



**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Seguimiento de las conclusiones y decisiones vigentes del GREPECAS y de las deficiencias de navegación aérea de prioridad U en las regiones CAR/SAM

1.2 Estado de las deficiencias de navegación aérea de prioridad “U” en las regiones CAR/SAM

EXAMEN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA DE PRIORIDAD “U” EN LAS REGIONES CAR/SAM

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta información sobre el avance a la fecha de la resolución de las Deficiencias “U” en las Regiones CAR/SAM.	
REFERENCIAS	
<ul style="list-style-type: none">Informe de la Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17) (Cochabamba, Estado Plurinacional de Bolivia, del 21 al 25 de julio de 2014)Informe de la Tercera Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos del GREPECAS (CRPP/3) (Ciudad de México, México 21 al 23 de julio del 2015)Informe de la Reunión CIAC/14Publicación 1083 de la Organización Meteorológica Mundial (OMM)Metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación aérea según el Consejo de la OACIBase de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea del GREPECAS (GANDD)	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<i>Esta nota de estudio está relacionada con el siguiente(s) Objetivo(s) Estratégico(s):</i> <i>A - Seguridad operacional</i> <i>B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i> <i>D - Desarrollo económico del transporte aéreo</i> <i>E - Protección del medio ambiente</i>

1. Introducción

1.1 La Reunión GREPECAS/17 destacó las acciones tomadas para la aplicación regional de Identificación de peligros y evaluación de riesgos (HIRA). Además, GREPECAS/17 en cumplimiento al Proyecto de Conclusión 2/1 de la Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos CAR/SAM (CRPP), adoptó los cambios en la metodología para la HIRA.

1.2 La Reunión recordará que, de acuerdo con los procedimientos establecidos por el GREPECAS, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI hacen el seguimiento a las acciones correctivas tomadas por los Estados y en consecuencia, actualizan la GANDD.

1.3 La Reunión debe considerar que la CRPP/3 fue informada que, luego de analizar las deficiencias, el GREPECAS/17 consideró que la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación aérea de la OACI presentaba varias oportunidades de mejora y que en los últimos años la OACI ha implementado una serie de herramientas de gestión que podría justificar la necesidad de revisar en detalle la efectividad de esta metodología y decidió adoptar la Conclusión 17/12 - *Revisión de la Metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación de la OACI*.

1.4 La Reunión CRPP/3 tomó nota de que la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) enviaría a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI su lista de deficiencias actualizada cada tres meses con el fin de que cada Oficina Regional realice las acciones correspondientes.

2. Discusión

2.1 Las deficiencias existentes que afectan el suministro de los servicios de navegación aérea en las regiones de la OACI son materia de preocupación persistente y de alta prioridad para el Consejo de la OACI, por lo que existe la necesidad que los Estados establezcan Planes de medidas correctivas (CAP) para solucionarlas.

2.2 Se debe reconocer que, a pesar de los esfuerzos de las Oficinas Regionales de la OACI para mejorar el avance de deficiencias, persisten las siguientes dificultades:

- El proceso para actualizar la GANDD en ocasiones es complicado, dando como resultado que los Estados no actualicen periódicamente la información.
- Algunas deficiencias permanecen sin solución en la GANDD por largo tiempo.
- La principal fuente de identificación de deficiencias era las misiones de especialistas regionales de la OACI a los Estados y este tipo de misiones ya no se realizan.
- De las organizaciones reconocidas para proporcionar información de deficiencias, únicamente la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) ha proporcionado un listado de deficiencias.

2.3 El 29 de abril del presente año, IFALPA presentó a la Oficina Regional SAM información sobre las deficiencias observadas y reportadas por sus asociados en los aeropuertos de los Estados de la Región SAM. Al respecto, la Secretaría procedió a revisar esta información, tomando nota de las deficiencias que afectan a los aeropuertos que se encuentran en el ANP CAR/SAM y, en este sentido, se está actualizando la GANDD, además de trabajar con los Estados para resolverlas.

2.4 En seguimiento a la Conclusión 17/12 del GREPECAS, la Comisión de Aeronavegación (ANC) de la OACI tomó nota de esta solicitud e informó que está en conformidad con el plan de la Secretaría de la ANC relacionado a la revisión de la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación aérea en 2015. En ese sentido, la ANC comunicó que la Secretaría actualizará oportunamente la documentación correspondiente.

