



ASB/9

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

NOVENA REUNIÓN DE LA JUNTA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DE GREPECAS (ASB/9)

INFORME FINAL

(Río de Janeiro, Brasil, 12 de octubre de 2008)

Preparado por el Secretario del ASB

LA DESIGNACIÓN EMPLEADA Y LA PRESENTACIÓN DEL MATERIAL EN ESTA PUBLICACIÓN NO IMPLICAN EXPRESIÓN DE OPINIÓN ALGUNA POR PARTE DE LA OACI, REFERENTE AL ESTADO JURÍDICO DE CUALQUIER PAÍS, TERRITORIO, CIUDAD O ÁREA, NI DE SUS AUTORIDADES, O A LA DELIMITACIÓN DE SUS FRONTERAS O LÍMITES.

INDICE

i-	Índice	i-1
ii-	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos	ii-1
	Organización, funcionarios y Secretaría	ii-1
	Idiomas de trabajo.....	ii-1
	Orden del Día.....	ii-1
iii-	Lista de participantes	iii-1
	Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día: Examen del Informe de la Reunión ASB/8.....	1-1
	Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día: Revisar los resultados de la clasificación de las deficiencias “U” de la Conclusión ASB/8/2	2-1
	Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día: Análisis de la clasificación normalizada de las deficiencias “A” y “B” de la navegación aérea.....	3-1
	Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día: Otros asuntos	4-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii.1 Lugar y duración de la Reunión

La Novena Reunión de la Junta de Seguridad de la Aviación del GREPECAS (ASB/9) se celebró el 12 de octubre de 2008 en Río de Janeiro, Brasil.

ii.2 Ceremonia inaugural y otros asuntos

El Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina SAM de la OACI y Secretario del GREPECAS, dio la más cordial bienvenida a los participantes a esta Reunión y les deseó éxito en las discusiones de la misma.

ii.3 Organización, funcionarios y Secretaría

Participaron en la Reunión el Presidente y el Secretario del GREPECAS, la Directora Regional de la Oficina NACC, los Presidentes, Vicepresidentes y Secretarios de los Subgrupos AERMET, AIM, ATM/CNS, AGA/AOP, de los Comités CNS, AVSEC y ATM, así como un Oficial de la Oficina de Planificación, Coordinación e Implantación de la Sede de la OACI. La lista completa de participantes, se encuentra en la página iii-1.

ii.4 Idiomas de trabajo

El idioma de trabajo de la Reunión fue el inglés. La documentación y el Informe se presentaron en inglés y español.

ii.5 Orden del Día

La Junta aprobó el Orden del Día de la Reunión que se indica a continuación:

- | | |
|-------------------------------|--|
| Cuestión 1 del Orden del Día: | Examen del Informe de la Reunión ASB/8. |
| Cuestión 2 del Orden del Día: | Revisar los resultados de la clasificación de las deficiencias “U” de la Conclusión ASB/8/2. |
| Cuestión 3 del Orden del Día: | Análisis de la clasificación normalizada de las deficiencias “A” y “B” de la navegación aérea. |
| Cuestión 4 del Orden del Día: | Otros asuntos. |

LISTA DE PARTICIPANTES

GREPECAS

Normando Araujo de Medeiros (Presidente)
Oscar Derby (Primer Vice Presidente)
Jacques Boursiquot (Segundo Vice Presidente)

Subgrupo ATM/CNS

Julio César de Souza Pereira (Vice Presidente)
Roberto Arca (Presidente del Comité ATM)
Fidel Ara (Vice Presidente del Comité ATM)
Ricardo Bordalí (Presidente del Comité CNS)

Subgrupo AIM

Noemi Carta (Presidente)
Rafael Torres (Vice Presidente)

Subgrupo AERMET

Carlos Roberto Salinas Rojas (Presidente)

Subgrupo AGA/AOP

Norberto Cabrera (Presidente)
José Alberto Palermo (Vice Presidente)

Comité AVSEC

Oscar Derby (Presidente)

IATA

Peter Cerda

IFALPA

Fernando Álvarez Packsa

OACI

José Miguel Ceppi (Secretary of GREPECAS)
Loretta Martin
Carlos Stehli
Víctor Hernández
Hindupur Sudarshan
Nohora Arias
Ricardo G. Delgado
Raúl Martínez
Jaime Calderón

**Cuestión 1 del
Orden del Día:****Examen del Informe de la Reunión ASB/8**

1.1 La Reunión ASB/9 examinó el informe de la reunión ASB/8, tal como fuera aprobado por el GREPECAS/14, y lo utilizó como base para la discusión de las otras cuestiones del Orden del Día.

1.2 La Reunión ASB/8 fue un evento especial convocado de conformidad con la Decisión 14/60-*Procedimientos para la clasificación y tratamiento de las deficiencias “U”* del GREPECAS. Con respecto al trabajo realizado por la Reunión, cabe notar lo siguiente:

- a) La Reunión examinó el trabajo realizado por la Secretaría en cuanto a las mejoras realizadas a la GANDD, el cual contemplaba una revisión completa de la manera de capturar y almacenar la información en la base de datos, así como la reformulación de los informes proporcionados por la base de datos. En este sentido, se eliminaron los Apéndices A, B, C y D, y se acordó notificar las deficiencias no resueltas en un solo formato, y mantener las deficiencias corregidas únicamente para fines estadísticos.
- b) Se examinó la documentación elaborada por la Secretaría en relación a los procedimientos para la clasificación y tratamiento de las deficiencias “U” del GREPECAS. Se observó que estos procedimientos contribuyen a la aplicación de la Metodología Uniforme para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias, aprobada por el Consejo de la OACI, la cual contiene criterios para determinar si existe o no una deficiencia “U”.

Nota: En relación al documento procedimientos para la clasificación y tratamiento de las deficiencias “U” del GREPECAS”, la Reunión ASB/9 consideró su ampliación para incluir a todas las deficiencias, por las razones indicadas en el párrafo 2.4 de esta nota de estudio.

- c) La Reunión analizó los criterios para la clasificación de las deficiencias “U” en base al modelo de análisis de riesgo utilizado por la OACI para la determinación del riesgo SMS. De acuerdo con estos criterios, los índices 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A corresponden a las deficiencias de prioridad “U”. En este sentido, la Reunión ASB/8 formuló la Conclusión ASB/8/2, según la cual los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales deberían realizar un análisis de riesgo y presentarlo a las Oficinas Regionales de la OACI para su documentación en la Reunión ASB/9. En relación a este tema, se observó que la “acción de último recurso” mencionada en la Conclusión 13/92 del GREPECAS estaba sujeta al trabajo a llevarse a cabo según las directrices de la Conclusión ASB/8/2. Asimismo, la Reunión ASB/8 consideró la posibilidad de ampliar los criterios que estaban siendo utilizados para la evaluación del riesgo de las deficiencias “U” a las deficiencias de tipo “A” y “B”, y, mediante la Decisión ASB/8/1, solicitó a la Secretaría que analice este asunto para su presentación a la Reunión ASB/9. La Conclusión ASB/8/2 y la Decisión ASB/8/1 aparecen en el **Apéndice A** a esta parte del Informe.

- d) En cuanto a la Conclusión 14/59 del GREPECAS - *Coordinador nacional responsable de actualizar la GANDD*, la Reunión tomó nota de la lista de contactos disponible, la cual es actualizada continuamente por la Secretaría, según sea requerido.

APÉNDICE A

PROYECTOS DE CONCLUSIÓN Y DECISIONES FORMULADOS POR LA REUNIÓN ASB/8

PROYECTO DE DECISION ASB/8/1*

CLASIFICACION NORMALIZADA DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA

Que el Secretario del GREPECAS:

- a) estudie la posibilidad de aplicar el nuevo procedimiento de clasificación de las deficiencias tipo “U” a la clasificación de las deficiencias “A” y “B” de la navegación aérea; y
- b) presente al ASB/9 los resultados del análisis indicado en el literal a).

PROYECTO DE CONCLUSION ASB/8/2*

CLASIFICACION DE LAS DEFICIENCIAS “U”

Que:

- a) las deficiencias “U” del GREPECAS sean enviadas a los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales (IATA e IFALPA) para que realicen una evaluación de riesgo de cada deficiencia “U” y de los aspectos de la metodología uniforme aprobada por el Consejo;
- b) los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales determinen el índice de riesgo de cada deficiencia, de acuerdo con la metodología SMS de la OACI para la evaluación de riesgo (la matriz respectiva aparece en el **Apéndice D** de este informe) utilizando el formato contenido en el **Apéndice E** de este informe; y
- c) el Secretario del GREPECAS presente los resultados del análisis mencionado en los acápites a) y b) a la reunión ASB/9, prevista para realizarse antes de la reunión GREPECAS/15.

