

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

AGA Antigua and Barbuda/Antigua y Barbuda

AGA 93 C	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.	22/07/2003	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	2003&2004	
AGA 99 C	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	22/07/2003	Renovar los pavimentos en los extremos de la pista	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	12/2004	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.
AGA 91 C	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	22/07/2003	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 preparar y nivelar la superficie para un área de seguridad.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	12/2003	
AGA 101 C	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	22/07/2003	Reparar el sistema de iluminación de aproximacion. Plan de Acción: Reemplazar el sistema de iluminación de aproximación.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	7/2004	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.

AGA Aruba

AGA 303 C	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	10/06/2003	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	A deter-minar	
AGA 296 C	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	10/06/2003	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	A deter-minar	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.

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción					
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas	
AGA 297 C	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	10/06/2003	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	6/2003	
AGA Barbados								
AGA 161 C	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 -5.2.8, 5.2.8.1 & 3)	Barbados, BRIDGETOWN, Grantley Adams Intl	No existen señales de eje de calle de rodaje para guiar a las aeronaves que dan vuelta al extremo este de la pista	06/10/2004	Proveer las señales de eje de calle de rodaje por el viraje al extremo de la pista. Plan de Acción: Los dibujos y fondos necesarios para tratar este asunto han sido aprobados. Se comenzará a trabajar sobre este asunto en poco tiempo. Se pronostica que este asunto esté resuelto para el mes de noviembre de 2004	Barbados	11/2004	
AGA Cayman Islands/Islas Caimanes								
AGA 22 C	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	25/03/2003	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	12/2007	
AGA 12 C	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	25/03/2003	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	12/2007	
AGA Cuba								
AGA 133 C	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap.10.2, 10.2.1, 10.2.2, & 10.2.7)	Cuba, HABANA, 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 por áreas extensas.	24/02/06	Remover las piedras sueltas a través de monitoreo continuo y reparar las superficies de los pavimentos. Plan de Acción: Se tiene planificado la ejecución de la repavimentación de la plataforma de la Terminal 1 para el mes de Mayo de 2006. Se han realizado reparaciones menores, eliminándose el desprendimiento de material planteado.	ECASA	2006	

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción					
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas	
AGA 139 C	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap.3.5.1)	Cuba, SANTIAGO DE CUBA, Antonio Maceo de pista	No existen áreas de seguridad de extremo de pista	24/02/06	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista posible a través de la reducción de las distancias declaradas. Plan de acción: Se realizó la disminución de las distancias declaradas, sin afectar la ubicación del ILS, luces de umbral, borde de pista, etc. En estos momentos se encuentra en etapa de revisión por el IACC.	ECASA	Junio 2006	
AGA Dominican Republic/República Dominicana								
AGA 61 C	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10 y 9.10.2)	República Dominicana, SANTO DOMINGO, Intl Las Américas	Seguridad perimetral deficiente	09/02/04	Proveer barrera perimetral segura. Plan de Acción: La barrera perimetral está en proceso de instalación.	República Dominicana	2004	
AGA 77 C	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	09/02/04	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 pavimentos 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	2005	
AGA Grenada/Granada								
AGA 126 C	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	28/01/2003	Proveer barreras de seguridad en el perímetro	Grenada	04/2003	
AGA 128 C	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 Categoría 9 teniendo 7 más un supervisor	28/01/2003	Se debe incrementar el número de personal a 9 más un supervisor y tres vehiculos para la Categoría 9	Grenada	03/2003	
AGA Mexico								
AGA 360 C	Mantenimiento (Anexo 14, Cap.10, 10.1, Rec. 10.1.1)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Se observó que la condición de la señalización de eje de pista y en algunas calles de rodaje y plataformas está deficiente	27/08/2003	Re-pintar señalización donde esté deficiente	AICM (México)	A deter-minar	