2.5 En la Región CAR, bajo la estrategia “*Ningún país se queda atrás*” (NCLB) de la Oficina Regional NACC de la OACI se ha realizado una revisión dedicada Estado por Estado de las deficiencias, particularmente las de prioridad “U” logrando tener acciones más concretas para cada Estado y cuyo seguimiento se realiza a través de los planes de acción personalizados NCLB. En el **Apéndice A** se muestra el avance en la solución de las deficiencias, y se puede observar una reducción.

2.6 En la Región SAM, la Secretaría trabajó con los Estados a fin de buscar resolver las deficiencias que permanecen por muchos años en la GANDD. Luego del GREPECAS/17, se logró disminuir las deficiencias prioridad “U” en un 50%, mediante el trabajo coordinado realizado con los Estados.

2.7 En el **Apéndice B** se pueden observar las deficiencias de prioridad “U”, en la Región SAM, con sus áreas correspondientes, que han sido resueltas entre el 2014 y 2015. Con relación a las deficiencias del área MET, las cuales son las más numerosas, se ha trabajado con los Estados mediante teleconferencias, una en diciembre de 2014, dos durante el 2015 y dos en el 2016. La resolución de las deficiencias relacionadas al personal serán muy difícil de ser levantadas a corto plazo, ya que se requiere de una política de formación y contratación de personal que debe ser desarrollada por las autoridades de aeronáutica civil en conjunción con las autoridades meteorológicas a corto y mediano plazo, a fin dar cumplimiento a lo que establece el Anexo 3 en la Norma 2.1.5. Además, la falta de carreras universitarias de grado en el área MET en algunos Estados, podría dificultar la formación del personal.

2.8 Con relación a la deficiencia mencionada en el párrafo anterior, es necesario que los Estados tomen conciencia sobre este punto y preparen una política de formación del personal MET, y sobre todo, que la desarrollen. Los Organización Meteorológica Mundial (OMM) ha preparado un Paquete Básico de Instrucción (BIP-M) que debe cumplir el personal que brinda servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional. Este paquete se puede encontrar en la Publicación OMM No. 1083 – *Manual de aplicación de normas de enseñanza y formación profesional en meteorología e hidrología de la OMM*. Los Estados deben considerar que la formación del personal lleva de dos a cuatro años, por lo que considerar resolver estas deficiencias a corto plazo es utópico, pero la tarea debe ser iniciada.

2.9 En la Reunión del CIAC/14, el Paraguay presentó la NE/16 con un Plan de Estudio para la formación de Técnico Superior en Meteorología General adecuado al BIP-M exigido por la OMM, al cual se puede acceder a través de este [enlace](#). La Reunión podría instar a los Estados, que mantienen la deficiencia arriba mencionada, a agotar las instancias para crear alianzas estratégicas con universidades, CIAC o instituciones terciarias de formación no universitaria reconocidas por el Estado, a fin de crear cursos de Meteorología Aeronáutica, curriculares o extra-curriculares donde se implemente el Programa de Estudio adecuado al BIP-M de la OMM, con las correspondientes cargas horarias y, de esta manera, contar con personal meteorológico aeronáutica formado acorde a las exigencias de la OMM. Además, existen cursos a distancia ofrecidas por universidades de la Región y de otras regiones a los que se puede acceder mediante consulta con los representantes permanentes de los Estados ante la OMM.

2.10 La Reunión deberá considerar emitir una Decisión sobre las deficiencias que permanecen por largo tiempo en el GANDD sin solución. También considerar una metodología de trabajo y/o teleconferencias entre las Oficinas Regionales de la OACI y los puntos focales de los Estados con el propósito de que las deficiencias sean revisadas y, si aplica, mitigar para actualizar oportunamente la base de datos.

Deficiencias en la Región CAR

2.11 Las deficiencias de prioridad “U” de los Estados de la Región CAR figuran en el **Apéndice C** de esta Nota de Estudio.

Deficiencias en la Región SAM

2.12 Las deficiencias de prioridad “U” de los Estados de la Región SAM figuran en el **Apéndice D** de esta Nota de Estudio.