* Se aprobó mediante el procedimiento expreso del GREPECAS.

**APÉNDICE B – EVALUACIÓN DE RIESGO
“DEFICIENCIAS U”**

DEFICIENCIAS VIGENTES EN LA REGIÓN CAR

**APÉNDICE C – EVALUACIÓN DE RIESGO
“DEFICIENCIAS U”**

DEFICIENCIAS VIGENTES EN LA REGIÓN SAM

Appendix B / Apéndice B

**RISK ASSESSMENT / EVALUACIÓN DE RIESGO
“U” DEFICIENCIES / DEFICIENCIAS “U”**

ID	Classification of “U” Deficiencies / Clasificación de las deficiencias “U”		Risk Assessment / Índice de riesgo
	Previous / Anterior	Current / Actual	
ANTIGUA AND BARBUDA / ANTIGUA Y BARBUDA			
AGA 91 CAR	U	A	3B
AGA 93 CAR	U	A	3B
AGA 99 CAR	U	A	3B
AGA 101 CAR	U	A	3B
ARUBA			
AGA 296 CAR	U	A	3B
AGA 297 CAR	U	A	3C
AGA 303 CAR	U	A	3B
AIS 029 CAR	U	A	2 A
AIS 096 CAR	U	A	2 B
BAHAMAS			
AGA 39 CAR	U	A	3B
AGA 59 CAR	U	A	3B
AGA 64 CAR	U	A	3B
AGA 306 CAR	U	A	3B
AGA 309 CAR	U	A	2B
AGA 312 CAR	U	A	3B
AGA 318 CAR	U	A	3B
AGA 320 CAR	U	A	3B
ATM 18 CAR	U	A	2B
AIS 007 CAR	U	Corrected / Corregida	
AIS 017 CAR	U	A	2 A
AIS 030 CAR	U	A	2 A
BELIZE			
AGA 166 CAR	U	A	3B
AGA 168 CAR	U	A	3B
AGA 170 CAR	U	A	3B
AGA 171 CAR	U	A	3B
AGA 177 CAR	U	A	3B
AGA 459 CAR	U	A	3B
AGA 460 CAR	U	A	3B
AGA 461 CAR	U	A	3B
AGA 462 CAR	U	A	2B
AGA 463 CAR	U	A	3B
AGA 464 CAR	U	A	2B
AGA 465 CAR	U	A	2B
AGA 466 CAR	U	A	3B
AGA 467 CAR	U	A	3B
AGA 468 CAR	U	A	3B
AGA 469 CAR	U	A	3B
AGA 470 CAR	U	A	3C
AGA 471 CAR	U	A	3B
AIS 031 CAR	U	A	2 A
AIS 273 CAR	U	A	2 B
CAYMAN ISLANDS / ISLAS CAIMÁN			
AGA 12 CAR	U	A	3B
AGA 22 CAR	U	A	3B
COSTA RICA			
AGA 230 CAR	U	A	3B
AGA 425 CAR	U	A	3B
AGA 427 CAR	U	A	3B
AGA 428 CAR	U	A	3B
AGA 430 CAR	U	A	3B
AGA 431 CAR	U	A	3B
AGA 432 CAR	U	A	3B
AGA 433 CAR	U	A	3B
AGA 434 CAR	U	A	3B
AGA 435 CAR	U	A	3B
AGA 436 CAR	U	A	3B

ID	Classification of "U" Deficiencies / Clasificación de las deficiencias "U"		Risk Assessment / Índice de riesgo
	Previous / Anterior	Current / Actual	
AGA 437 CAR	U	A	3B
AGA 438 CAR	U	A	3B
AGA 440 CAR	U	A	3B
AGA 441 CAR	U	A	3B
AGA 442 CAR	U	A	3B
AGA 443 CAR	U	A	2B
AGA 444 CAR	U	A	3B
AGA 447 CAR	U	A	3B
AGA 448 CAR	U	A	3B
AIS 033 CAR	U	A	2 A
DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA			
AGA 45 CAR	U	A	3B
AGA 61 CAR	U	A	3B
AGA 77 CAR	U	A	3B
AGA 480 CAR	U	A	3B
AGA 484 CAR	U	A	3B
AGA 485 CAR	U	A	3B
AGA 486 CAR	U	A	2B
AGA 488 CAR	U	A	3B
AGA 490 CAR	U	A	3B
AGA 492 CAR	U	A	2B
AGA 493 CAR	U	A	3B
AGA 494 CAR	U	A	3B
AIS 034 CAR	U	A	2 A
EL SALVADOR			
AGA 453 CAR	U	A	3B
AGA 473 CAR	U	A	3B
AGA 475 CAR	U	A	3B
AGA 476 CAR	U	A	2B
AGA 477 CAR	U	A	3B
AGA 479 CAR	U	A	3B
ATM 8 CAR	U	A	2B
ATM 24 CAR	U	A	3B
AIS 035 CAR	U	A	2 A
GRENADE / GRANADA			
AGA 126 CAR	U	A	3B
AGA 128 CAR	U	A	3B
ATM 25 CAR	U	A	2B
GUATEMALA			
AGA 14 CAR	U	A	3B
AGA 23 CAR	U	A	3B
AGA 28 CAR	U	A	3B
AGA 129 CAR	U	A	3B
AGA 131 CAR	U	A	3B
AGA 363 CAR	U	A	3B
AGA 364 CAR	U	A	3B
AGA 365 CAR	U	A	3B
AGA 367 CAR	U	A	3B
AGA 368 CAR	U	A	2B
AGA 370 CAR	U	A	3B
AGA 371 CAR	U	A	3B
AGA 372 CAR	U	A	3B
AGA 373 CAR	U	A	3B
AGA 374 CAR	U	A	3B
AGA 376 CAR	U	A	3B
AGA 377 CAR	U	A	3B
AGA 379 CAR	U	A	3B
AGA 380 CAR	U	A	3B
AGA 382 CAR	U	A	3B
AGA 383 CAR	U	A	2B
AGA 384 CAR	U	A	3B
AGA 385 CAR	U	A	3B
AGA 387 CAR	U	A	3B
AGA 388 CAR	U	A	3B
AGA 389 CAR	U	A	3B
AGA 392 CAR	U	A	3B

ID	Classification of "U" Deficiencies / Clasificación de las deficiencias "U"		Risk Assessment / Índice de riesgo
	Previous / Anterior	Current / Actual	
AGA 395 CAR	U	A	3B
AGA 397 CAR	U	A	3B
AIS 036 CAR	U	A	2 A
HAITI			
AGA 29 CAR	U	A	3B
AGA 62 CAR	U	A	3B
AGA 68 CAR	U	A	3B
AGA 69 CAR	U	A	3B
AGA 81 CAR	U	A	3B
ATM 5 CAR	U	A	3C
MET 2 CAR	U	A	3B
SAR 1 CAR	U	A	3C
HONDURAS			
AGA 179 CAR	U	A	3B
AGA 182 CAR	U	A	3B
AGA 184 CAR	U	A	3B
AGA 188 CAR	U	A	3B
AGA 190 CAR	U	A	3B
AGA 191 CAR	U	A	3B
AGA 192 CAR	U	A	3B
AGA 194 CAR	U	A	3B
AGA 195 CAR	U	A	3B
AGA 196 CAR	U	A	3B
AGA 198 CAR	U	A	3B
AGA 199 CAR	U	A	3B
AGA 201 CAR	U	A	3B
AGA 202 CAR	U	A	3B
AGA 408 CAR	U	A	3B
AGA 409 CAR	U	A	2B
AGA 411 CAR	U	A	3B
AGA 412 CAR	U	A	2B
AGA 413 CAR	U	A	3B
AGA 417 CAR	U	A	3B
AGA 419 CAR	U	A	3B
AGA 422 CAR	U	A	3B
ATM 10 CAR	U	A	2B
ATM 28 CAR	U	A	3B
MET 80 CAR	U	Corrected / Corregida	
MET 81 CAR	U	B	2D
MET 83 CAR	U	A	5D
MET 84 CAR	U	A	3B
MET 85 CAR	U	A	3B
AIS 101 CAR	U	A	2 A
AIS 267 CAR	U	A	2 A
JAMAICA			
AGA 15 CAR	U	A	3B
AGA 17 CAR	U	A	3B
AGA 19 CAR	U	A	3B
AGA 24 CAR	U	A	3B
AGA 25 CAR	U	A	3B
MET 4 CAR	U	A	3B
AIS 014 CAR	U	A	2 B
MÉXICO / MÉXICO			
AGA 146 CAR	U	A	3B
AGA 148 CAR	U	A	3B
AGA 341 CAR	U	A	3B
AGA 342 CAR	U	A	3B
AGA 345 CAR	U	A	3B
AGA 349 CAR	U	A	2B
AGA 358 CAR	U	A	3B
AGA 360 CAR	U	A	3B
AIS 026 CAR	U	A	2 A
AIS 040 CAR	U	A	2 A
AIS 311 CAR	U	A	3 B
CNS 54 CAR	U	A	4C
NETHERLANDS ANTILLES / ANTILLAS HOLADESCAS			
AGA 246 CAR	U	A	3B