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas
AGA 358 C	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Cap. 10.1, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3 & 10.2.4)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Se observó que las superficies de las pistas y márgenes, algunas calles de rodaje y todas las plataformas están deficientes con irregularidades y FOD. Las calles de rodaje y plataformas tienen también registros elevados y deprimidos. Además las luces empotradas están elevadas en ambas pistas y existen orificios en el pavimento de la Pista 05R/23L de donde se han extraído muestras sin llenar después.	27/08/2003	Mejorar las condiciones de las superficies de los pavimentos de las pistas, calles de rodaje y plataformas. Las calles de rodaje B y C, y la plataforma de carga requieren atención inmediata. Plan de Acción: En el presente año se realizarán las siguientes acciones: Se rehabilitará la pista 05D/23I, la Plataforma de Aduana, la Plataforma de Emergencias, la Calle de Rodaje Bravo y los márgenes de acotamientos y lámparas rasantes y sellado del muestreo de pavimento. Se construirán dos calles de rodaje adicionales. En diciembre de 2003 se concluirá la corrección de los registros.	AICM (México)	A deter-minar
AGA 345 C	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	27/08/2003	Ampliar las dimensiones de las áreas de seguridad de extremo de pista de la Pista 05L/23R 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)	A deter-minar

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas
AGA 341 C	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.	27/08/2003	Adecuar las pendientes transversales de las pistas, márgenes y franjas y mejorar el sistema de drenaje para evitar la acumulación de agua en las superficies de la pista y márgenes, y proveer la resistencia requerida en las franjas. Asimismo considerar ranuras en las superficies de las pistas.	AICM (México)	A deter-minar
				Plan de Acción: Acciones Emergentes: Mantenimiento de franjas de seguridad, zonas aledañas y obras complementarias. Rehabilitación de drenajes pluviales en rodajes Bravo 3, Bravo 4, Bravo 7, sustitución de tubos colapsados en Bravo 3 y obras complementarias. Reeducación emergente al desplazamiento del agua en el drenaje actual. Desazolve y rehabilitación de la descarga del sistema del drenaje (1ª fase). Renta de 2 equipos hidroneumáticos de desazolve de alta presión y alto vacío. Descabezamiento de brocales para su liga a la red general de drenaje. Conclusión del colector semiprofundo. Rectificar franjas de seguridad. Rehabilitación del sistema general de drenaje Impermeabilización del edificio terminal. Acciones a Futuro: Estudios topohidráulicos y levantamientos fotogramétricos. Cambio de equipo de bombeo. Desazolve y rehabilitación de la descarga del sistema de drenaje (2ª fase).			
AGA 349 C	Punto de espera de la pista (Anexo 14, Cap.5, 5.2.10, 5.2.10.3)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Los puntos de espera de la pista en algunas calles de rodaje no están a la distancia requerida del eje de la pista correspondiente	27/08/2003	Proveer la distancia requerida entre los puntos de espera de la pista en las calles de rodaje y los ejes de las pistas	AICM (México)	A deter-minar
AGA 342 C	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	27/08/2003	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)	A deter-minar

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción					
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas	
AGA Netherlands Antilles/Antillas Neerlandesas								
AGA 264 C	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	02/2002	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)	12/2005	
AGA 251 C	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	25/03/2003	Actualizar el pavimento de la pista. Plan de Acción: El operador del aeropuerto sellará la superficie de la pista.	Antillas Neerlandesas	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 261 C	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	02/2002	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)	12/2005	
AGA 259 C	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	02/2002	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)	12/2005	
AGA 246 C	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	25/03/2003	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	30/04/2003	
AGA 249 C	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	25/03/2003	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 aerolíneas 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	2004	

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción					
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas	
AGA 270 C	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	02/2002	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)	12/2005	
AGA Saint Kitts and Nevis/San Kitts y Nevis								
AGA 286 C	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 pista en el extremo este es insuficiente	09/09/2003	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	2006	
AGA Saint Lucia/Santa Lucía								
AGA 120 C	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.	14/04/2004	Proveer PAPI en la Pista 28. Estado: Pendiente	SLASPA	10/2003	
AGA 118 C	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	14/04/2004	Proveer iluminación al indicador de viento. Estado: Pendiente	SLASPA	06/2003	
AGA Saint Vincent and the G./San Vicente y las Granadinas								
AGA 213 C	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	5/02/2004	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	12/2005	
AGA 209 C	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	5/02/2004	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 autoridad reguladora.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	12/2004	
AGA 215 C	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	5/02/2004	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	6/2006	

