cartas electrónicas de obstáculos en el aeródromo, según fuera necesario.	A	2007	2010
AIM/6	Realizar los estudios pertinentes requeridos para el uso de sistemas de información geográfica (GIS) en la AIM; asimismo, elaborar guías técnicas para que los Estados puedan producir cartas aeronáuticas VFR (escalas entre 1:500,000 y 1:1,000, 000) en formato digital.	A	2007	2010
AIM/7	Actualizar periódicamente el Plan Regional de Navegación de las Regiones CAR/SAM (Parte VIII, AIS) a fin de garantizar su efectiva evolución en relación al Plan Mundial CNS/ATM y de acuerdo con las SARPS contenidas en los Anexos 4 y 15 de la OACI.	A	2008	2010
AIM/8	Fomentar y hacer el seguimiento de la efectiva implantación de los requisitos AIM, de conformidad con los procedimientos establecidos, a fin de tomar las acciones correctivas necesarias para resolver las deficiencias que afectan a las operaciones aéreas.	A	2007	2008
AIM/9	Coordinar continuamente con todos los órganos auxiliares del GREPECAS, a fin de garantizar la debida integración de todas las áreas que contribuyen a la implantación de los sistemas CNS/ATM.	A	2007	2010

3. **Prioridad**

A Tareas de alta prioridad, en las que debe acelerar el trabajo.

B Tareas de prioridad intermedia, en las que el trabajo debería iniciarse lo más pronto posible, pero sin perjuicio de las tareas con prioridad **A**.

C Tareas de menor prioridad, en las que se debe iniciar el trabajo en la medida que lo permitan el tiempo y los recursos, sin perjuicio de las tareas con Prioridad **A** y **B**.

4. **Composición**

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, España, Estados Unidos, Francia, Paraguay, Perú, República Dominicana, Trinidad y Tabago, Venezuela, COCESNA, IATA e IPGH.

5. **Presidentes**

Presidente: Sra. Noemí Carta (Cuba)
Vicepresidente: Sr. Rafael Torres (Venezuela)

APÉNDICE G

TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL SUBGRUPO CNS/ATM

1. **Términos de Referencia (TORs)**

1. Planificar una transición basada en performance hacia el sistema ATM previsto en el Concepto Mundial Operacional ATM considerando los objetivos de performance regionales, apoyados por las Iniciativas del Plan Mundial de Navegación Aérea (GPI);

2. Llevar a cabo actividades de planificación CNS/ATM CAR/SAM para facilitar y armonizar el proceso de implementación interregional para obtener en el corto y mediano plazo claros beneficios para la comunidad ATM; y

3. Para cumplir con estos TORs, el Subgrupo debería realizar las siguientes tareas:

a) monitorear los aspectos CNS/ATM del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM y proponer las enmiendas correspondientes para mantenerlo actualizado;

b) identificar e informar deficiencias de navegación aérea CNS/ATM con base en la metodología aprobada por el Consejo y en los procedimientos complementados por el GREPECAS; y

c) considerando los objetivos de performance existentes (nuevos objetivos a elaborar si se requiere), elaborar tareas detalladas, identificar productos a entregar con fechas límite y monitorear la implementación de lo siguiente:

- Navegación Basada en Performance
- Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo
- Coordinación civil/militar
- Automatización
- Conciencia situacional (vigilancia)
- RVSM
- Infraestructura de comunicaciones tierra-tierra y tierra-aire
- Transición hacia el nuevo Modelo Plan de Vuelo de la OACI
- Determinar los beneficios ambientales como consecuencia de las mejoras ATM a corto y mediano plazo.

Nota: Se adjunta objetivos de performance identificados. Se elaborará un nuevo documento conteniendo todos los objetivos de performance a revisarse en cada reunión.