ID	Classification of "U" Deficiencies / Clasificación de las deficiencias "U"		Risk Assessment / Índice de riesgo
	Previous / Anterior	Current / Actual	
AGA 349 CAR	U	A	2B
AGA 251 CAR	U	A	3B
AGA 257 CAR	U	A	3B
AGA 258 CAR	U	A	3B
AGA 259 CAR	U	A	3B
AGA 261 CAR	U	A	3B
AGA 264 CAR	U	A	3B
AGA 270 CAR	U	A	2B
AIS 041 CAR	U	A	2 A
NICARAGUA			
AGA 233 CAR	U	A	3B
ATM 1 CAR	U	A	3C
MET 5 CAR	U	A	2B
SAINT KITTS AND NEVIS			
AGA 280 CAR	U	A	3B
AGA 282 CAR	U	A	3B
AGA 284 CAR	U	A	3B
AGA 286 CAR	U	A	3B
AGA 289 CAR	U	A	3B
SAINT LUCIA			
AGA 112 CAR	U	A	3B
AGA 118 CAR	U	A	2B
AGA 120 CAR	U	A	3B
SAINT VINCENT AND THE GRENADINES			
AGA 204 CAR	U	A	3B
AGA 206 CAR	U	A	3B
AGA 207 CAR	U	A	3B
AGA 209 CAR	U	A	3B
AGA 213 CAR	U	A	3B
AGA 214 CAR	U	A	3B
AGA 215 CAR	U	A	3B
AGA 216 CAR	U	A	3B
AGA 219 CAR	U	A	3B
AGA 220 CAR	U	A	3B
AGA 221 CAR	U	A	3B
AGA 222 CAR	U	A	3B
AGA 223 CAR	U	A	3B
TRINIDAD AND TOBAGO			
AGA 71 CAR	U	A	3B
AGA 84 CAR	U	A	3B
AGA 290 CAR	U	A	3B
AGA 291 CAR	U	A	3B
SAR 2 CAR	U	A	3C
TURKS & CAICOS			
AIS 028 CAR	U	A	2 A
UNITED STATES			
AGA 323 CAR	U	A	3B

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

--

AGA	296 CAR	Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.10, 10.2 & 10.2.1)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	No hay áreas de seguridad de extremo de pista	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	U	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	JUN/ 2003	El cumplimiento con la norma tendrá implicaciones estructurales y financieras significativas para la infraestructura del aeropuerto. Diversos factores que incluyen la compra de terrenos, construcción en el mar y el impacto de esto a la comunidad, requiere de estudios profundos antes de tomar decisiones finales.
-----	---------	---	--	---	-----------	--------------------------------	---	---	-------------------------------------	-----------	--

AGA	297 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.2.10, 5.10.1, 5.10.2 & 5.10.4)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	El punto de espera en pista en el lado sur de la pista se provee en la plataforma GA. Las señales en el punto de espera en pista ubicadas en las Calles de Rodaje D, E y F ya no son válidas	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	U	Eliminar las señales de la posición de espera en pista en las Calles de Rodaje D, E y F. Plan de Acción: las señales viejas de la posición de espera en pista en las calles de rodaje D, E y F serán removidas.	Autoridades Aeroportuarias de Aruba	JUN/ 2003	
-----	---------	---	--	--	-----------	--------------------------------	---	---	-------------------------------------	-----------	--

AGA	303 CAR	Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 & 2 - Norma 9.2.21 y Rec. 9.2.22, 30 & 31)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	El tiempo respuesta del SEI fue de 2.5 a 3 minutos. Además, una prueba de alarma desde la torre de control resultó en una tardanza de 1.5 minutos entre la llamada de alarma y la respuesta del SEI	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	U	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	JUN/ 2003	
-----	---------	---	--	---	-----------	--------------------------------	---	--	-------------------------------------	-----------	--

