

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**Segunda Reunión Oficiosa del Grupo Informal de Coordinación del Caribe Este y
Sudamérica Noreste (E-CAR/SAM-NE ICG/2)**

(Caracas, Venezuela, 1 al 5 de diciembre de 2003)

Asunto 1: Revisión de deficiencias en las áreas ATM

c) Seguimiento de las deficiencias ATM y SAR identificadas en el área en cuestión

(Presentada por Secretaría)

Resumen

Esta nota de estudio tiene por objeto de que la Reunión tome nota de la Estrategia Regional para la resolución de deficiencias en la navegación aérea y proceda a la revisión de las deficiencias detectadas en el área ATM correspondientes a los Estados participantes.

Referencias

- Informe de la Reunión GREPECAS/11, Manaus, Brasil, diciembre 2002
- Informe de la Octava Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/8), Buenos Aires, Argentina, abril de 2003

1 Introducción

1.1 Durante la reunión RAAC/8, se recordó que, en principio, las deficiencias en la esfera de la navegación aérea son aquellas que se determinan sobre la base del Plan de Navegación Aérea de la OACI que, en el caso de las Regiones CAR/SAM, es el Documento 8733, Edición 14, que contempla el ANP Básico y el Documento FASID. Estas deficiencias también contemplan la aplicación de los SARPS de la OACI asociados a dicho Plan.

1.2 Asimismo, los Estados participantes de la reunión RAAC/8 tomaron conocimiento sobre el seguimiento llevado a cabo por la Oficina Regional SAM, de la OACI, sobre la Conclusión 7/13, elaborada por la RAAC/7, en que los Estados deberían enviar un Plan de Acción para corrección de las deficiencias identificadas, validadas y clasificadas en dicha Reunión, a más tardar hasta el 31 de octubre de 2002. Después de diversos contactos formales con los Estados, la Oficina Regional de la OACI solamente recibió los planes de 6 Estados.

1.3 Asimismo, la reunión RAAC/8 revisó la Conclusión 11/55, del GREPECAS/11, en la cual se establecía que los Estados/Territorios deberían desarrollar e implantar, con carácter de urgencia, un Plan de Acción para cada deficiencia, especificando medidas correctivas, la fecha de finalización y asignación de los recursos necesarios. Estos planes deberían ser sometidos a la OACI a más tardar el 30 de abril de 2003.

1.4 También se recordó a la Reunión la carta M6/1-02/69, del Secretario General de la OACI, de 27 de septiembre del 2002, la cual solicitaba a los Estados dar prioritaria atención a las deficiencias existentes en la Región y elaborar un Plan de Acción para eliminar dichas deficiencias.

1.5 Se presentó a la reunión un curso de acción y una estrategia común Estados/OACI para mejorar los procedimientos de coordinación y la ejecución de medidas tendientes a resolver de una manera eficiente las deficiencias identificadas por los diversos mecanismos considerados en la metodología desarrollada por el Consejo de la OACI. En esta metodología, se destaca la importancia de definir, claramente, las medidas correctivas a tomar.

1.6 En consideración de lo anterior, la Reunión RAAC/8 formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/10 ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS

Que, para la resolución de deficiencias en la Región:

- a) Se aprueba la Estrategia Regional que se detalla en el Apéndice a esta parte del informe; y
- b) La Oficina Regional de la OACI en Lima establezca la coordinación necesaria para la implantación de la Estrategia indicada en la letra a) de esta conclusión.

2 Análisis

2.1 De acuerdo a la información recolectada por las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI las deficiencias que se incluyen como **Apéndice B** a esta Nota de Estudio, afectan las esferas ATM/SAR de la navegación aérea en la Sub-Región SAM-NE, FIR Curaçao y FIR Piarco. Estas listas requieren ser revisadas por esta reunión, con el propósito de actualizarlas e incluir información adicional que pueda ser proporcionada por los Estados y usuarios.

3 Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota del **Apéndice A**, examinar el **Apéndice B** a esta nota de estudio; y
- b) Desarrollar los Planes de acción respectivos basados en el formato que se presenta en el **Apéndice C** a esta nota de estudio, para poder superar el impacto negativo de las deficiencias sobre la seguridad operacional.