Composición: Argentina, Antigua, Barbados, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, España, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Haití, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Trinidad y Tobago, Uruguay, Venezuela, ARINC, COCESNA, IATA, IFALPA, IFATCA y SITA

APÉNDICE H

MODELO DE TABLA PROPUESTO PARA EL PROGRAMA DE TRABAJO DE LOS ORGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS

Conclusiones/ Decisiones válidas GREPECAS/ Objetivo Estratégico	Numero Tarea	Tarea	Acción de seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Entregable	Fecha límite
1	2	3	4	5	6	7	8

EXPLICACIÓN DEL MODELO DE TABLA PROPUESTO PARA EL PROGRAMA DE TRABAJO DE LOS ORGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS

Número / Título de Columna	Descripción del Contenido
1 / No.	Indica la relación de la tarea con el/los objetivos estratégicos de la OACI y las conclusiones o decisiones válidas del GREPECAS
2/ Numero de tarea	Indica el número de tarea asignado por el Subgrupo o Comités del GREPECAS
3/ Tarea	Descripción de la Tarea a realizar
4/ Acción de seguimiento	Indica los mecanismos para el seguimiento de la ejecución de las tareas (Actividades de las Oficinas Regionales de la OACI, Reuniones de coordinación, de grupo de tareas del subgrupo o informales, etc.)
5/ A ser iniciada por	Indica Responsable/s para la ejecución de la tarea
6/ Estado	Indica el estado de avance en la ejecución de la tarea
7/ Entregable	Indica el producto esperado a obtenerse
8/ Fecha límite	Indica la fecha limite para la entrega del producto descrito en la columna 5

PROGRAMA DE TRABAJO DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS

PARA REVISIÓN DEL ACG

No. de Tarea	Objetivo Estratégico	Tarea	Actividades	Responsable	Ejecución (%)	Resultado (%)	Período	
							Inicio	Término
1	2	3	4	5	6	7	8	9

ACTIVIDADES DEL GREPECAS DURANTE EL 2009

DÍA		M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
ENERO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
FEBRERO						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
MARZO						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	25	26	27	28	29	30
ABRIL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30						
MAYO			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	31		
JUNIO						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
JULIO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					
AGOSTO				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	26	28	29	30	31		
														AGA/AOP/SG/7																					
SEPTIEMBRE							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
																				AERMETSG/10															
OCTUBRE		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
							AIM/SG/12																				ATM/CNS/7								
NOVIEMBRE						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
DICIEMBRE							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
DÍA								M	M	J	F	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J

Cuestión 6 del Orden del Día: Otros asuntos

6.1 Impacto ambiental de la aviación

6.1.1 La Reunión tomó nota que el Comité sobre la Protección al Medio Ambiente y la Aviación de la OACI (CAEP) había iniciado, a través de un proceso del Panel de Expertos Independientes (IE), un estudio para examinar y hacer recomendaciones sobre las mejoras operacionales en el tránsito aéreo relacionadas con los óxidos de nitrógeno (NOx) y el consumo de combustible en el mediano (10 años) y largo (20 años) plazo. El Grupo IE trabajará en estrecha colaboración con los grupos de expertos de la OACI, tales como el Grupo de Expertos sobre Requisitos y Performance de la Gestión de Tránsito Aéreo (ATMRPP) y otros grupos y organizaciones involucrados en la definición e implantación de los sistemas CNS/ATM, en base al Plan Mundial de Navegación Aérea y al Concepto Mundial, a fin de apoyar este esfuerzo, y proyecta tener un informe disponible para el Grupo Directivo del CAEP a más tardar en abril de 2009.

6.1.2 La Reunión tomó nota que el 36 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, realizado en 2007, creó el Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC), formado por 15 funcionarios gubernamentales de alto nivel de Estados geográficamente representativos tanto de los países desarrollados como en vías de desarrollo. Su mandato colectivo es desarrollar y recomendar a la OACI un programa de acción agresivo sobre la aviación internacional y el cambio climático a ser considerado por la Organización dentro de un cronograma que abarca la 15ª Conferencia de las Partes de la UNFCCC en Copenhagen, a fines de 2009.