ANT	Antillas Neerlandesas
------------	------------------------------

AGA	246 CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.8.1 & 3)	Antillas Neerlandesas, CURACAO/ WILLEMSTAD, Hato Int'l	Las señalizaciones en el eje de la pista para la calle de rodaje - no se proveen las intersecciones en algunas calles de rodaje	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	U	Proveer señalizaciones de calle de rodaje en el eje de la pista - intersecciones de calle de rodaje. Plan de Acción: El operador aeroportuario pintará las señalizaciones en el eje de la pista para la calle de rodaje en las intersecciones de la pista.	Antillas Neerlandesas	ABR/ 2003	
-----	---------	--	--	---	-----------	-----------------------------------	---	--	-----------------------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 251	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10.2, 10.2.1,10.2.2, 10.2.4 y 10.2.7)	Antillas Neerlandesas, CURACAO/ WILLEMSTAD, Hato Int'l	El pavimento de la pista tiene grietas extensivas	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	U	Actualizar el pavimento de la pista. Plan de Acción: El operador del aeropuerto sellará la superficie de la pista.	Antillas Neerlandesas	DIC/ 2003	El operador del aeropuerto llevó a cabo un estudio técnico especializado, el cual estableció que las grietas son únicamente superficiales y no estructurales.
AGA 257	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 & 2 - 9.1.1)	Antillas Neerlandesas, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	El plan de emergencia para el aeródromo no está terminado	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	U	Terminar el plan de emergencia para el aeródromo	Antillas Neerlandesas		
AGA 258	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.3)	Antillas Neerlandesas, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	Las señalizaciones del eje de la pista están desteñidas	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	U	Repintar las señalizaciones de la pista	Antillas Neerlandesas		
AGA 259	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.2)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	La longitud de la franja de la pista en ambos extremos de la pista no es suficiente	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	U	Proveer la longitud requerida para la franja de la pista no declarando las zonas de parada en ambos extremos. Plan de Acción: La franja se extiende hasta 60 m del extremo de la pista. Dicha distancia está disponible no declarando las zonas de parada en ambos extremos. Ha sido investigado para establecer las implicaciones.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)	DIC/ 2005	
AGA 261	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	No se proveen áreas de seguridad de extremo de pista en ambos extremos	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	U	Proveer RESAs no declarando las zonas de parada en ambos extremos. Plan de Acción: Se ha comisionado a NACO y se ha desarrollado un plan de acción para tratar este asunto.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)	DIC/ 2005	
AGA 264	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2, Rec. 4.2.12)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	Los obstáculos en la zona de despegue y en las superficies de aproximación para las Pistas 09 & 27 incluyen vallas, vehículos en calles, edificaciones, vegetación y terreno	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	U	Eliminar los obstáculos no declarando las zonas de parada en ambos extremos de la pista. Esto podría ocasionar el desplazamiento del umbral de la Pista 09 y el extremo de la Pista 27. Quitar, iluminar y señalar los obstáculos restantes según corresponda.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)	DIC/ 2005	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 270	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap.5, 5.3.15, 5.3.15.1)	Antillas Neerlandesas, SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	No se proveen luces en la zona parada de ambos extremos de la pista	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	U	Proveer iluminación en ambos extremos o no declarar zonas de parada en ambos extremos de la pista. Plan de Acción: Las zonas de parada no deberían ser declaradas, no se requiere iluminación.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)	DIC/ 2005	
ATG Antigua y Barbuda										
AGA 91	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol I, Cap. 3.5, 3.5.1 y 5.11)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	No se proporcionan áreas de seguridad en ambos extremos de la pista: Extremo de pista este - vallas, camino y mar Extremo de pista oeste - vallas y nivelar	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	U	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 reparar y nivelar la superficie para un área de seguridad.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	DIC/ 2003	
AGA 93	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, Rec. 4.2.12 & 27)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	Las vallas y el camino público en el extremo este de la pista son obstáculos que infringen los despegues de la Pista 07 y con los acercamientos de la pista 25 y las superficies límites de obstáculos transicionales.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	U	Reducir las distancias declaradas de las pistas o implementar el sistema de control tránsito en el camino público. Plan de Acción: Reducir las distancias declaradas de las pistas declaradas. Reubicación del camino.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	DIC/ 2004	
AGA 99	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10, 10.2 .10.2.1 y 10.2.2)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	El pavimento de la superficie de la pista es deficiente en ambos extremos debido a las vueltas que dan las aeronaves	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	U	Renovar los pavimentos en los extremos de la pista	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	DIC/ 2004	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.
AGA 101	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.4, 10.4.10)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	El sistema de iluminación de aproximación de la pista 07 se reporta con un 50% de capacidad útil	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	U	Reparar el sistema de iluminación de aproximación. Plan de Acción: Reemplazar el sistema de iluminación de aproximación.	Ministerio de Aviación de Antigua y Barbuda	JUL/ 2004	Está pendiente la disponibilidad de fondos para la finalización de la Fase I del Plan Maestro.
BHS Bahamas										
AGA 39	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP,Tabla AOP 1)	Bahamas, NASSAU,Nassau Intl.	Señales de pista y calles de rodaje deficientes	DIC/ 1996	Reunión de IFALPA Noviembre 2000 Visita de la OACI Octubre 2000 y Mayo 2002	U	Repintar las señales	Bahamas	DIC/ 2003	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 59	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10, 9.10.2, 9.10.4 y 9.10.6)	Bahamas,NORTE ELEUTHERA,Norte Eleuthera	Acceso de vehículos y animales al área de movimiento	DIC/ 1999	Reunión de IFALPA Noviembre 2000	U	Reparar las vallas. Implementar medidas de seguridad	Bahamas	OCT/ 2002	
AGA 64	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cáp. 9.1y 9.2, Rec. 9.2.30)	Bahamas, FREEPORT, Grand Bahama Intl	No existe una instalación de SEI con acceso directo a la pista - Ref. Anexo 14, Vol. I, Incisos 9.2.19, 22, 25 y 26)	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	U	Proveer una instalación de SEI con acceso directo a la pista	Bahamas	MAR/ 2004	
AGA 306	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.7.1)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	La Pista 14/32 no tiene señalizaciones de líneas laterales a lo largo de su longitud	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	U	Proveer señalizaciones de líneas laterales en las pistas	Bahamas		
AGA 309	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.10.3)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	El patrón del punto de espera en pista de algunas calles de rodaje es incorrecto	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	U	Verificar el patrón de las señales del punto de espera y corregirlo donde sea necesario	Bahamas		
AGA 312	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.10.9 & 5.3.11.4)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	Se observó que las luces en el umbral y en el extremo de la pista eran blancas en uno de los extremos	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	U	Verificar el color de todas las luces del campo aéreo y reemplazarlas con luces de color correcto en donde sea necesario	Bahamas		
AGA 318	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.2.10.2.1 y 10.2.2)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	La superficie de la pista está en malas condiciones con irregularidades, FOD y depósitos de caucho (La Pista 14/32 está en peores condiciones que la Pista 09/27)	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	U	Mejorar los pavimentos de las pistas	Bahamas		
AGA 320	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.22, 5.28)	Bahamas, NASSAU, Nassau Internacional	Las señales de la pista y la calle de rodaje son deficientes	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2003	U	Re-pintar las señales de la pista y la calle de rodaje	Bahamas		
BLZ Belice										
AGA 166	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.2)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	La longitud de la franja de la pista en el extremo oeste de la pista es insuficiente	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	U	No declarar la zona de parada en la Pista 25	Belice		
AGA 168	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.5 - 3.5.1 y 7.1.9)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	No existen áreas de seguridad de extremo de pista en ambos extremos de la pista: •Extremo de la pista este – hay vegetación, terrenos mojados •Extremo de la pista oeste - hay un pantano	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Considerar proveer RESAs al no declarar zonas de parada, limpiar la vegetación y fortalecer el terreno.	Belice		
AGA 170	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.4.10)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	Señales de los umbrales desplazados aún se encuentran visibles en ambos extremos de la pista.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Remover las señales desplazadas de los umbrales de la pista	Belice		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 171	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.8.3)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	No se proveen señales de eje de calle de rodaje que guían a las aeronaves a dar vuelta en el extremo este de la pista.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Proveer señales de eje de calle de rodaje en el extremo este de la pista para el viraje	Belice		
AGA 177	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 9.4.21)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	Los PAPIs no funcionan y la intensidad de las luces de la pista se reporta como deficiente	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	U	Reparar los PAPIs y el sistema de luces de la pista	Belice		
AGA 459	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.2.1 y 3.10.1)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	El pavimento de la pista y de la calle de rodaje están en condiciones muy deficientes	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	El operador el aeropuerto está programando los trabajos necesarios. Los trabajos deben ser implementados.	Belice		
AGA 460	CAR Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4.3)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Las franjas del lado norte de la pista 07-25 tienen terreno desnivelado	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Los trabajos para nivelar el terreno deben ser incluidos en el Plan de Acción Correctivo	Belice		
AGA 461	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol.I, Cap. 4, 4.2.7)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Estructura obstaculizando la superficie de transición interna	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Estructura obstaculizando (Tanque de agua elevado). Se requiere que sea removido.	Belice		
AGA 462	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, 5.1.1.1)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Falta de indicadores de dirección viento para la pista 07-25	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Las aeronaves que llegan y que salen no cuentan con información de viento y de velocidad. Se deberían colocar dos indicadores de dirección de viento para la pistas 07 y 25	Belice		
AGA 463	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, 5.3.3.3, 5.3.3.4 y 5.3.3.5)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Falta de faro de aeródromo	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	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		
AGA 464	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, 5.3.9.7 a)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	No se ha implementado la norma acerca de las luces en una sección de las luces del borde de la pista	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Las luces del borde de la pista son todas blancas. Se deben instalar filtros amarillos en los últimos 600 m de la sección.	Belice		
AGA 465	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, 5.3.10.1)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Falta de implementación de luces de barra de ala	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	La Pista 25 no cuenta con luces de umbral para aproximación. Implementar luces de barra de ala para una aproximación segura a la Pista 25	Belice		
AGA 466	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.6, 6.3.1)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Objetos no iluminados	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Los edificios ubicados en el aeropuerto no están iluminados. Se deben iluminar aquellos edificios ubicados dentro o cerca del área de la plataforma	Belice		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 467	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 7, 7.2.1 y 7.4.1)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Las areas que se encuentran en reparación temporalmente deben ser señalizadas, como aquellas areas cerradas de las pistas y las franjas de pista, que tienen construcción acumulada y material de desecho y escombros deben ser señalizadas.	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Las señales de las areas que están en construcción no están bien señaladas. Las señales deben ser mejoradas.	Belice		
AGA 468	CAR Sistemas Eléctricos (Anexo 14, Vol.I, Cap.8, 8.1.4)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	No cumple con los tiempos máximos de conmutación en los dispositivos de conexión de alimentación de energía eléctrica	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	El tiempo máximo de conmutación no cumple con la norma de 15 segundos de OACI.	Belice		