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción					
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas	
AGA 214 C	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	5/02/2004	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	6/2006	
AGA 206 C	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	5/02/2004	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	6/2006	
AGA 207 C	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	5/02/2004	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	6/2006	
AGA 204 C	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	5/02/2004	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	6/2006	
AGA 216 C	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	5/02/2004	Repintar señales de pista. Plan de Acción: La acción correctiva se está llevando a cabo.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	6/2004	
AGA Trinidad and Tobago/Trinidad y Tabago								
AGA 84 C	Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, 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	10/12/2003	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)	9/2004	
AGA 71 C	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	10/12/2003	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	6/2004	

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción					
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas	
AGA 291 C	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	10/12/2003	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)	3/2004	
AGA 290 C	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	10/12/2003	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)	3/2004	
AGA United States/Estados Unidos								
AGA 279 C	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.5, 3.5.1 & 3.5.2)	Estados Unidos, San Juan, Luis Muñoz Marín Internacional	No se provee RESA en el extremo oriente de la Pista 08/26	16/02/2005	Proveer RESA 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.	Estados Unidos	A deter-minar	
AGA 323 C	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	16/02/2005	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.	Estados Unidos	A deter-minar	
AGA 321 C	Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4 & 3.4.2)	Estados Unidos, Puerto Rico, Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marin	La longitud de la franja de pista es insuficiente en el extremo este de la pista 08/26	16/02/2005	Aumentar la longitud de la franja de la pista o desplazar el extremo de la Pista 08 y el umbral de la Pista 26 y reducir las distancias declaradas 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.	Estados Unidos	A deter-minar	

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

AGA Argentina

AGA 220 S	Planes de emergencia (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, Doc 9137-AN/898, Parte 7)	Argentina/BUENOS AIRES/Ezeiza/Aerop. Int'l Min. Pistarini	El último ejercicio de emergencia en el aeródromo fue conducido en 9 NOV 2000	NOV 2004	Proceder a prácticas completas de emergencia del aeródromo a intervalos que no excedan de dos años y cumplir con los SARPS de la OACI 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 09 NOV 2004 (AGA/AOP/SG/4, México, 15-18 NOV 2004) Reprogramado para octubre de 2005 (Fax 273/05, FAA, de 18 AGO 05)	Argentina	NOV 2004	
-----------	---	---	---	----------	---	-----------	----------	--

AGA Ecuador

AGA 306 S	Planes de Emergencia (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	ECUADOR/DAC	Los planes de emergencia no están actualizados	DIC 05	Actualizar los planes de emergencia "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" La información de los Planes de Emergencia de los aeropuertos administrados por la DGAC son actualizados cada año luego de los simulacros generales que se realizan" del Doc DGAC-j-025-04, 25 JUN 2004 está en conflicto con la información dada por el propio personal de la DGAC durante la misión arriba mencionada. PLAN DE ACCIÓN: Quito y Guayaquil están actualizados. DGAC exigirá el cumplimiento por parte de Manta y Latacunga en 2006 (Doc DGAC-k3-O-05-1237, 05 DIC 2005).	ECUADOR/DAC	2006	
-----------	---	-------------	--	--------	---	-------------	------	--

AGA Guyana

AGA 446 S	Anexo 14, Vol. I, Cap 9	GUYANA/CAA/SYCJ - TIMEHRI/ Cheddi Jagan Int'l	Mala comunicación entre la torre de control del aeropuerto y los servicios de salvamento y extinción de incendios. Presencia de una torre en estos servicios, la cuál no es necesaria	SEP 05	Proveer comunicación directa entre la torre de control del aeropuerto y los servicios de salvamento y extinción de incendios sin una torre intermediaria PLAN DE ACCIÓN: Está en proceso. Esperan completar en 15 OCT 05 (Doc GCAA/ICAO/5/3/2, 28 SEP 05)	CAA/Operador del aeropuerto	OCT 05	
-----------	-------------------------	---	---	--------	--	-----------------------------	--------	--