6.1.3 La Reunión tomó nota además que los explotadores de las líneas aéreas estaban enfrentando una crisis de costos operacionales debido a los crecientes costos del combustible. A fin de minimizar el impacto, la Reunión invitó a los Estados a trabajar con la OACI y las partes involucradas de la industria a fin de lograr una mayor eficiencia operacional. Tomando en cuenta la naturaleza crítica de la crisis del combustible, se solicita a los Estados que consideren, con carácter de urgencia, áreas en sus respectivos espacios aéreos y en sus operaciones ATS donde puedan obtener una eficiencia en el consumo de combustible. Por más pequeños que sean estos cambios, si son implementados con prontitud, pueden tener un significativo efecto sobre el consumo de combustible de las líneas aéreas.

6.1.4 La Reunión tomó nota de la creciente importancia de las actividades CNS/ATM para la gestión del impacto ambiental de la aviación. Tomando en consideración la meta de la OACI de limitar o reducir el impacto que tienen las emisiones de la aviación sobre el clima mundial, la Reunión discutió el tema de la responsabilidad en las cuestiones ambientales. Al momento de definir los sistemas para los servicios de tránsito aéreo, los proveedores de servicios de navegación aéreas deben tomar en cuenta los beneficios ambientales, incluyendo el ahorro ambiental que ofrecen las nuevas rutas, los procedimientos en el área terminal y los movimientos en superficie. La Reunión hizo un llamado a todas las partes involucradas para que adopten un enfoque más proactivo en la gestión ambiental y traten de aplicar medidas operacionales que limiten o reduzcan el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves.

6.1.5 Asimismo, la Reunión tomó nota con complacencia que Chile había puesto en marcha una serie de iniciativas relacionadas con la mitigación del cambio climático generado por la aviación y apoyó ampliamente estos esfuerzos. Las medidas tecnológicas, las mejoras operacionales y de infraestructura para enfrentar los problemas ambientales y, en particular, aquéllos relaconados con las emisiones de la aviación, son el foco de atención de todas las partes involucradas en el Hemisferio Occidental. La Reunión reconoció que el GREPECAS desempeña un papel importante en la implantación de estas mejoras contribuyendo directamente con el medio ambiente. Ante el ofrecimiento

de este Estado y también de Cuba, la Reunión solicitó a las Oficinas Regionales que circulen las políticas que estos Estados tengan al respecto.

6.2 Condiciones de los factores humanos en prestación de los servicios de tránsito aéreo

6.2.1 La Reunión fue informada sobre la implantación de los resultados de un estudio de Factores Humanos en la Prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo en Chile, considerando los aspectos generales en el desempeño de las funciones, tanto del perfil técnico como del perfil no técnico de los controladores de tránsito aéreo. El informe completo consta en el **Apéndice A** a esta parte del Informe

6.2.2 Asimismo, la Reunión tomó nota sobre el proyecto de diagnóstico de las condiciones de los Factores Humanos en la Prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo en Chile entre octubre del 2006 y mayo del 2007. El estudio de diagnóstico incluye recomendaciones de estrategias y mejoramiento en los ámbitos de equipamiento, organización del trabajo y capacitación, que integró requerimientos ergonómicos y fisiológicos con los objetivos de seguridad operacional, de manera de garantizar un desempeño eficiente y humanamente sustentable de los Controladores de tránsito Aéreo.

6.2.3 Los tres productos entregados como resultado del mencionado estudio son: perfil no técnico de los controladores de tránsito aéreo, condiciones ergonómicas ideales para ATS y diagnóstico sobre factores humanos en ATC.

6.2.4 El diagnóstico sobre factores humanos entregó recomendaciones para superar las deficiencias encontradas, creó un programa de instrucción para tratar los temas más relevantes y entregó un manual interactivo digital para capacitación mediante auto-aprendizaje sobre los principales aspectos de la gestión de factores humanos y del error, de acuerdo a las recomendaciones OACI y los hallazgos del estudio realizado.

APÉNDICE A

"CONDICIONES DE LOS FACTORES HUMANOS EN PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO EN CHILE"

1. **Introducción**

1.1 Debido a la necesidad de contar con un estudio que abarcara el perfil no técnico de los ATC, indicar cuales son las condiciones ergonómicas ideales para las dependencias ATC y realizar un diagnóstico sobre los factores humanos en ATC, el cual entregara recomendaciones, un programa de instrucción y capacitara a facilitadores para aplicar dicho plan, es que se aplicó un proyecto de estudio en las materias antes indicadas.