AGA 469	CAR Servicio de Salvamento y de Extinción de Incendios (Anexo 14, Vol.I, Cap. 9, 9.1.12 y 9.1.13)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	No se llevan a cabo prácticas de emergencia parciales y completas en aeródromos	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Planear y dirigir prácticas de emergencia parciales y completas	Belice		
AGA 470	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.8.3)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	Las señales en el área de la plataforma están en condiciones deficientes	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Las señales deben ser rediseñadas para cumplir con las normas OACI	Belice		
AGA 471	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I Cap. 9, 9.10.2)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	El extremo Este de la pista 07/25 no tiene valla de protección	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Las obras de expansión en el lado este del extremo de pista 07/25 provocaron el desplazamiento de la valla. Se debe construir una valla temporal hasta que la valla permanente sea colocada nuevamente	Belice		
CRI Costa Rica										
AGA 230	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5- 5.3.5.1 & 5.3.5.23)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl. Juan Santamaría	La Pista 25 no tiene un sistema de iluminación de aproximación	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002 y septiembre 2006	U	Proporcionar un sistema sencillo de iluminación de aproximación. Cambiar el Sistema PAPI del costado Este al costado Oeste de la Pista 25	Costa Rica		
AGA 425	CAR Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 y 3.4.8)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Franja del costado Este de pista está afectada por el drenaje superficial	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Debe ser entubado y señalizado	Costa Rica		
AGA 427	CAR Area de Seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.5, 3.5.1 al 3.5.11)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	La pista 05/27 no cuenta con RESA	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Habilitar RESAs	Costa Rica		
AGA 428	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.6 - 3.6.6)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Señalización cierre perimetral sector anterior al umbral 25	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Señalización tramo valla perimetral considerando Proyección ancho Pista	Costa Rica		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 430	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 5.2.1.1, 5.2.1.2, 5.2.1.4 al 5.2.1.7)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Falta dar mantenimiento a los diferentes tipos de señales en la pista, calles de rodaje y plataforma.	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Señalizar los diferentes tipos de señales en la pista, calles de rodaje y plataforma	Costa Rica		
AGA 431	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 5.3.4, 5.3.4.1 c), 5.3.4.10 al 5.3.4.21)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Los sistemas de iluminación de aproximación no satisfacen los requerimientos y el sistema actual tiene un deficiente estado de conservación	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Señalizar los diferentes tipos de señales de pista, calles de rodaje y plataforma segun se requiera	Costa Rica		
AGA 432	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol.I, Cap. 4 - 4.2.13)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	La superficie de aproximación a la pista 25 tiene obstáculos, tales como árboles, antenas y postes de luz	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Eliminar y señalar los obstáculos	Costa Rica		
AGA 433	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 5 - 5.2.10.2 al 5.2.10.5)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	La señal de punto de espera de la pista está ubicada cerca de las señalizaciones del eje de la calle de rodaje y la faja lateral de la calle de rodaje junto a la pista 07, lo cual causa confusión	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Estudiar y rediseñar las señales guardando la debida precaución con protección áreas sensibles y críticas ILS	Costa Rica		
AGA 434	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol.I, Cap. 6 - 6.1-6.1.1, 6.1.11, 6.3, 6.3.11 through 6.3.36)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Las edificaciones y tendidos eléctricos al interior y fuera del aeropuerto no están iluminados	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Iluminar obstáculos tanto dentro como fuera del aeropuerto	Costa Rica		
AGA 435	CAR Sistemas Eléctricos (Anexo 14, Vol. I Cap. 8, 8.1, 8.1.1 al 8.1.11, 8.2, 8.2.1al 8.2.3 , 8.3, 8.3.1 al 8.3.5)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Los requisitos de fuente secundaria de energía eléctrica necesitan ser verificados	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Revisar y modificar según sea el caso	Costa Rica		
AGA 436	CAR Calles de Rodaje ((Anexo 14, Vol. I Cap. 3, 3.9.8, 3.11, 3.11.2 al 3.11.5)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	No se cumple con las distancias mínimas de separación requeridas entre el eje de la calle de rodaje y el de la pista. Una pequeña parte del costado Este de la franja de la calle de rodaje D a la pista 07 tiene una depresión importante en el terreno	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Cumplir con las distancias mínimas requeridas y nivelar el terreno	Costa Rica		
AGA 437	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5, 5.3.10, 5.3.10.1 al 5.3.10.10)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Las luces de umbral de pista y de barra de ala no cumplen con los requerimientos de emplazamiento y separación	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Revisar, reubicar y reinstalar las luces de umbral de pista y de barra de ala según sea necesario	Costa Rica		
AGA 438	CAR Certificación de Aeródromos (Anexo 14, Vol. I Cap.1, 1.4.1)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Conceptos de certificación de aeródromos e inspector de aeródromos no está incluido en la Ley Básica	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Modificar marco normativo e incluir conceptos	Costa Rica		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 440	CAR Servicio de Salvamento y de Extinción de Incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.2, 9.2.21 al 9.2.30)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	El personal de SEI no cuenta con habilitación de bombero de aviación	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Capacitar al personal y habilitarlo como bombero de aviación	Costa Rica		
AGA 441	CAR Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.4 y 9.5)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	No existe un Programa Formal de prevención y reducción de Fauna	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Preparar y establecer el Programa	Costa Rica		
AGA 442	CAR Condiciones de las superficies de los Pavimentos (Anexo 14, Vol. I Cap. 10 - 10.1.1, 10.2 y 10.2.1)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Falta la implantación de un programa de Mantenimiento para las superficies de los pavimentos y drenajes. No se lleva a cabo la medición para determinar las características de rozamiento de la superficie de la pista	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Diseñar, elaborar y aplicar un Programa de Mantenimiento. Es necesario que se realice la medición periódica de las características de rozamiento de la superficie de la pista	Costa Rica		
AGA 443	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5, 5.1.1.1,al 5.1.1.5)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	Los indicadores de la dirección del viento carecen de mantenimiento e iluminación y sus soportes no son frangibles	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Incluir un programa de Mantenimiento, iluminar los indicadores y reemplazar los soportes con estructuras frangibles	Costa Rica		
AGA 444	CAR Condiciones de las superficies de los Pavimentos (Anexo 14, Vol. I Cap. 10 - 10.1.1, 10.2 y 10.2.1)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	Falta la implantación de un programa de Mantenimiento para las superficies de los pavimentos y drenajes. No se lleva a cabo la medición para determinar las características de rozamiento de la superficie de la pista	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Diseñar, elaborar y aplicar un Programa de Mantenimiento. Es necesario que se realice la medición periódica de las características de rozamiento de la superficie de la pista	Costa Rica		
AGA 447	CAR Servicio de Salvamento y de Extinción de Incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.2, 9.2.21 al 9.2.30)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	El personal de SEI no cuenta con habilitación de bombero de aviación	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Capacitar al personal y habilitarlo como bombero de aviación	Costa Rica		
AGA 448	CAR Area de Seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.5, 3.5.1 al 3.5.11)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	La pista 05/27 no cuenta con RESA	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Habilitar RESAS	Costa Rica		
CYM Islas Caimanes										
AGA 12	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap. 3.4, 3.4.2)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	La longitud de la franja de pista en el extremo este de la pista no cumple con Anexo 14 Vol. I, 4th Ed., Inciso 3.4.2	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	U	Extender la franja de pista o reducir las distancias declaradas. Plan de Acción: Sujeto a la fecha de implantación del plan maestro del aeropuerto. Diferencia publicada en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2007	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 22	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap. 3.5.1	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	No se proporciona un área de seguridad en el extremo este de la pista como especificado en Anexo 14 Vol I, 4th Ed., Sección 3.5.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	U	Proveer áreas de seguridad a los extremos de la pista con una extensión de la plataforma de la pista o con la reducción de distancias declaradas. Plan de Acción: Se está llevando a cabo un estudio sobre el impacto operacional de reducir la distancia declarada de la pista para proporcionar las RESAs. La diferencia está publicada en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2007	
DOM República Dominicana										
AGA 45	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.2.2 , 5.2.7 y ANP,Tabla AOP 1)	República Dominicana, SANTO DOMINGO, Intl Las Américas	Señales de pista deficientes	MAY/ 2000	Visita de la OACI Mayo 2000	U	Repintar señales de pista	República Dominicana	DIC/ 2005	
AGA 61	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10 y 9.10.2)	República Dominicana, SANTO DOMINGO, Intl Las Américas	Seguridad perimetral deficiente	MAY/ 2000	Visita de la OACI Mayo 2000	U	Proveer barrera perimetral segura. Plan de Acción: La barrera perimetral está en proceso de instalación.	República Dominicana	DIC/ 2004	
AGA 77	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo14, Vol. I, Cap. 10, 10.2, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3 & 10.2.4)	República Dominicana, SANTO DOMINGO, Intl Las Américas	Existen irregularidades y acumulación de caucho en la superficie de la pista	MAY/ 2000	Visita de la OACI Mayo 2000 Reporte de la IATA Junio 2000	U	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	DIC/ 2005	
AGA 480	CAR Certificación de Aeródromos (Anexo 14, Vol. I Cap.1, 1.4.1, 1.4.3, 1.4.5).	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer	El reglamento de Aeródromos y de Certificación fue publicado, pero no puesto en vigencia para su cumplimiento.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	U	Poner en vigencia para cumplimiento por parte de los Operadores del Aeropuerto	República Dominicana		
AGA 484	CAR Area de Seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 - 3.5.1, 3.5.2 & 3.5.3)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer	No declara RESAs	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	U	Declarar RESAs	República Dominicana		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 485	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol.I, Cap. 4, 4.2.11)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Presencia de arbustos y árboles en áreas de aproximación y despegue de la Pista 01-19 penetrando levemente rasantes.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	U	Recorte de árboles y arbustos por debajo de las rasantes correspondientes.	República Dominicana		
AGA 486	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, Rec.5.2.13.1, 5.2.14.2, 5.2.15.1, 5.2.15.2 y 5.2.15.3)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Falta señalización en la plataforma	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	U	Las señales deberán ser pintadas para cumplir con las normas OACI	República Dominicana		
AGA 488	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, Rec. 5.4.3.7, 5.4.3.8, 5.4.3.9, and 5.4.3.10)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Falta de letreros de información.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	U	Instalar letreros de información.	República Dominicana		
AGA 490	CAR Visual Aids (Anexo 14, Vol.I, Cap.6, 6.3.1)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Las edificaciones en el interior del aeropuerto no están iluminadas.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	U	Iluminar edificaciones dentro del aeropuerto.	República Dominicana		
AGA 492	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.5, Rec.5.3.9.7, letra b)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDS)	Los últimos 600 mts de luces del borde de la pista no son de color amarillo.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	U	Completar las luces en el borde de la pista con filtros de color amarillo.	República Dominicana		
AGA 493	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.6, 6.3.1)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDS)	Las edificaciones en el interior del aeropuerto no están iluminadas.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	U	Iluminar edificaciones dentro del aeropuerto.	República Dominicana		
AGA 494	CAR Pistas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4.6 and Cap. 9, 9.4.3)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDS)	Pasto muy alto en las franjas de la plataforma.	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	U	Cortar el pasto y mantenerlo a una altura apropiada	República Dominicana		
GRD Granada										
AGA 126	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10.1.9.10.4 y 9.10.6)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	Las vallas en el perímetro están incompletas	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001	U	Proveer barreras de seguridad en el perímetro	Grenada	ABR/ 2003	
AGA 128	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2, Rec. 9.2.32 & 33)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	Los numeros de personal son inadecuados para una Categoría 9 teniendo 7 más un supervisor	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001	U	Se debe incrementar el número de personal a 9 más un supervisor y tres vehículos para la Categoría 9	Grenada	MAR/ 2003	
GTM Guatemala										