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

AGA Paraguay

AGA 24 S	Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aeródromo de Asunción/Silvio Pettirosi	El pavimento de la pista principal está en proceso de deterioro	22 NOV 2002	ACCIÓN TOMADA: Fue realizada la reparación en ambas cabeceras: 1000m. De RWY02 Yy 600 m. De RWY 20, y a la fecha se encuentra en proceso el recapado del 100% de la pista. Se estiman sesenta (60) días de trabajos para la finalización de la segunda etapa de 1.700m de RWY aproximadamente PLAN DE ACCIÓN: Está planeado un recapeo para los 15 m centrales de pista para 2006 (Doc DINAC 832/2005, 22 JUL 05)	Paraguay	2006	
----------	---	--	---	-------------	--	----------	------	--

AGA Venezuela

AGA 424 S	Anexo 14, Vol. I, Cap. 10	VENEZUELA/INAC/IAAIM	Exceso de caucho en el primer tercio de la Pista 10	01 MAR 05	Remover el exceso de caucho del primer tercio de la Pista 10 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" ACTION PLAN: La remoción del caucho será conducida después de los estudios de pavimentos (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	30 MAY 06	
AGA 427 S	Anexo 14, Vol. I, Cap. 4	VENEZUELA/INAC/IAAIM	Presencia de cajas de concreto con más de 20 cm sobre el nivel del terreno y caja abierta (4m x 4m x ≈ 5 m de profundidad), caseta para equipos, bases rígidas para antenas en la franja de pista	01 MAR 05	Eliminar todos los obstáculos de la franja de pista y proveer bases frangibles para las antenas "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se eliminará los obstáculos y se proveerá bases frangibles para las antenas (DOC PRE 704.05 - 06 ABR 05) - (DOC PRE 4593.05 de 20 DIC 05) Replaneada para JUN 07 (DOC PRE-ORAC-4143-06, 26 SEP 06)	INAC/IAAIM	31 MAR 06	
AGA 392 S	Anexo 14, Vol. I, Cap. 9	VENEZUELA/INAC	Los planes de emergencia no están actualizados y no hay buenas facilidades para el COE	01 MAR 05	Actualizar los planes de emergencia y proveer buenas facilidades para el COE "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE" PLAN DE ACCIÓN: Se solicitará a los aptos internacionales que presenten los planes actualizados entre 01 JUL y 31 DIC 05 (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	31 DIC 05	

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

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

Identification		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

ATM Dominican Republic/República Dominicana

ATM 23 C	Uso de la fraseología aeronáutica	República Dominicana	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	02/04	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica. Plan de acción: Los procesos de instrucción llevados a cabo desde 2002 han elevado satisfactoriamente el uso de la fraseología aeronáutica, lo que ha disminuído considerablemente los incidentes aeronáuticos. Además, se han implementado mejoras a los planes de instrucción para seguir elevando los estándares de la fraseología aeronáutica.	DGAC República Dominicana	2005	
----------	-----------------------------------	----------------------	--	-------	--	---------------------------	------	--

ATM Honduras

ATM 10 C	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.	10/04	a) Se hizo la evaluación 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 al Estado que el reclutamiento e nuevo personal esté conforme a las Normas OACI; asimismo, dominio del idioma inglés, además está en proceso el Plan de Garantía de Calidad de los Servicios ATS. c) Se ha exigido también el uso requerido de la fraseología aeronáutica español e inglés a lo cual ya se han tenido algunos cursos locales en tal sentido.	DGAC Honduras	2005	
----------	--	----------	--	-------	---	---------------	------	--

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

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

Identification		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

ATM Argentina

ATM	1 S	Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo, CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Argentina	El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos (Anexo 1).	2002	(FAX N° 286/02 – Departamento OACI – 30 octubre 2002) Se ha implantado un plan de capacitación de acción continua en el idioma inglés para los ATCOs. Se han adoptado: 1) incorporación personal con buen nivel de idioma inglés coloquial. 2) Incorporación dentro de un curso CTA, un mes de inglés coloquial intensivo en un centro de idiomas. 3) Implantación en plan de capacitación, perfeccionamiento del idioma inglés para controladores (PCP IIC). Administración lleva a cabo evaluación de competencia de inglés del personal ATC. La competencia no satisface los niveles mínimos requeridos por OACI, establecidos en el Anexo 1. A partir del año 2004, se enviará al personal a cursos de simulación ATC y de inglés en instituto de reconocida experiencia, tanto del país como en el exterior.	CRA Argentina	2007	Argentina informó que la corrección de esta deficiencia esta en proceso previendo finalizarla en 2007.
-----	-----	---	-----------	---	------	---	---------------	------	--