APÉNDICE A

PROYECTO DE ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS

1. **Objetivo**

- 1.1 La presente Estrategia para la identificación, evaluación, clasificación y resolución de Deficiencias que afectan a los servicios de Navegación Aérea será aplicada por la Oficina Regional en coordinación con los Estados a fin de establecer un Plan de Acción Coordinado y las respectivas herramientas de seguimiento y notificación para la resolución de las deficiencias mas criticas que afectan la implantación del Plan de Navegación Aérea y la aplicación de los SARPs correspondientes. Al aplicar la estrategia se debe tomar en cuenta:
- a) En correspondencia a las directivas del Consejo, la Oficina Regional debe mantener como función ordinaria, una lista de las deficiencias concreta que hubiera en la Región SAM, adoptando las medidas necesarias para recopilar información a fin de identificar, evaluar y clasificar las deficiencias, asignado las prioridades correspondientes, en conformidad a la metodología uniforme aprobada por el Consejo.
 - b) El formato de Reporte de las deficiencias será el que se indica en la metodología aprobada por el Consejo. En la columna Medidas Correctivas/Descripción se detallara el Plan de Acción Coordinado con el Estado para la resolución de las deficiencias.
 - c) La Oficina Regional proporcionara al GREPECAS las deficiencias “U” para su tratamiento por el Grupo Regional y un sumario ejecutivo de las acciones mas relevantes tomadas por la Oficina Regional/Estados para la resolución de las deficiencia tipo “A” y “B” (Conclusión GREPECAS 10/60). La Oficina Regional a través de los Informes de GREPECAS y las acciones tomadas por el Consejo/Comisión de Aeronavegación sobre las deficiencias “U” coordinara con los Estados el Plan de Acción Coordinado correspondiente.
- 1.2 Esta Estrategia debe ser considerada por la Oficina regional y los Estados como un asunto de alta prioridad para la resolución de las deficiencias.

2. **Estrategia Regional**

2.1 **Identificación, evaluación y clasificación de las deficiencias.**

2.1.1 La Oficina Regional para la identificación, evaluación y clasificación de las deficiencias empleará principalmente las siguientes fuentes:

- a) correspondencia ordinaria con los Estados;
- b) Visitas a los Estados (Informes de Misión);
- c) reuniones de navegación aérea de todo tipo (formales e informales);
- d) los usuarios a través de IATA, IFALPA, etc.; y
- e) informes sobre incidentes/accidentes de aeronaves

2.1.2 Cada área de Navegación Aérea de la Oficina Regional, después de examinar la deficiencia, asignará la prioridad correspondiente. La Oficina Regional notificará al Estado sobre este asunto como actividad de inicio para establecer el plan de acción coordinado correspondiente.

2.2 Registros de las deficiencias por parte de la Oficina Regional

2.2.1 La Oficina Regional mantendrá los siguientes tipos de registros para las deficiencias:

- a) Files corrientes como parte del registro de información en “hardcopy”;
- b) Base de Datos

2.2.1.1 Con relación a los Files además del File General de Deficiencias LT 1/19, Cada área de Navegación Aérea (AGA, AIS, ATM, CNS, MET, SAR) debe abrir el correspondiente File.

2.2.1.2 Con relación a la Base de Datos se elaborará como un asunto de urgencia una Base de Datos que entregue en correspondencia al formato contenido en la metodología aprobada por el Consejo, diferente tipo de reportes como ser:

- a) Reportes por Estado de todas las deficiencias.
- b) Reportes por Estado con deficiencias de áreas específicas.
- c) Otros.

2.2.1.3 Cada Área de Navegación Aérea de la Oficina Regional será responsable del mantenimiento de la base de datos en la parte de su competencia, la cual será accesada por la persona responsable en cada área. Asimismo cada área de navegación aérea será también responsable del manejo y actualización de los Files y de las acciones de seguimiento a los Planes de Acción Coordinados con los Estados. Cada área preparará, en base a los registros y coordinación con la Dirección de la Oficina, los reportes sobre deficiencias para el seguimiento interno y para ser presentadas a las reuniones de navegación aérea dentro y fuera de la región y al GREPECAS.