2.13 Con relación a las deficiencias relacionadas al personal MET, la Reunión podría considerar el siguiente proyecto de conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN CRPP 4/XX DEFICIENCIAS DE PERSONAL MET**

Que, con la finalidad de contar en su plantel con meteorólogos aeronáuticos que cumplan con los requisitos de formación de la Organización Meteorológica Mundial, los Estados:

- a) preparen e implementen cursos de formación profesional de meteorólogos aeronáuticos alineados al BIP-M contenido en la Publicación OMM No. 1083, en alianza con universidades, CIACs o instituciones de formación terciaria no universitaria que cumplan con los estándares de calidad en la educación impartida;
- b) creen vínculos de cooperación con los representantes permanentes de sus Estados ante la OMM, a fin de poder acceder a cursos de formación del personal ofrecidos a distancia por universidades e institutos internacionales, y que son aprobados por la OMM; y
- c) preparen e implementen un programa de vinculación del personal meteorológico universitario o personal con formación profesional técnica con las dependencias meteorológicas aeronáuticas de los servicios de navegación aérea a corto y mediano plazo.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en los Apéndices A, B, C, y D de esta nota de estudio;
- b) considerar el proyecto de conclusión presentado en el párrafo 2.13;
- c) instar a IATA a informar sobre las deficiencias;
- d) adoptar una decisión sobre las deficiencias de prioridad “U” que han permanecido por largo tiempo en la GANDD; y
- e) adoptar otras acciones que se consideren pertinentes.



ICAO

NACC

UNITING AVIATION

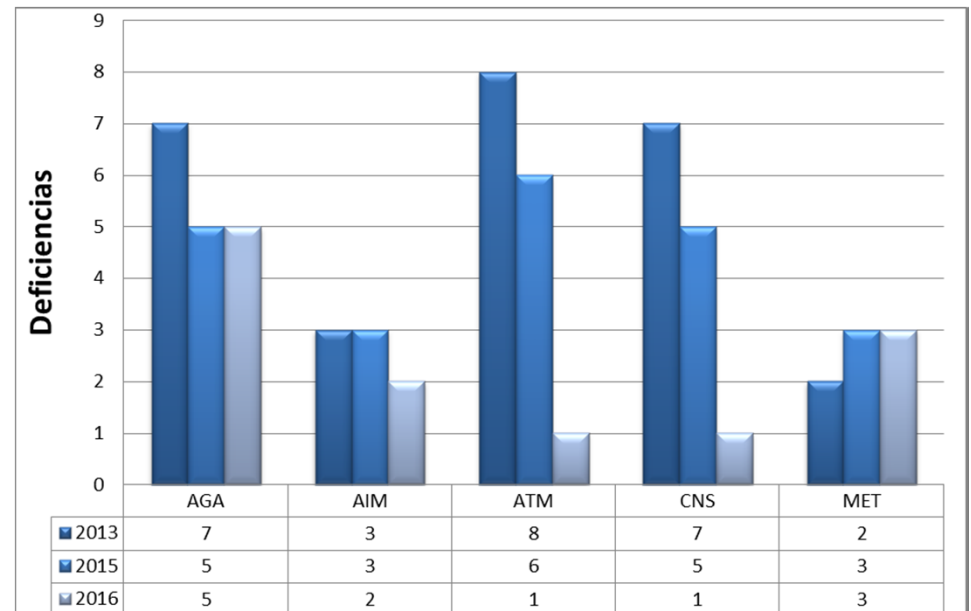
NO COUNTRY LEFT BEHIND



Outstanding Deficiencies in the CAR Region

	Jan 2013	Jan 2015	NCLB Feb 2015 – Jun 2016
U	27	22	12
A	600	495	451
B	145	123	99
	772	640	562