ATM Brazil

ATM	36 S	Globos libres no tripulados (Anexo 2, Capítulo 3, para. 3.1.9)	Brazil/Brasil	Globos libres son lanzados por la población durante los meses de mayo, junio y julio, que crean serios problemas en las operaciones aéreas	2004	El Estado ha tomado medidas tales como programas de concientización en la población a través de la televisión. Acciones dirigidas al ATC sobre información a ser suministrada a pilotos. La deficiencia persiste.	El Estado indicado	A deter- minar	Es una deficiencia que se produce en los meses de mayo, junio y julio, debido a fiestas nacionales. La mayor dificultad radica en que es una costumbre popular. Por tal razón, el Estado ha tomado medidas tales como acciones de concientización en la población a través de medios de comunicaciones. Asimismo, ha adoptado acciones dirigidas al ATC y a informar a los pilotos por intermedio de las publicaciones aeronáuticas. Brasil informó que se han elaborado leyes que prevén castigos para las personas que lancen globos libres. Sin embargo, debido a que esta situación es una tradición popular, es difícil establecer una fecha de finalización.
-----	------	--	---------------	--	------	---	--------------------	----------------	--

ATM Ecuador

ATM	5 S	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).	2003	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	2007	Ecuador informó que sus controladores no han logrado alcanzar el nivel 4 del dominio del idioma ingles previendo finalizar el proceso en 2007.
-----	-----	---	---------	--	------	--	--------------	------	--

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

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

Identificación		Deficiencia	Plan de Acción					
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas	
ATM Paraguay								
ATM 10 S	Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo, CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Paraguay	El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos. (Anexo 1)	2003	Con Nota GNA-001/02 de fecha 22 de noviembre del 2002, la administración ha iniciado el proceso de capacitación para el dominio del idioma inglés, cuya culminación está programada para el año 2005. (Misión 2004: se insta al Estado a mantener el programa de capacitación de esta área).	DINAC Paraguay	2007	Paraguay informó que prevé su solución en 2007.
ATM 21 S	Uso de la fraseología Aeronáutica	Paraguay	En general, el uso de la fraseología aeronáutica no cumple con los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	2003	Se espera finalizar el proceso de capacitación para el 2005. (Misión 2004: se insta al Estado a mantener el programa de capacitación de esta área).	DINAC Paraguay	2006	Paraguay informó que prevé su solución en 2006.
ATM Uruguay								
ATM 11 S	Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo, CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Uruguay	El desempeño en el idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos. (Anexo 1)	2003	Por comunicación No. 025/02 de fecha 20 de marzo de 2002, la administración uruguaya informó que estudia la posibilidad de reiniciar los cursos de perfeccionamiento del idioma inglés para controladores proyectándose efectuar talleres de fraseología aeronáutica para ATCOs con requisitos bilingües en español e inglés. En el año 2003, se reinició el programa de entrenamiento para alcanzar nivel 5 del Anexo 1. Al ingreso de nuevo personal, el nivel mínimo exigido corresponde al "First Certificate of Advanced English".	DINACIA Uruguay	2007	Uruguay informó ha implementado un sistema de capacitación para los controladores de tránsito aéreo en el dominio del idioma inglés previendo solucionar esta deficiencia en 2007.
ATM 23 S	Uso de la fraseología Aeronáutica	Uruguay	En general, el uso de la fraseología aeronáutica no cumple con los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	2003	1) Implantar un plan de capacitación y actualización continua. 2) Supervisión constante de su uso en las dependencias ATS. 3) Dispone de programas de entrenamiento (Misión nov 2003) para el uso correcto de fraseología aeronáutica en español e inglés para los ATCOs, con supervisión sobre el uso adecuado de la misma.	DINACIA Uruguay	2006	Uruguay informó ha implementado un proceso de capacitación en el uso de fraseología aeronáutica para los controladores de tránsito aéreo previendo solucionar esta deficiencia en 2006.