2.3 Resolución de las Deficiencias

2.3.1 Una vez que la deficiencia ha sido identificada, evaluada, clasificada con su prioridad correspondiente, la Oficina Regional iniciará de acuerdo con el examen realizado por cada área de navegación aérea la coordinación con el Estado para establecer el Plan de Acción Coordinado correspondiente a fin de resolver la deficiencia. Este plan de acción coordinado debe contener en breve al menos la siguiente información:

- a) *Que* acción y *como* será ejecutada por el Estado/Estados comprometidos en la implementación de soluciones para la deficiencia.
- b) *Cuando* (fecha) se espera con una alta probabilidad que la acción y los procedimientos a ser llevados a cabo para solucionar la misma de acuerdo a a) anterior sean efectivos.
- c) De ser posible, recursos comprometidos (personal y presupuesto) en la resolución de la deficiencia.
- d) Fuente de financiamiento (recursos propios del Estado, otros); y
- e) Recomendaciones para el futuro a fin de mejorar la prestación de los servicios por ejemplo, en reemplazo de los circuitos orales, aplicación de enlace de datos para coordinación ATS.

Nota: Este Plan de Acción Coordinado también puede establecerse durante las reuniones de navegación aérea o las visitas a los Estados.

2.3.2 Se debe considerar como herramientas de coordinación seguimiento y notificación de deficiencias para el trabajo de la Oficina Regional, los siguientes mecanismos:

- a) Visitas Oficiales a los Estados por el personal de la Oficina Regional.
- b) Correspondencia Oficial con los Estados.
- c) Reuniones de Navegación Aérea (formales e informales).

2.3.3 Como se indica en 2.2.1.3, cada área de navegación aérea de la Oficina Regional será responsable de las acciones de seguimiento a los Planes de Acción Coordinados acordados por los Estados. De acuerdo con la clasificación y prioridad asignada a la deficiencia, estas acciones de seguimiento deben ser ejecutadas en forma constante para no perder el “*momentum*” generado por el establecimiento del mencionado Plan. En este sentido, y en coordinación con la Dirección, cada Oficial Regional en base a la coordinación con los Estados y de acuerdo a su visión regional debería considerar objetivos anuales susceptibles a ser medidos con relación a la resolución de deficiencias, por ejemplo se podría asumir una figura porcentual de resolución de un tipo de deficiencia en la región o en algunos Estados o Estado en particular. Al hacerlo así, el Oficial Regional debería establecer y ejecutar un plan de trabajo adecuado, preferentemente apoyado por una herramienta de gestión de proyectos.

Reuniones de navegación aérea en apoyo a la resolución de deficiencias

2.3.4 La Oficina Regional programará, por área de navegación aérea la celebración de al menos una Reunión de Implantación por año. Estas reuniones, entre otras cosas, tratarán prioritariamente todos los asuntos que se consideren necesarios para la resolución de deficiencias bajo un asunto específico de la Agenda para la Reunión. La Oficina Regional para garantizar este mecanismo de apoyo, debe obtener de los Estados su total compromiso sobre la necesidad de la celebración de estas Reuniones de Implantación y sobre su participación con amplio poder de decisión por parte de los delegados.

2.3.5 La Oficina regional mantendrá una constante coordinación con los Estados en relación a la ejecución de los Planes de Acción Coordinados. Las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil serán los eventos de mayor jerarquía institucional a las cuales la Oficina Regional elevara un informe detallado del estado de ejecución de los Planes de Acción Coordinados con miras a acordar acciones destinadas a fortalecer los mecanismos de ejecución de dichos planes.

Visitas Oficiales a los Estados

2.3.6 Uno de los principales Objetivos de las visitas oficiales a los Estados de parte del personal de la Oficina Regional de la OACI será el asunto de la resolución de deficiencias en base al Plan de Acción Coordinado. Durante la visita se dará asistencia al Estado por parte del personal de la OACI para impulsar la aplicación del mencionado Plan. Asimismo durante la visita se aprovechara para identificar otras deficiencias para su posterior tratamiento de acuerdo a los procedimientos anteriores.

Otros mecanismos para fortalecer la implantación de soluciones a las Deficiencias

2.3.7 La Oficina Regional en coordinación con los Estados podrá acordar otros mecanismos posibles a fin de establecer medidas para atender a la resolución de las deficiencias. En este aspecto y dentro de las herramientas que tiene la OACI esta el mecanismo ofrecido por la cooperación técnica de la Organización, los Proyectos Especiales de Ejecución del Consejo, Seminarios y Talleres.