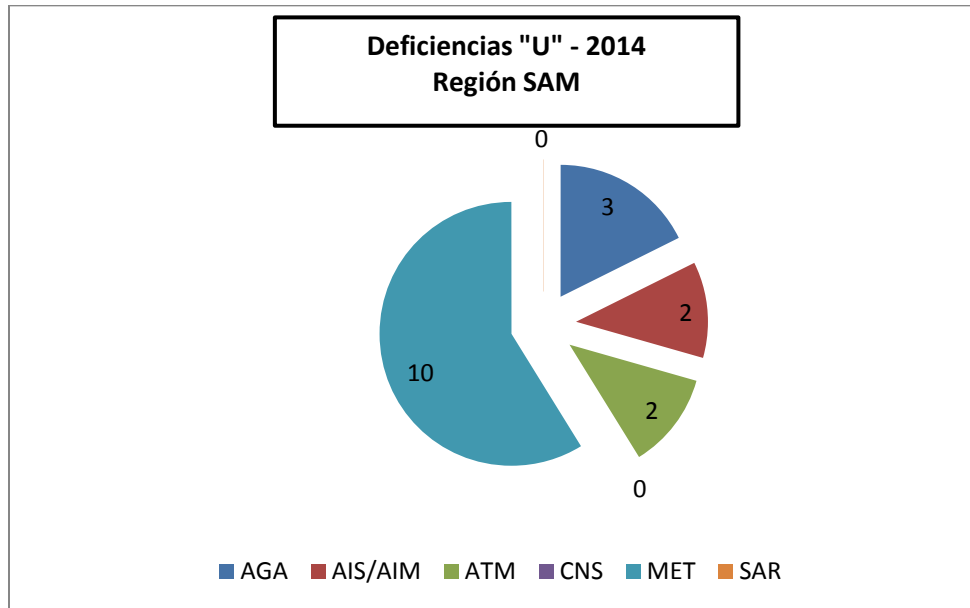
Outstanding priority “U” Deficiencies by field in the CAR Region



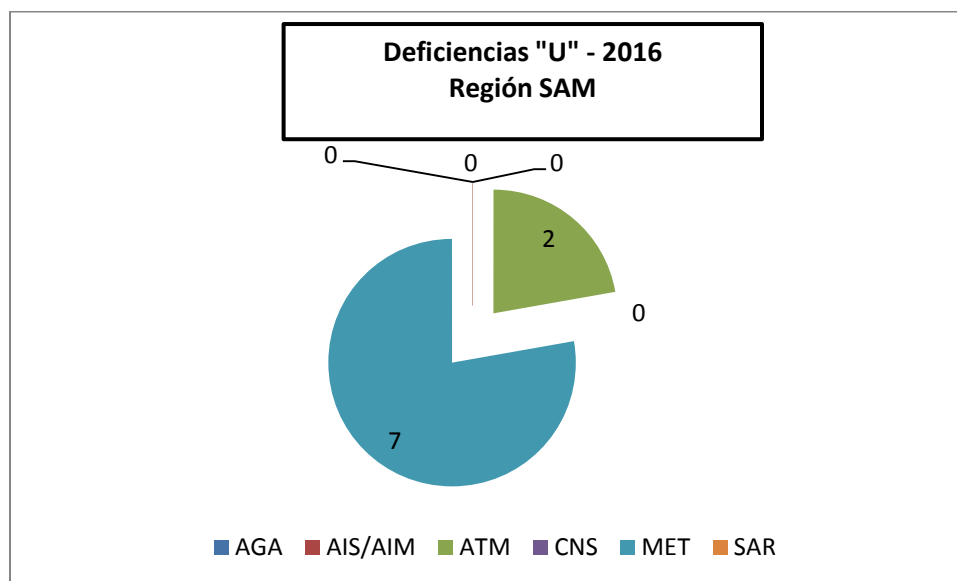
APÉNDICE B

COMPARACIÓN DE DEFICIENCIAS DE CATEGORÍA "U" ENTRE EL 2014 Y 2016

GREPECAS/17



CRPP/4



DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 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	U	Remover los objetos Ampliar la franja de pista en la parte norte, según se requiera	Belice	2014	BACC contratará una empresa en enero 2010 para remover toda la vegetación y proveer una franja de pista de 300 metros y nivelar el suelo existente. Fecha pospuesta para el 2014.
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	U	Considerar proveer RESAs al no declarar zonas de parada, limpiar la vegetación y fortalecer el terreno.	Belice	2014	Para la pista 25, la zona de parada ha sido eliminada, pero se requiere llenar el terreno es necesario para proporcionar RESA.
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	U	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	2014	BACC ha ordenado este dispositivo