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 14	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.3 y 3.4.6)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	La anchura de la franja de la pista es insuficiente en algunas partes como especificado en Anexo 14 Vol I Sección 3.4 - 3.4.3 y 3.4.6	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999, Mayo 2001 y Junio 2006	U	Eliminar obstáculos que infringen en la franja de la pista	Guatemala		
AGA 23	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	No se proporcionan áreas de seguridad en ambos extremos de la pista como especificado en Anexo 14 Vol I Sección 3.4.1	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999 y Mayo 2001	U	Proporcionar RESAS	Guatemala		
AGA 28	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Existen obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos de aproximación despegue, transición y horizontal interna	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999 y en Mayo 2001 Reporte de la IATA Enero 2001	U	Recomendaciones del ASB: 1. La DGAC termine los levantamientos para establecer los obstáculos 2. La DGAC quite, ilumine y señale obstáculos como sea apropiado 3. La DGAC actualice los planos de obstáculos del AIP 4. La DGAC actualice el plan de protección de obstáculos del aeródromo	Guatemala		
AGA 129	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3 - 3.3.2 & 6)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Los registros de las luces de extremo de pista y las bases y pernos del localizador fuera de servicio son objetos en la franja de la pista en ambos extremos de la pista	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001	U	Cubrir los registros con tapas para resistir el peso de aeronaves Quitar las bases y pernos del localizador que esta fuera de servicio	Guatemala		
AGA 131	CAR Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.5)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Se observaron aves sobrevolando las instalaciones de los vertederos de basura reportados cerca del extremo sur de la pista	MAY/ 2001	Visita de la OACI Mayo 2001	U	Confirmar peligro aviario e implantar las medidas mitigadoras necesarias	Guatemala		
AGA 363	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.7)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales de Pista - Las señales de faja lateral de la pista están pintadas desiguales cerca de los umbrales y deberían continuar de lado a lado de las entradas de la calle de rodaje	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Pintar las señales necesarias	Guatemala		
AGA 364	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2.5)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales de pista - La pista carece de la señal de punto de visada	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Pintar la señal de punto de visada	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 365	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2.4.10)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales de Pista - Las señales de punto de espera de lapista están pintadas incorrectamente. Están desplazadas a partir del eje de pista, la pintura está decolorada y hay partes sin pintar.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Pintar todas las señales de punto de espera de la pista	Guatemala		
AGA 367	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2.4.5)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales del Umbral - El diseño de la fajas longitudinales tiene un número insuficiente de fajas para una pista de 60 metros de ancho	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Pintar las fajas necesarias para pistas de 60 m de ancho	Guatemala		
AGA 368	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2.4.7)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Señales del Umbral - La faja transversal no tiene el ancho suficiente para una pista de 60 metros de ancho.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Pintar el ancho requerido para la faja transversal	Guatemala		
AGA 370	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 3.5.6)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Ayudas Visuales - Los sistemas de iluminación de aproximación no son frangibles después de 60 metros del extremo de pista. El área siguiente a los 60 metros de la Pista 19 tiene una valla no-frangible rodeando el sistema de iluminación.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Hacer que los sistemas de iluminación de aproximación sean frangibles y libres de objetos. Remover la valla ubicada en el extremo de la Pista 19.	Guatemala		
AGA 371	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.4)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Ayudas Visuales - Los conectores de las calles de rodaje carecen de letreros obligatorios de instrucciones. Todos los conectores de las calles de rodaje en las entradas del extremo de pista exceden anchuras de 60 metros.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Instalar letreros obligatorios de instrucción y pintar señales complementarias de designadores de pista.	Guatemala		
AGA 372	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.3.4)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Ayudas Visuales - Los sistemas de iluminación tienen luces que no funcionan en el extremo de la Pista 19	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Reemplazar las luces que no funcionan	Guatemala		
AGA 373	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Chap. 5.2.4.9)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Ayudas Visuales - El color de las flechas del umbral desplazado de la pista es amarillo y debería ser blanco	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Repintar las flechas del umbral desplazado de la Pista en color blanco	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 374	CAR Geometría de la Pista (Anexo 14, Vol. I, Chap. 3.9.7)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	La separación entre la pista y la calle de rodaje paralela continua siendo insuficiente para permitir operaciones simultáneas para cierto tipo de aeronaves. La condición de menor calidad también introduce violaciones a la superficie limitadora de obstáculos de aproximación interna cuando circulan algunas aeronaves.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Descontinuar operaciones simultáneas entre la pista y la calle de rodaje paralela. Completa reubicación de la calle de rodaje tan pronto como sea posible. Considerar el suministro de apartaderos de espera en ambos extremos de pista con una separación adecuada desde la pista para mejorar la eficiencia de las operaciones.	Guatemala		
AGA 376	CAR Mantenimiento (Anexo 14, Vol. I, Chap. 2.6.6)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Mantenimiento de Pavimento - La resistencia del pavimento de la plataforma publicado en el AIP está incorrecta - indica pavimento flexible en vez de pavimento rígido actual . La resistencia del pavimento de las calles de rodaje no está publicada en el AIP.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Que la DGAC proporcione a través de la OACI la información de tipo, espesor y edad de pavimento, características de subsuelo y datos de tráfico a Boeing. Boeing calcule los PCNs y los proporcione a la DGAC a través de la OACI. Proporcionar nuevos datos como resultado de la construcción programada.	Guatemala		
AGA 377	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	El servicio de helicópteros es muy frecuente dentro del espacio aéreo del MGGT con helicópteros entrecruzando la pista activa en varias posiciones. Además existe un gran número de pistas de aterrizaje de helicópteros a lo largo de ambos lados de la pista 01/19. La visita de la OACI en 2001 reportó operaciones simultáneas entre aeronaves en la pista y aproximaciones de helicópteros con una separación reducida.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Proporcionar el Plan ATCT que cubre el servicio de helicópteros mientras la pista 01/19 está activa. La DGAC acordó enviar el Plan ATCT que trate el servicio de helicópteros en el espacio aéreo de MGGT para su revisión por parte del Especialista Regional ATM de al Oficina NACC de la OACI	Guatemala		
AGA 379	CAR Area de Seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.5)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	No existen áreas de seguridad e extremo de pista en ambos extremos de la pista. La longitud será suficiente una vez que existan las RESAs adecuadas en ambos extremos de la pista. Cuando MGTK declare la RESA, diversas unidades de luces de aproximación deberán ser frangibles.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Limpiar y graduar el terreno y convertir las unidades de iluminación de aproximación no-frangibles en ambos extremos de la pista.	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 380	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Ayudas Visuales - Las señales viejas de las zonas de parada son visibles y una tiene señales de trazos en ángulo inadecuadas.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Quitar todas las señales de trazos en ángulo de ambos extremos de la pista.	Guatemala		
AGA 382	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.5 y 5.2.6)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Ayudas Visuales - Las señales de la zona de tome de contacto están señalizadas incorrectamente y hace falta una señal de punto de visada.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Quitar las señales viejas y repintar la pista.	Guatemala		
AGA 383	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.7)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Ayudas Visuales - Las señales de faja lateral de la pista están muy tenues, en particular en las superficies de concreto.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Repintar las señales de faja lateral en ambos lados de la Pista 10/28.	Guatemala		
AGA 384	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.4 y Figura 5-28)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	No hay un letrero obligatorio para el Designador de Pista en la zona de viraje de la entrada a la Pista 28	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Instalar el letrero apra el designador de pista	Guatemala		
AGA 385	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	La carta Aeronática Jeppesen establece que se desconoce la ubicación del PAPI en relación con el umbral de pista. RO/AGA informó que MGTK solicitará a COCESNA la documentación para garantizar que la operación del PAPI está certificada.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	MGTK deberá enviar a la OACI la documentación que certifique que el PAPI fue instalado de manera adecuada y operacional.	Guatemala		