B1

APENDICE B

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE ATM EN LA REGIÓN SAM - NE

Identificación		Descripción	Deficiencias		Acción correctiva			
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios		Fecha de notific.	Comentarios	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	P
Uso de la fraseología Aeronáutica	Brasil	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en inglés no cumple con los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA. Brasil está implantando a través de un curso de fraseología en inglés, un programa de mejoramiento de la calidad para la fraseología aeronáutica de los controladores de tránsito aéreo. Asimismo, las prácticas en simuladores de ATC están llevándose a cabo para resolver esta deficiencia (Comité ATM/1, Julio 2001).	CERNAI, Brasil	TBD	U
	Guayana Francesa	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	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	La fraseología aeronáutica (inglés y francés) ha sido revisada por un Grupo de Trabajo en Francia. El resultado es la publicación de una nueva fraseología oficial (inglesa y francesa); esta fraseología ha sido distribuida a cada ATC, quien ha recibido entrenamiento complementario (25a. E/CAR IWG/Mayo 2001).	DGAC French Guyana	TBD	U
	Guyana	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	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	DGAC Guyana	TBD	U
	Suriname	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	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	DGAC Suriname	TBD	U
	Venezuela	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA	DGTA Venezuela	TBD	U

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE ATM EN LA REGIÓN SAM - NE

Identificación		Deficiencia			Acción correctiva			
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de notific.	Comentarios	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	P
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo, CAR/SAM/3, Rec 5/35.	Brasil	El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos.	Oct/1995	a) Posteriormente a la fecha de efectividad de la enmienda al Anexo 1, que establece el nivel de inglés requerido para el idioma inglés por parte del personal ATC, los Estados/ Territorios/ Organismos Internacionales deberían evaluar al personal de sus dependencias ATC y posteriormente suministrar la información para que sea consignada la desviación del nivel requerido en la casilla de Observaciones. b) Al efecto de alcanzar y mantener el nivel de idioma inglés requerido, los Estados/ Territorios/ Organismos Internacionales establecerán un plan de capacitación permanente y continua de idioma inglés que contemple el seguimiento de las mejoras del personal de las dependencias ATC e implantarán en las mismas, el plan de garantía de calidad de los servicios ATS. c) Los Estados/ Territorios/ Organismos Internacionales exigirán al personal que ingrese a prestar funciones en las dependencias ATC el conocimiento de inglés a ser requerido en el Anexo 1 de la OACI.	Brasil ha tomado las siguientes medidas para cumplir con este requisito: 1) Publicación de un nuevo capítulo de fraseología en el documento Brasilerio de Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo, basado en el Doc 4444 y en el Manual de la OACI de Radiotelefonía (Doc 9432). 2) Se está implantando a través de un curso de fraseología en inglés, un programa de mejoramiento de calidad para fraseología aeronáutica en controladores de tránsito aéreo. 3) Las prácticas en simulador se están llevando a cabo para resolver esta deficiencia (Comité ATM/1, Julio 2001)	CERNAI Brasil	2000	U

Identificación		Deficiencia			Acción correctiva			
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de notific.	Comentarios	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	P
	Guayana Francesa	El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos.	Oct/1995	a) Posteriormente a la fecha de efectividad de la enmienda al Anexo 1, que establece el nivel de inglés requerido para el idioma inglés por parte del personal ATC, los Estados/ Territorios/ Organismos Internacionales deberían evaluar al personal de sus dependencias ATC y posteriormente suministrar la información para que sea consignada la desviación del nivel requerido en la casilla de Observaciones. b) Al efecto de alcanzar y mantener el nivel de idioma inglés requerido, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales establecerán un plan de capacitación permanente y continua de idioma inglés que contemple el seguimiento de las mejoras del personal de las dependencias ATC e implantarán en las mismas, el plan de garantía de calidad de los servicios ATS. c) Los Estados/ Territorios/ Organismos Internacionales exigirán al personal que ingrese a prestar funciones en las dependencias ATC el conocimiento de inglés a ser requerido en el Anexo 1 de la OACI.	Existe un Programa Nacional en el lugar que consiste de lo siguiente: 1) Definir el promedio mínimo de nivel profesional de inglés. 2) Evaluar el nivel de cada controlador ATC, y luego 3) Definir un programa de Idioma Inglés en tres áreas: a) Fraseología, b) Inglés Aeronáutico, c) Inglés general (25ª. Reunión E/CAR IWG/Mayo 2001).	DGAC Guayana Francesa	2000	U