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

CU Curaçao

AGA	582CAR	Planificación para casos de Emergencia en Aeródromos (Anexo 14, Vol. I Cap. 9, 9.1.1 - 9.1.3, 9.1.6, 9.1.14 & 15)	CURACAO/WILLEMSTAD, Hato Intl. (TNCC)	El Plan de Emergencias en los Aeródromos está obsoleto y no incluye enmiendas actuales del Anexo 14, Vol. I (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.9)	JUN/ 2012	Visita de la OACI 2012	U	Actualizar el Plan de Emergencia en Aeródromos incluyendo la última enmienda del Anexo 14, Vol. I, respecto a situaciones de emergencias de salud pública.	Antillas Neerlandesas	ABR/ 2013	En progreso, fecha límite para abril 2013
-----	--------	---	---------------------------------------	---	-----------	------------------------	---	--	-----------------------	-----------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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	23CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Secc.3.5, 3.5.1 - 3.5.5)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	No se proporcionan áreas de seguridad en ambos extremos de la pista.	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999 y Mayo 2001 Visita OACI octubre 2007	U	Proporcionar RESAs	DGAC	JUN/ 2014	La DGAC debe considerar proveer RESA a través de la reducción de las distancias declaradas
-----	-------	---	---------------------------------	--	-----------	--	---	--------------------	------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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 Haiti

AIM	341 CAR Anexo 15 Capitulo 3, Par. 3.1.1.3, 3.1.2. y 3.3.3, Doc 8126 Capitulo 3.	Haití	Que la OFNAC tome las medidas necesarias para instalar un departamento AIM debidamente organizado, tomando en consideración que el rol y la importancia de la información/datos aeronáuticos tienen un impacto directo en la seguridad operacional de la navegación aérea como un componente crítico y crucial. Consecuentemente, la información/datos aeronáuticos corruptos o erróneos afectan potencialmente a la seguridad operacional.	MAR/ 2010	Visita del Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica - junio de 2010	U	<p>Implementar las funciones de AIM como sigue:</p> <p>a) recibir y/o originar b) reunir o recopilar c) editar d) formatear e) publicar/almacenar y f) distribuir</p> <p>la información/datos aeronáuticos que corresponden a todo el Estado, así como a las áreas en donde el Estado es responsable de los servicios del tráfico aéreo (ATS) afuera de su territorio.</p> <p>Varios factores que contribuyen al fortalecimiento de una base organizacional, necesita ser resaltada por la OFNAC.</p> <p>La Oficina AIM necesita coordinar con:</p> <p>a) los servicios técnicos relacionados b) Oficina Internacional NOTAM (NOF) c) Dependencias AIM aeródromo/helipuerto d) servicios de cartografía e) servicios de impresión y distribución</p> <p>facilidades de comunicación eficientes, particularmente enlaces para AFTN, fax y conexión a internet (correos electrónicos)</p>	OFNAC	DIC/ 2011	Varios factores que contribuyen a una fuerte base organizacional deben destacarse por la Office National de l' Aviation Civile. La Oficina Central de AIS necesita coordinación con: a) servicios técnicos relacionados; b) Oficina Internacional NOTAM (NOF); c) dependencias de AIS de aeródromo / helipuerto; d) servicios cartográficos; e) servicios de impresión y distribución; y servicios de comunicaciones eficaces, especialmente los vínculos por AFTN, fax y conexión a Internet (correo electrónico)
-----	---	-------	---	-----------	---	---	---	-------	-----------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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 Haiti

CNS	201CAR Anexo 10, Vol. I, Sección 3.3 Doc. 8071, Vol. I, Cap. 2, par 2.2.36	Cap Haitien Estación VOR – Servicios de navegación aérea en la Terminal / Aproximación	La estación VOR es un modelo convencional VOR Thomson CSF-modelo 512C, el cual es antiguo sin refacciones; el VOR trabaja parcialmente. La protección está en condiciones deplorables y la madera soporta la estructura. La señal VOR reporta varias fallas. Una nueva construcción cerca del edificio está transgrediendo sobre el área de despeje alrededor del área de la navegación.	OCT/ 2011	Visita del Equipo de la OACI del 24-24 de octubre de 2011.	U		OFNAC	DIC/ 2012	
-----	--	---	--	-----------	---	---	--	-------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