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

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

Identificación		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

ATM Venezuela

ATM 27 S	Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo, CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	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 (Anexo 1)	2002	1) Incorporar personal con buen nivel de idioma inglés coloquial. 2) Establecer un plan de capacitación y recurrentes del idioma inglés. (E-CAR/SAM-NE ICG/2 Dic 2003). Asimismo, la administración ha informado que está haciendo coordinaciones con la Escuela PANAM Int. Flight Academy para enviar a ATCOs. (Nota 0253 del 19 de febrero de 2003).	INAC Venezuela	2008	Venezuela informó ha implementado un proceso continuo de capacitación para los controladores de tránsito aéreo previendo la solución de esta deficiencia en 2008.
ATM 25 S	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.	2002	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	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.

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE CNS EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

CNS Mexico

CNS 54 C	VHF/AMS-voz. Plan de servicio móvil aeronáutico (Tabla CNS2A)	Estados Unidos	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.	10/02/2004	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.	Estados Unidos/México	2005	Aprobación del presupuesto específico para este fin.
----------	---	----------------	--	------------	--	-----------------------	------	--

CNS Trinidad and Tobago/Trinidad y Tabago

CNS 22 C	Plan de Comunicaciones VHF/HF AMS (Tabla CNS 2A) TTZP Piarco HF Voz	Trinidad y Tabago/CAR-A(3), CAR-B(1), SAM-2(2)	Algunos informes de los pilotos indicaron que no estaba disponible Piarco ACC a través de las frecuencias HF. El Centro Piarco no ha implementado todas las frecuencias requeridas y no tiene disponibilidad de comunicaciones durante las 24 horas del día.	10/2004	Se ha acordado que las aerolíneas contacten al ACC Piarco a través de las instalaciones de radio HF de Nueva York de ARINC, esta solución temporal ya fue implementada. Mediante un proyecto de cooperación técnica OACI se ha instalado nuevo equipamiento que de acuerdo a información de Trinidad y Tobago, se esperaba que su puesta en marcha se realizara en septiembre de 2005.	DGAC Trinidad y Tabago	09/2005	
----------	---	--	--	---------	--	------------------------	---------	--

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE CNS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

CNS Argentina

CNS 11 S	Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de cobertura de comunicaciones HF en la FIR Ezeiza, sector oceánico	Argentina	Se han identificado deficiencias en comunicaciones HF en la parte oceánica de la FIR Ezeiza.	Octubre 2005	Renovación total Equipamiento HF en Ezeiza Octubre de 1999.Reparación de campos de antena transmisoras y receptoras HF Octubre de 1999. Circuito FA Atlantico, enlaces verificados 86,84%.Incorporación nuevo puesto para FA Atlantico . Apliación operacional ACC Ezeiza y TA Baires .Incorporación de medios de comunicaciones entre estación aeronáutica y equipo remoto, logrando la supresión de ruido en la estación aeronáutica ACC. Recepciona una sola frecuencia , falta indicador de recepción de otras frecuencias de la familia asignada.	CAA de Argentina	Marzo 2007	Instalación a nivel de consola del ACC de Ezeiza de un modulo que permita la selección de mas de una frecuencia de recepcion en HF
----------	--	-----------	--	--------------	--	------------------	------------	--

CNS Ecuador

CNS 28 S	Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de comunicaciones VHF en la FIR Guayaquil	Ecuador	Existe falta de comunicaciones VHF en la parte norte de la FIR Guayaquil	Junio 2004	Ecuador aseguro que la deficiencia se corregiria para septiembre del 2004	Estado	09/2004	
----------	--	---------	--	------------	---	--------	---------	--