Identificación		Deficiencia			Acción correctiva			
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de notific.	Comentarios	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	P
	Venezuela	El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos.	Oct/1995	a) Posteriormente a la fecha de efectividad de la enmienda al Anexo 1, que establece el nivel de inglés requerido para el idioma inglés por parte del personal ATC, los Estados/ Territorios/ Organismos Internacionales deberían evaluar al personal de sus dependencias ATC y posteriormente suministrar la información para que sea consignada la desviación del nivel requerido en la casilla de Observaciones. b) Al efecto de alcanzar y mantener el nivel de idioma inglés requerido, los Estados/ Territorios/ Organismos Internacionales establecerán un plan de capacitación permanente y continua de idioma inglés que contemple el seguimiento de las mejoras del personal de las dependencias ATC e implantarán en las mismas, el plan de garantía de calidad de los servicios ATS. c) Los Estados/ Territorios/ Organismos Internacionales exigirán al personal que ingrese a prestar funciones en las dependencias ATC el conocimiento de inglés a ser requerido en el Anexo 1 de la OACI.	El Programa de entrenamiento del idioma inglés ha sido implantado desde 1996 y continúa. Varios controladores de tránsito aéreo han sido enviados a Miami para tomar cursos de radar e inglés. El porcentaje de personal entrenado es de 84%. Se espera tener más cursos durante el año 2002 (AMC/1, Julio 2001).	DGTA Venezuela	03/02	U

DEFICIENCIAS SOBRE LAS CUALES EL ASB TOMÓ UNA ACCIÓN CORRECTIVA ESPECÍFICA
FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE SAR EN LA REGIÓN SAM - NE

Identificación		Deficiencias			Acción correctiva			
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de notific.	Comentarios	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	P
Instalaciones de búsqueda y salvamento CAR/SAM/3 Rec. 6/2	Guyana SRR Georgetown	RCC no implantado. Falta de personal SAR calificado, inadecuada organización SAR	Oct/1995	Necesita cumplir con el FASID Tabla SAR 1.	Se sugirió a Guyana una metodología de trabajo para preparar el Plan SAR Aeronáutico y la posible implantación de un RCC aeronáutico. Para llevar a cabo esta tarea, la administración debería usar como material de guía, el Apéndice H, Volumen 1 del Doc 9731-AN/958. La implantación de un RCC aeronáutico es la falta de personal entrenado en servicios SAR dentro de la DGAC Guyana. Para resolver esta deficiencia la administración debería permitir por lo menos a dos oficiales que estudien cursos SAR afuera, quienes, a su regreso, deberán preparar el plan SAR aeronáutico y preparar tanto personal como sea posible con conocimientos SAR, que podrían ser CTAs, y finalmente, implantar el RCC de acuerdo a las necesidades del Estado operando las 24 horas del día. Asimismo, se sugirieron algunas directrices adoptadas por la administración donde se establezcan los requerimientos SAR, áreas funcionales y puestos responsables por la implantación (Misión L-0144 de julio 2001).	DGAC Guyana	TBD	U

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA LA ESFERA DE ATM EN LA REGIÓN CAR - E

Identificación		Deficiencias			Acción correctiva			
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de notific.	Comentarios	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	P
Comunicaciones Aeroterrestres del ACC Curaçao para proporcionar Servicios Control de Área	Antillas Neerlandesas Curaçao FIR	Reportes de IATA indican dificultades para comunicarse en VHF con el ACC Curaçao en la parte NW de la FIR Curaçao durante pruebas y demostraciones RNAV en las Regiones CAR/SAM	May/2001	Segunda Reunión/Taller de Autoridades y Planificadores de Gestión de Transito Aéreo (ATM) Lima, mayo 2001	Suministrar mejor cobertura de comunicaciones aeroterrestres del ACC Curaçao (e.i: Equipo HF) en el área Noroeste de la FIR Curaçao de acuerdo al Anexo 11.	DGAC Antillas Neerlandesas	2003	U
Uso de la fraseología aeronáutica	Antillas Neerlandesas	En general el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sept/2000	ATS/SG/9	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	DGAC Antillas Neerlandesas	2003	U

DEFICIENCIAS SOBRE LAS CUALES EL ASB TOMÓ UNA ACCIÓN CORRECTIVA ESPECÍFICA

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE SAR EN LA REGIÓN E-CAR

Identificación		Deficiencias			Acción correctiva			
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de notific.	Comentarios	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	P
Instalaciones de búsqueda y salvamento CAR/SAM/3 Rec. 6/2	Trinidad y Tabago	SRR parcialmente implantado.	Oct/1995	GREPECAS/5	Se deberá cumplir con la Tabla SAR 1 del FASID	DGAC Trinidad y Tabago	2003	U