AIM	375 CAR Anexo 15, Cap 3, Par 3.3 y 3.6.5, Doc 8126, Cap 9, Para 9.4 (Hoja de ruta Fase 2-Paso al entorno digital Paso 06)	NOTAM	Falta de Automatización de NOTAM	OCT/ 2011	Se requiere una acción urgente para implementar la automatización del NOTAM para mejorar la calidad del servicio en términos de integridad de la información	U	Automatizar el servicio NOTAM dentro del AIM, tomando en cuenta los requerimientos de los usuarios	JCAA	DIC/ 2012	Desarrollar un plan de acción detallado de automatización
-----	---	-------	----------------------------------	-----------	--	---	--	------	-----------	---

JAM Jamaica

MET	96 CAR Anexo 3, Capítulo 7, Párrafo 7.4.1	JCAA/ANS	La División del Servicio Meteorológico de Jamaica no disemina avisos de cizalladuras del viento en donde la cizalladura es considerada como un factor de seguridad, tampoco emite información AIRMET de acuerdo a lo establecido en el Anexo 3 de la OACI.	AGO/ 2011		U	La JCAA debe establecer un sistema para asegurar que la División de Servicios Meteorológicos disemine avisos de cizalladuras del viento para los aerodrómos en donde la cizalladura de viento es considerada como un factor de seguridad, así como la información AIRMET, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 3 de la OACI.	Centro Meteorológico Nacional		
-----	---	----------	--	-----------	--	---	---	-------------------------------	--	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET 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 Granadinas

MET	127CAR Anexo 3, Parte 1, Capítulo 5, NORMA 5.8	San Vicente y Las Granadinas	No se transmiten Aero notificaciones especiales (AIREP) por parte de la dependencia ATS.	AGO/ 2012		U	Las dependencias ATS no transmiten periódicamente todas las AIREPs especiales a las dependencias MET	TVSV	JUL/ 2013	
-----	--	------------------------------	--	-----------	--	---	--	------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

SM Sint Maarten

ATM	99CAR Annex 11, Doc 4444, Doc 9859	Aeropuerto Intl. de St. Maarten	Mejora a la visibilidad desde la torre de control en el aeropuerto de St. Maarten.	AGO/ 2007	Visita en 2007 por RO/ATM/SAR de la OACI	U	Realizar acciones para mejorar la visibilidad de la torre de control hacia el viraje final y fases de aproximación para la Pista 09 en aeropuerto internacional de St. Maarten, que considere: a) el establecimiento de medidas correctivas para mejorar la visibilidad externa de la torre de control hacia las fases de aproximación y final de la Pista 09 (Prioridad U); y b) analizar la ubicación física de la torre de control dentro de las instalaciones y servicios del aeropuerto de St. Maarten en el mediano plazo (Prioridad A).	Aeropuerto Sint Maarten		Confirmación de que permanece vigente por la visita del RO/AGA en junio de 2012
-----	------------------------------------	---------------------------------	--	-----------	--	---	--	-------------------------	--	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

MET	132CAR Anexo 3, Apéndice 3, 4.1.2.1	Trinidad y Tabago	No hay pantalla de viento de superficie relacionada con cada sensor que debería estar ubicada en la estación meteorológica con pantallas correspondientes en las dependencias adecuadas de servicios de tránsito aéreo.	SEP/ 2011		U	Hay un proyecto para adquirir un equipo nuevo AWOS para la Oficina MET en el aeropuerto intl. Piarco	Servicio Meteorológico		
-----	-------------------------------------	-------------------	---	-----------	--	---	--	------------------------	--	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

CRPP/04 NE/03

Deficiencias

Apendice D

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

BOL Bolivia

MET	30 SAM	Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Capítulo 2, Norma 2.1.5)	Bolivia / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de La Paz	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM. Personal MET Técnico está cumpliendo funciones de Meteorólogo Profesional.	OCT/ 2006	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U	Han enviado personal MET a entrenarse en Argentina. Estos esfuerzos continuarán.	AASANA	a) Se aplicará el otorgamiento de licencias al personal de meteorología aeronáutica. b) Se están programando la realización de cursos para pronosticadores meteorológicos.
-----	--------	--	--	---	-----------	--	---	--	--------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