CNS Venezuela

CNS 14 S	Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de comunicaciones VHF en la FIR Maiquetia	Venezuela	Debido a la falta de cobertura VHF en algunos tramos de las rutas ATS que cruzan la FIR de Maiquetia, aún no se brinda ATS al nivel requerido	Enero 2004	UN NUEVO SISTEMA DE COMUNICACIONES VHF PARA EL ACC DE MAIQUETIA HA SIDO ADQUIRIDO A TRAVES DE LA COOPERACION TECNICA DE LA OACI A FIN DE GARANTIZAR LA COBERTURA TOTAL DE LA FIR .	CAA de Venezuela	03/07	Retardos en el proceso de adquisición.
----------	--	-----------	---	------------	--	------------------	-------	--

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

MET Bolivia

MET 30 S	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)	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.	2006	Han enviado personal MET a entrenarse en Argentina. Estos esfuerzos continuarán.	AASANA	A determinar
----------	---	--	---	------	--	--------	--------------

MET Colombia

MET 32 S	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)	Colombia / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de Bogotá	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM, personal MET Clase IV está desempeñando funciones de personal MET Clase II.	2000	Se encuentra en proceso de consultoría, a través de la TDA, mediante la cual se esperan alternativas para la solución de este problema.	UAEAC	A determinar
----------	---	---	--	------	---	-------	--------------

MET Panama

MET 35 S	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)	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.	2002	Hacen esfuerzos para utilizar recursos de algunos proyectos por implantar.	NCAA en coordinación con Hydromet Nat. Service	TBD
----------	---	--	--	------	--	--	-----

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

MET Paraguay

MET 36 S	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)	Paraguay / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficinas de vigilancia meteorológica	No todo el personal MET cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación No. 49 de la OMM. El personal actual no satisface las necesidades mínimas para prestar el servicio MET.	2003	Corto Plazo: Contratar el personal disponible egresado de la FP-UNA, y a 5 observadores Meteorológicos, egresados del Curso de Clase IV realizado por la INAC. Mediano Plazo: Realizar Curso de Formación en Meteorología Aeronáutica, acorde a los requisitos del documento N° 258 de la OMM. Largo Plazo: Elaborar proyectos de formación de personal Clase I y Clase II con la ayuda de Co-operación Técnica Voluntaria, y entidades de enseñanza superior del país.	DINAC	Dic 2007	Existen restricciones legales ya que, actualmente no es posible aumentar el número de funcionarios públicos contratados.
----------	---	--	--	------	---	-------	----------	--

MET Peru

MET 63 S	Alcance visual en la pista (Anexo 3, Parte I, Cap. 4, norma 4.6.3.4) Tabla AOP I del FASID (CAR/SAM III-AOP 1-39)	Estación meteorológica de aeródromo de Lima-Callao	No se hacen evaluaciones del alcance visual en la pista en el punto medio.	2004	Se va a trasladar el RVR del extremo de la pista al punto medio.		2005	
MET 46 S	Notificar el RVR para operaciones de CAT 1 [Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, párrafo 6.3.2)	Perú / Estaciones meteorológicas aeronáuticas	No se han implantado los RVR de SPIM MID, SPQU, SPHI, SPRU, SPSO y SPTN.	2004	Lima TDZ y Cusco: 2001, Iquitos 2002, Arequipa 2004, Chiclayo y Trujillo 2006, Pisco y Tacna 2007. El RVR MID de Lima, diciembre 2004	CORPAC	2007	
MET 62 S	Requerimientos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal MET (Anexo 3, Parte I, Capítulo 2, norma 2.1.15)	Peru, MWO y Oficina MET de aerodromo de Lima-Callao	Técnicos en meteorología (Clases III y IV) están elaborando pronósticos MET y desempeñando funciones de supervisión.	2004	Rotación de los respectivos cargos.	CORPAC	2005	

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

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

Identification		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

SAR Haiti

SAR	1 C	Instalaciones y servicios de búsqueda y salvamento CAR/SAM/3 Rec. 6/2	Haití SRR/RCC Port-au-Prince	SRR/RCC no implantados	04/05	Se desarrollarán los siguientes aspectos: Misión general SAR, aspectos legales, responsabilidad de prestar servicios SAR, entidad nacional SAR, área de cobertura, medios SAR, capacitación SAR, documentación SAR, acuerdos SAR.	DGAC Haiti	2006	
-----	-----	--	------------------------------	------------------------	-------	--	------------	------	--

