



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Quinta Reunión del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/5)

Montevideo, Uruguay, 20 al 24 de noviembre de 2006

AGA/AOP/SG/5-NI/04

20/10/06

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Revisión de las Deficiencias en el Campo de AGA

3.2 Deficiencias en el campo de AGA y planes de acción

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

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

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

Referencias:

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

1. Introducción

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

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

2. Análisis

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

2.2 *AGA 138C. Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios*
Deficiencia. No existe acceso directo entre las instalaciones de Salvamento y Extinción de Incendios y la pista en el Aeropuerto Internacional “Juan Gualberto Gómez” de Varadero, Matanzas

2.2.1 En la actualidad se amplió el acceso directo al campo de vuelo desde las instalaciones de Extinción de Incendios, lo que ha permitido disminuir los tiempos de traslado de los Equipos de Salvamento y de Intervención rápida hasta los extremos de pista cumpliendo con los tiempos de respuesta, como lo **recomienda** la OACI en el Anexo 14, Volumen I, párrafo 9.2.22.

Por tal motivo, y considerando las fundamentaciones antes expuestas podemos concluir que esta deficiencia esta erradicada.

2.3 *AGA 133 C. Condiciones de la Superficie de los Pavimentos*
Deficiencia. Las superficies de la pista, calles de rodaje y plataforma de la Terminal 1 están fallando resultando en irregularidades y piedras sueltas en áreas extensas. Aeropuerto Internacional “José Martí” de Ciudad de La Habana.

2.3.1 Se concluyeron los trabajos de pavimentación de la Plataforma No. 1, plataforma de carga y plataforma No. 5, calle de rodaje Alfa, accesos vehiculares y rejuvenecimiento de la pista en el mes de agosto del 2006. Por lo que esta deficiencia se encuentra erradicada.

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

2.5 *AGA 143 C. Ayudas Visuales*
Deficiencia. No existe un Sistema Sencillo de Iluminación de Aproximación en la pista 25 en el Aeropuerto Internacional “Ignacio Agramonte” de Camaguey.

2.5.1 El Aeropuerto Internacional de Camaguey se ha mantenido alterno dentro de los aeropuertos internacionales de Cuba por las condiciones que el mismo presenta como instalación aeroportuaria, buena visibilidad y condiciones geográficas, no obstante presenta muy pocas operaciones.

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

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

2.6 *AGA 139 C. Áreas de Seguridad de Extremo de Pista*
Deficiencia. No existen Áreas de Seguridad de Extremo de Pista en el Aeropuerto Internacional “Antonio Maceo” de Santiago de Cuba.

2.6.1 Ya se encuentran declaradas las áreas de seguridad de extremo de pista del Aeropuerto Internacional “Antonio Maceo” de Santiago de Cuba, queda la etapa de publicación en la AIP la cual será para el mes de enero del año 2007.

2.7 *AIS 205 C. Anexo 4 Cap. 3 ; Doc. 8733ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 a) y 64 1) ;Tabla FASID AIS 6*
Deficiencia. Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI.

2.7.1 Las Direcciones de Aeródromos y Aeronavegación del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba han avanzado en el estatus del cumplimiento de esta deficiencia, en estos momentos se encuentran de los 10 aeropuertos internacionales, 8 publicados en la AIP, quedando el Aeropuerto “Frank País” de Holguín que será publicado en el mes de octubre del presente año, quedando pendiente el Aeropuerto Internacional “Antonio Maceo” de Santiago de Cuba que debido a **no conformidades**, se aplazó su publicación para el 1er Trimestre del 2007.

3. Conclusiones

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

APÉNDICE A

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

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AGA 132 C Franjas de pista (Anexo 14, Vol. I Cap. 3.3- 3.3.3 & 6) Cuba, Habana Aeropuerto Internacional "José Martí"	Anchura de la franja de pista es insuficiente en la zona Sudeste de la pista cerca de la Terminal 1 y la cabecera 24.	Estudio Aeronáutico para el rescate del área necesaria a fin de cumplir con los 150 metros de franja de pista en la zona Sudeste.	Marzo/2007	ECASA	Afectaciones económicas a entidades del país.
AGA 133C Condiciones de la Superficie de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I. Cap.3.3-3.10.3). Cuba, Habana Aeropuerto Internacional "José Martí"	Las superficies de la pista, calles de rodaje y plataforma de la Terminal 1 están fallando resultando en irregularidades y piedras sueltas en áreas extensas	Se concluyeron los trabajos de pavimentación a la plataforma de la Terminal 1 incluyéndose viales de acceso, calle de rodaje Alfa, Plataforma de carga y rejuvenecimiento de la pista.	Se concluyeron los trabajos de pavimentación en Agosto/2006, tal y como se tenía planificado	ECASA	

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AGA-135C Franjas de pista (Anexo 14, Vol I.Cap.3.3-3.10.3) Cuba, Varadero Aeropuerto Internacional “Juan Gualberto Gómez”	Existen registros en las franjas de las calles de rodaje.	Bajar altura de registros hasta nivel del terreno.	Dic/2006	ECASA	
AGA 139 C Áreas de Seguridad de Extremo de Pista, (Anexo 14, Vol. I. Cap. 3.4-3.4.1) Cuba, Santiago de Cuba. Aeropuerto Internacional “Antonio Maceo”	No existen áreas de seguridad de extremo de pista.	Se declarará en la AIP en el mes de Enero del 2007, las Áreas de Seguridad de Extremo de pista y las nuevas distancias declaradas.	Enero del 2007	ECASA	

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AGA 140 C Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5-5.3.4.1 y ANP, Tabla AOP 1) Cuba, Holguín Aeropuerto Internacional “Frank País”	No existe un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría 1 en pista 05.	En proceso la realización de estudio de proyecto y contratación	Segundo Semestre del 2007	ECASA	
AGA 143 C Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol, Cap. 5- 5.3.4.1 y ANP, Tabla AOP 1) Cuba, Camaguey. Aeropuerto Internacional “Ignacio Agramonte”	No existe un sistema sencillo de iluminación de aproximación en la pista 25.	Se solicitó a la OACI una enmienda a la Tabla AOP 1 del FASID del ANP CAR/SAM		IACC	

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AIS 2005 C (Anexo 4, Cap. 3; Doc.8733 ANP Básico, Part VIII, Paras.59 a) y 64 1), Tabla FASID AIS 6	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI	Se han elaborado los planos tipo A de 9 aeropuertos Internacionales , quedando pendiente el plano Tipo A del Aeropuerto Internacional Antonio Maceo de Santiago de Cuba	1er trimestre del 2007	ECASA	Se realizó un nuevo levantamiento de los obstáculos del aeropuerto de Santiago de Cuba debido a no conformidades presentadas.