AGA 387	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.3)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	La anchura es insuficiente y está cubierta de arbustos y árboles pequeños en la parte nivelada de la franja de la pista.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Quitar los arbustos y árboles pequeños.	Guatemala		
AGA 388	CAR Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.6 y 3.4.7)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Existe una casa pequeña en la parte nivelada de la franja de pista.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Quitar la casa pequeña de la parte nivelada de la franja de la pista.	Guatemala		
AGA 389	CAR Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.6)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Hay un canal abierto, grande y muy profundo que corre paralelo a la pista 10/28 por una distancia de más de 100 metros dentro de la parte nivelada de la franja de la pista. Los canales abiertos, se clasifican como obstáculos.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Quitar el canal o cubrirlo con una tapa que sea capaz de dar soporte a aeronaves muy pesadas.	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 392	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I Cap. 4.1 y Figura 4-1)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Obstáculos - Hay una torre de radio no utilizada junto a la Pista 10/28 la cual invade la superficie limitadora de obstáculos de transición interna.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Quitar la torre de radio no utilizada	Guatemala		
AGA 395	CAR Servicios de salvamento y extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I Cap.9.2.30)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	La estación SEI carece de un acceso directo a la Pista 10/28. MGTK construirá una nueva estación SEI a lo largo de la Pista 10/28 ubicada en la instalación actual y la cual contará con un acceso directo y sin obstáculos	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Iniciar y finalizar la construcción de la estación SEI e informar a la OACI que el SEI está en operación	Guatemala		
AGA 397	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I Cap 9.10.1)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Vallas - Hay una preserva de fauna, principalmente de venados, localizada al lado de la Pista 10/28, la cual carece de vallas que limiten el acceso de la fauna a la Pista 10/28	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	U	Instalar vallas afuera de la franja de la pista	Guatemala		
HND Honduras										
AGA 179	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4, 3.4.1,3.4.2, 3.4.6, 3.4.8, 3.4.10, 3.4.12 al 3.4.17)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín (MHTG)	La longitud de la franja de la pista es insuficiente en el extremo sur de la pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	U	Aumentar la longitud de la franja de pista removiendo los objetos o reduciendo las distancias declaradas para la Pista 19	Honduras		
AGA 182	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1, 3.5.2, 3.5.4, 3.5.6)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La pista no tiene áreas de seguridad de extremo de pista en ambos extremos de la pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	U	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista removiendo los objetos o reduciendo las distancias declaradas para la pista	Honduras		
AGA 184	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - 4.2.27)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Obstáculos infringen las superficies de ascenso en el despegue incluyendo topografía y vegetación y además en la Pista 19 incluye la valla y camino	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	U	Remover la valla y el camino en el extremo sur o reducir las distancias declaradas para la Pista 19	Honduras		
AGA 188	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap.8.4 - 8.4.1)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Se observó un perro en la pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	U	Revisar si existen deficiencias en la valla perimetral y puertas para corregirlas y así asegurar que los animales no puedan entrar en el área de movimiento. Asimismo si los animales radican dentro del aeropuerto, quitarlos	Honduras		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 190	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.9.4 - 9.4.3, 4 & 10)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La superficie de la pista tiene irregularidades en varias áreas y además hay piedras sueltas y depósitos de caucho.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	U	Remover las piedras sueltas a través de un monitoreo continuo, remover el caucho y reparar la superficie del pavimento de la pista.	Honduras		
AGA 191	CAR Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.5)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Se observaron aves sobrevolando las instalaciones de los vertederos de basura reportados cerca del extremo noreste de la pista y sobrevolando la pista durante operaciones de aeronaves.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	U	Confirmar peligro aviario e implantar las medidas mitigadoras necesarias	Honduras		
AGA 192	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.2)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	La longitud de la franja de pista es insuficiente	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio 2006	U	Proveer la franja de pista reduciendo las zonas de parada declaradas	Honduras		
AGA 194	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	No hay áreas de seguridad de extremo de pista en ambos extremos de la pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio 2006	U	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista reduciendo las zonas de parada y las distancias declaradas	Honduras		
AGA 195	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.2.4 & 5)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Las señales designadoras de pista en ambos extremos son incorrectas porque indican la existencia de 2 pistas paralelas	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	U	Corregir las señales designadoras de pista	Honduras		
AGA 196	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.8, 7.2.1 - 7.2.3)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Las señales de la calle de rodaje paralela son incorrectas porque son para una pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	U	Corregir la señal de eje de la calle de rodaje paralela y remover las señales de pista	Honduras		
AGA 198	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 7.3.1-7.3.3 y 5.3.15)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	La Pista 04 está provista con señales de trazos en ángulo en el área anterior al umbral que no aplican	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio 2006	U	Remover las señales de trazos en ángulo en el área anterior al umbral en la Pista 04	Honduras		
AGA 199	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 y 9.2 - 9.2.19, 20, 25, 31, 32 y 38)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Se reportó que las reservas de agentes extintores son insuficientes, el equipo de salvamento en los vehículos es insuficiente, los vehículos están en mal estado, los sistemas de comunicaciones y alerta se encuentran deficientes y el equipo de protección para el personal es inadecuado.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	U	Mantener las reservas de agentes extintores requeridas Proveer el equipo de salvamento requerido en los vehículos Mantener los vehículos en el estado adecuado Mantener los sistemas de comunicaciones y alerta adecuados Proveer el equipo de protección requerido para todo el personal	Honduras		
AGA 201	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10.2.8 y Table 5-1, nota B))	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Las señales de pista están deficientes	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 y julio de 2006	U	Repintar las señales de pista	Honduras		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 202	CAR Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.5)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Se observaron aves grandes en la franja de pista.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001	U	Confirmar peligro aviario e implantar las medidas mitigadoras necesarias	Honduras		
AGA 408	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 7.3, 7.3.1 - 7.3.3 y Figura 7-2)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Ambas zonas de parada de los extremos de pista necesitan señales de trazos en ángulo y de borde adecuadas	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	U	Pintar las señales faltantes que no sean blancas según sea necesario	Honduras		
AGA 409	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.8.1 - 5.2.8.7)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Varias señales curvas del eje de la calle de rodaje que conecta con la Pista 02/20 y del conector de la calle de rodaje D están muy tenues y necesitan repintarse	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	U	Repintar las señales según sea necesario	Honduras		
AGA 411	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.10 y Figura 5-6)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Varias señales del punto de espera de la pista no se extienden completamente a través de lo ancho de la calle de rodaje ni conectan con las señalizaciones de las fajas de las calles de rodaje B y E	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	U	Extender las señalizaciones en todas las calles de rodaje	Honduras		
AGA 412	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 7.2.1 - 7.2.3)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La Calle de Rodaje E no tiene fajas laterales, ni luces de borde	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	U	Pintar las señalizaciones	Honduras		
AGA 413	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.4.2.8)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	El letro de designador de Pista y el de ubicación de la Calle de rodaje A-02, necesita ser reubicado y colocado con la señal del Punto de espera de la pista para la calle de rodaje A	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	U	Reubicar el letrero	Honduras		