CRPP/04 NE/03

Deficiencias

Apellido D

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

ECU Ecuador

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

DEFICIENCIAS VIGENTES

CRPP/04 NE/03

Deficiencias

Apendice D

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

ECU Ecuador

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

DEFICIENCIAS VIGENTES

CRPP/04 NE/03

Deficiencias

Apendice D

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

GUY Guyana

MET	34	SAM	Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Parte I, Capítulo 2, norma 2.1.5)	Guyana / Oficina meteorológica de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de Georgetown	La autoridad MET no cuenta con el personal mínimo para prestar el servicio MET.	NOV/ 2006	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U	Servicio Hidromet
-----	----	-----	---	---	---	-----------	--	---	-------------------

DEFICIENCIAS VIGENTES

CRPP/04 NE/03

Deficiencias

Apellido D

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

PAN Panama

MET	35 SAM	Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Capítulo 2, Norma 2.1.5)	Panamá / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de Tocumen	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM.	NOV/ 2000	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U	Hacen esfuerzos para utilizar recursos de algunos proyectos por implantar. Planes de formación y actualización para empezar en el 2009 y finalizar en 2012. Se está coordinando con las universidades para subsanar esta deficiencia.	AAC	DIC/ 2015	Falta de Centros Educativos en la Región que brinden licenciaturas en el tema. Recursos económicos para que el personal se capacite en el extranjero. Se está adquiriendo (poco a poco) personal egresado de la Universidad con nivel técnico, como requisito. Se espera lograr capacitar al personal de planta y de nuevo ingreso.
-----	--------	--	--	--	-----------	--	---	--	-----	-----------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

CRPP/04 NE/03

Deficiencias

Apendice D

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

SUR Suriname

MET	59 SAM	Viento en superficie (Anexo 3, Norma 4.1.2.1)	Dependencia COM Surinam	La presentacion visual del viento en superficie en las dependencias ATS corresponde a sensores del viento instalados sobre la TWR	OCT/ 2004	Las presentaciones visuales de los vientos en superficie en las dependencias ATS deben corresponder a los sensores de la estacion meteorologica	U	NCAA en coordinacion con Servicio Meteorológico	OCT/ 2010
-----	--------	---	-------------------------	---	-----------	---	---	---	-----------

DEFICIENCIAS VIGENTES

CRPP/04 NE/03

Deficiencias

Apendice D

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

URY Uruguay

MET	39	SAM Cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (MET) (Anexo 3, Capítulo 2, Norma 2.1.5)	Uruguay / Oficinas de vigilancia meteorológica (MWO) y oficinas meteorológicas de aeródromo.	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM.	JUN/ 1996	a) Llevar a cabo una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos; y b) planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o de actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U	DNM		
MET	107	SAM Avisos de cizalladura del viento	Uruguay	No tienen equipamiento	AGO/ 2011	Adquirir los sistemas donde se requiera.	U	DNM		

DEFICIENCIAS VIGENTES

CRPP/04 NE/03

Deficiencias

Apellido D

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

VEN Venezuela

ATM	25 SAM	Uso de la fraseología Aeronáutica	Venezuela	En general, el uso de la fraseología aeronáutica no cumple con los niveles requeridos y es un factor relevante en los incidentes ATS.	SEP/ 2000	Reunión ATM/SAR 02/00-SAM.	U	1. Implantar un plan de capacitación y actualización continua. 2) Supervisión constante de su uso en las dependencias ATS. (E-CAR/SAM-NE ICG/2 Dic 2003). Realización de cursos de refresco para ATCOs durante 2004.	INAC Venezuela	JUL/ 2010	2008: Se mantiene un adiestramiento recurrente en fraseología de aeródromo, aproximación y centro de control, de acuerdo a las capacidades del Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil. 2007: Venezuela informó ha implementado un proceso continuo de capacitación en el uso de fraseología aeronáutica para los controladores de tránsito aéreo previendo la solución de esta deficiencia en 2007.
-----	--------	-----------------------------------	-----------	---	-----------	----------------------------	---	--	-------------------	-----------	--