SAR Trinidad and Tobago/Trinidad y Tabago

SAR	2 C	Instalaciones y servicios de búsqueda y salvamento CAR/SAM/3 Rec. 6/2	Trinidad y Tabago RCC Piarco	SAR parcialmente implantada	10/12/03	Adquisición del equipamiento en curso.	DGAC Trinidad y Tabago/Ministerio Seguridad Nal.	2006	Faltan firmas de acuerdos SAR con SRR y RCC.
-----	-----	--	---------------------------------	-----------------------------	----------	--	--	------	--

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGIÓN CAR

Identification		Deficiencia	Plan de Acción				
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas

AIS Dominican Republic/República Dominicana

AIS 34 C	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	09/02/04	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84. Plan de acción: 90% ejecutado.	Estado	30/11/04	Coordinación adminisrativa.
----------	---	----------------------	---------------------------------	----------	---	--------	----------	-----------------------------

AIS Nicaragua

AIS 42 C	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	Nicaragua	Falta de implantación del WGS-84	16/01/04	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84. Plan de Acción: Se han realizado levantamientos en los principales aeródromos del país.	Estado	30/11/04	
----------	---	-----------	----------------------------------	----------	--	--------	----------	--

PLAN DE ACCION PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACION AEREA

ASB/7
NE/03
APENDICE D

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia	Plan de Acción					
Requerimiento	Estados/Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de presentación	Acción correctiva	Organo Ejecutor	Fecha de corrección	Dificultades Encontradas	
AIS Bolivia								
AIS	27 S	Anexo 15 de OACI, Capítulo 6, ANP (Doc 8733) Par. 46 - 49.. Sistema AIRAC.	Bolivia	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.	2004	Plan de acción (2006) 90% de implantación	Estado indicado	A DETERMINAR
AIS	7 S	Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1 Sistema Geodésico WGS-84.	Bolivia	Necesidad de cumplir con la total y efectiva implantación del Sistema Geodésico WGS-84.	2003	Plan de acción (2006) 40% de implantación	Estado indicado	A DETERMINAR
AIS	16 S	Anexo 4 de OACI. Sistema Geodésico WGS-84	Bolivia	Necesidad de producir todas las cartas aeronáuticas requeridas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84.	2003	Plan de acción (2006) 40% de implantación	Estado indicado	A DETERMINAR
AIS Ecuador								
AIS	32 S	Anexo 15 de OACI, Capítulo 6, ANP (Doc 8733) Par. 45. Sistema AIRAC.	Ecuador	Necesidad de implantación del sistema AIRAC.	2006	Plan de acción 2006. 20% implantado	Estado indicado	A DETERMINAR
AIS Guyana								
AIS	9 S	Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1 Sistema Geodésico WGS-84	Guyana	Falta completar la total y efectiva implantación del Sistema WGS-84.	2003	Plan de acción 2004 60% implemented	Estado indicado	A DETERMINAR
AIS	20 S	Anexo 4 de OACI. Sistema Geodésico WGS-84	Guyana	Necesidad de producir todas las cartas aeronáuticas requeridas de acuerdo con los requisitos del sistema WGS-84.	2003	Plan de acción (2004. 80% implantado.	Estado indicado	A DETERMINAR
AIS Suriname								
AIS	31 S	Anexo 15 de OACI, Capítulo 6, ANP (Doc 8733) Par. 46 - 49.. Sistema AIRAC.	Suriname	Necesidad de aplicar los requisitos del sistema AIRAC de manera efectiva.	2005	Plan de acción (2005). 80% implantada	Estado indicado	A DETERMINAR
AIS	13 S	Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1 Sistema Geodésico WGS-84	Suriname	Necesidad de cumplir con la total y efectiva implantación del Sistema Geodésico WGS-84.	2005	Plan de acción 2005. En progreso	Estado indicado	A DETERMINAR
AIS Venezuela								
AIS	14 S	Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4.1 Sistema Geodésico WGS-84	Venezuela	Necesidad de cumplir con la total y efectiva implantación del Sistema Geodésico WGS-84.	2006	Plan de acción (2006) En progreso.	Estado indicado	A DETERMINAR