1.2 Se realizó el proyecto diagnóstico de las condiciones de los Factores Humanos en Prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo en Chile entre octubre del 2006 y mayo del 2007, con un total de 34 semanas. El diagnóstico fue efectuado por una empresa externa, que se adjudicó el estudio en una propuesta pública.

1.3 El estudio fue evaluado por etapas, de acuerdo a lo establecido en las bases de la propuesta.

1.4 Se entregaron tres productos finales como resultado del estudio: Perfil No Técnico de los controladores de tránsito aéreo, Condiciones Ergonómicas Ideales para ATS y Diagnóstico sobre Factores Humanos en ATC.

1.5 El diagnóstico sobre factores humanos entregó recomendaciones para superar las deficiencias encontradas, creó un programa de instrucción para tratar los temas más relevantes y entregó un manual interactivo digital para capacitación mediante auto-aprendizaje sobre los principales aspectos de la gestión de factores humanos y del error, de acuerdo a las recomendaciones OACI y los hallazgos del estudio realizado.

2. **Desarrollo del Programa de Factores Humanos**.

2.1 Perfil no técnico

- Conocer el perfil técnico del ATC, mediante un estudio bibliográfico, identificando requisitos para otorgar licencias aeronáuticas según el DAR 01 (Anexo 1 OACI),
- Análisis de la malla curricular de la carrera de ATC impartida por la Escuela Técnica Aeronáutica.
- Entrevistas a Supervisores y ATC's.
- Revisión bibliográfica de calidad y seguridad operacional (estado del arte).
- Formulación del perfil no técnico para ATC.
- Construcción de herramientas de evaluación para evaluación de perfil no técnico.
- Propuesta del perfil no técnico.

2.2 Condiciones ergonómicas ideales

- Conocimiento de dependencias ATC, visitas en terreno.
- Definición en conjunto de los factores ambientales adecuados a la realización de labores en ATC.
- Estudio y definición de los factores y condiciones físicas y estado de salud deseable para el personal ATC.
- Propuesta de condiciones ideales.
- Validación de las propuestas
- Construcción de herramientas de evaluación para evaluación de perfil no técnico y su validación.

2.3 Diagnóstico sobre factores humanos

- Realización del diagnóstico sobre ergonomía, fisiología y calidad de vida.
- Diagnóstico sobre clima organizacional, comunicación interna y cultura.
- Diagnóstico sobre casuística del error, análisis de riesgos en el puesto de trabajo.
- Evaluación de competencias no técnicas y detección de necesidades de capacitación.
- Recomendaciones sobre factores humanos, de acuerdo a la revisión de antecedentes.
- Realización de un programa de factores humanos para ATC.
- Taller de sensibilización para facilitadores en factores humanos ATC.
- Diseño, definición y distribución del manual de auto-capacitación en factores humanos en ATC.

3. Conclusión

3.1 La realización de este proyecto consideró la actuación total del sistema ATC, involucrando desde jefaturas a controladores de línea.

3.2 Se ha notado un avance entre los ATC, en cuanto a tomar los conocimientos entregados durante la aplicación del proyecto de factores humanos como una herramienta de autocuidado, lo que hace aminorar los efectos negativos de condiciones que no son favorables al desempeño del ATC en un ambiente de seguridad operacional.

3.3 Si bien es cierto, la elección de los facilitadores en factores humanos no fue hecha basada en un perfil psicológico previamente establecido, lo que llevó a crear estados de desmotivación tanto para ellos como para sus alumnos, mediante la auto-motivación, que era parte de los mismos talleres, logró en la práctica que en la actualidad los mismos hayan demostrado energía y motivación, necesarias para lograr el éxito del proyecto, según las metas del mismo.

3.4 En alguna medida, faltó integrar más a los jefes de cada una de las unidades ATC, como base fundamental en la definición del proyecto, evento que ha sido considerado para la continuación del mismo.