AGA 417	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.6 y 3.4.7)	Honduras TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Los canales de drenaje que existen en la porción nivelada de la franja de pista están clasificados como objetos. El canal cubierto con bloques de concreto adyacente al extremo de la Pista 20 no tiene una cubierta adecuada que soporte el peso de las aeronaves. También hay un canal descubierto adyacente a la pista. Hay varias piedras y pilas de escombros de concreto junto al canal abierto	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	U	Quitar todas las piedras y el escombros de concreto e instalar tubería de desagüe que sea cubierta por tierra o reemplazar la cubierta existente con las cubiertas apropiadas	Honduras		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 419	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.1, Cap. 5.2.14.1 al 5.2.14.4)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl.Ramón Villeda Morales	Las líneas de seguridad operacional de la plataforma utilizadas en las zonas de las puertas no son lo suficientemente anchas para las aeronaves de envergadura angosta	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	U	Repintatr aquellas líneas rojas que no tienen una distancia suficiente para la envergadura de las aeronaves	Honduras		
AGA 422	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. Ramón Villeda Morales	Los trajes plateados para los bomberos necesitan ser reemplazados debido a que gran parte de la cubierta de estos trajes está gastada y no está protegida	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	U	Reemplazar con trajes nuevos	Honduras		
HTI Haití										
AGA 29	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2.13 - 4.2.18)	Haití, CAP HAITIEN, Cap Haitien Intl	Existen obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos de aproximación, despegue y transición	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	U	Eliminar obstáculos	Haití		
AGA 62	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10.2 - 9.10.6)	Haití, CAP HAITIEN, Cap Haitien Intl	No se proporciona barrera de seguridad perimetral	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	U	Proveer una barrera de seguridad perimetral	Haití		En proceso.
AGA 68	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cáp. 9.1 y 9.2)	Haití, CAP HAITIEN, Cap Haitien Intl	Servicio de SEI deficiente	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	U	Mejorar el servicio de SEI	Haití		
AGA 69	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cáp. 9.1 y 9.2)	Haití, CAP HAITIEN, Cap Haitien Intl	No existe un plan de emergencia	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	U	Establecer un plan de emergencia y realizar un ensayo del plan	Haití		
AGA 81	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo14, Vol. I, Cap.10, 10.2.1 y 10.2.2)	Haití, PUERTO PRÍNCIPE, Puerto Principe Intl	Deposito excesivo de caucho en la superficie de la pista	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	U	Remover el caucho de la superficie de la pista	Haití		
JAM Jamaica										
AGA 15	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4, 3.4.2.3)	Jamaica, KINGSTON, Norman Manley Intl	La longitud y anchura de la extensión de la franja de pista en ambos extremos de la pista no cumple con Anexo 14 Vol. I Incisos 3.3.2 y 4	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	U	Extender y aumentar la anchura de la franja de pista o reducir las distancias declaradas	Jamaica		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 17	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	La longitud de la franja de pista en el extremo oeste de la pista y la anchura de la franja de pista en ambos extremos de la pista no cumplen con el Anexo 14 Vol. I Incisos 3.3.2, 3 y 4	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	U	Extender y aumentar la anchura de la franja de pista o reducir las distancias declaradas	Jamaica		
AGA 19	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3, Sección 3.3.16)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	La parte nivelada de la franja de pista contiene lagunas y no cumple con Anexo 14, Vol. I, Inciso 3.3.16	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	U	Remover las lagunas de la franja de pista	Jamaica		
AGA 24	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.3.5.1)	Jamaica, KINGSTON, Norman Manley Intl	No se proporcionan áreas de seguridad en ambos extremos de la pista como especificado en Anexo 14 Vol I Sección 3.4.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	U	Proveer áreas de seguridad a los extremos de la pista con una extensión de la plataforma de la pista o con la reducción de distancias declaradas	Jamaica		
AGA 25	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.5.1)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	No se proporciona un área de seguridad en el extremo oeste de la pista como especificado en Anexo 14 Vol I Sección 3.4.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	U	Proveer área de seguridad de extremo de pista con una extensión de la plataforma de la pista o con la reducción de distancias declaradas	Jamaica		
KNA San Kitts y Nevis										
AGA 280	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - Norma 3.4.2)	San Kitts y Nevis, BASSETERRE, Robert L. Bradshaw Int'l	La longitud de la franja de pista en ambos extremos es insuficiente	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	U	Aumentar la franja de pista o no declarar las zonas de paradas y reducir las distancias declaradas de pista	San Kitts y Nevis		
AGA 282	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3, 3.5, 3.5.1 & 3.5.2)	San Kitts y Nevis, BASSETERRE, Robert L. Bradshaw Int'l	No hay áreas de seguridad de extremo de pista	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	U	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista extendiendo el campo aéreo o no declarar zonas de parada y reducir las distancias declaradas de pista	San Kitts y Nevis		
AGA 284	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.10, 9.10.2, 9.10.4 & 9.10.6)	San Kitts y Nevis, BASSETERRE, Robert L. Bradshaw Int'l	Las vallas perimetrales son inadecuadas	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	U	Mejorar las vallas perimetrales para prevenir el acceso no autorizado de personas o la entrada de animales	San Kitts y Nevis		
AGA 286	CAR Área 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	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	U	Ampliar la longitud del área de seguridad de extremo de pista, reducir las distancias declaradas de la Pista 10 o reducir la categoría del aeródromo. Plan de Acción: Proyecto de actualización de la Pista.	Administración de la Isla de Nevis	DIC/ 2006	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 289	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10, 9.10.2, 9.10.4 & 9.10.6)	San Kitts y Nevis, CHARLESTOWN, Vance W. Amory Int'l	Las vallas perimetrales no son adecuadas	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	U	Mejorar las vallas perimetrales para prevenir el acceso no autorizado de personas o la entrada de animales	San Kitts y Nevis		
LCA Santa Lucía										
AGA 112	CAR Condiciones de la superficie del pavimento (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10.2, 10.2.1, 10.2.2. & 10.2.3)	Santa Lucía, CASTRIES, George F.L. Charles Intl.	La superficie del pavimento de la pista es gravemente deficiente en muchas áreas y hay FOD	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	U	Mantener la superficie limpia de FOD y actualizar el pavimento de la pista	Santa Lucía		
AGA 118	CAR Ayudas Visuales (/anexo 14, Vol. I, Cap. 5, Rec. 5.1.1.5)	Santa Lucía, VIEUX FORT, Hewanorra Intl.	El indicador de la dirección de viento no está iluminado	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	U	Proveer iluminación al indicador de viento. Estado: Pendiente	SLASPA	JUN/ 2003	
AGA 120	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.5.1 & 3 y ANP FASID Tabla AOP 1)	Santa Lucía, VIEUX FORT, Hewanorra Intl.	El PAPI de la pista 28 no es operacional debido a la falta de corriente eléctrica.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	U	Proveer PAPI en la Pista 28. Estado: Pendiente	SLASPA	OCT/ 2003	
MEX México										
AGA 146	CAR Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1 y 7)	México, CANCUN, Internacional de Cancun	El área de seguridad de extremo de pista al extremo oeste de la pista no está nivelada	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	U	Nivelar el área de seguridad de extremo de pista	México		
AGA 148	CAR Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.3.1, 6 y 7)	México, MONTERREY, Internacional Gral. Mariano Escobedo	El área de seguridad de extremo de pista al extremo sur de la Pista 16/34 contiene vegetación y no está nivelada	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	U	Remover la vegetación y nivelar el área de seguridad de extremo de pista	México		
AGA 150	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 y 9.2 - 9.2.3)	México, MONTERREY, Internacional Gral. Mariano Escobedo	La categoría de salvamento y extinción de incendios es deficiente para las operaciones ocasionales de B747, An-124 y A330 y regulares de B767.	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	U	Elevar la categoría de SEI de 7 a 8	México		
AGA 152	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.2.3 y ANP, Tabla AOP1)	México, MONTERREY, Internacional Gral. Mariano Escobedo	La señal de eje de Pista 11/29 está deficiente	SEP/ 2001	Visita de la OACI en septiembre 2001	U	Repintar la señal de eje de pista	México		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 341	CAR Geometría de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.1 - 3.1.18 y 19, 3.2.4, 3.3.14, Cap. 10, Rec. 10.1.1, 10.2, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.2.4)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Las pendientes transversales de las pistas, márgenes y franjas deberían facilitar la rápida evacuación y impedir la acumulación del agua en las superficies. A veces cierran las pistas después de lluvias por condiciones de saturación de agua y drenaje inadecuado.	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	U	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. 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. Readecuación 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).	AICM (México)		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 342	CAR Franja de Pista (Anexo 14, Cap. 3, 3.4, 3.4.2)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	La longitud de la franja de la Pista 05L/23R es insuficiente en ambos extremos	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	U	Extender la franja o reducir las distancias declaradas de la pista. Plan de Acción: Para la atención de esta observación, se están llevando a cabo propuesta para que la DGAC las estudie y den su aprobación correspondiente, o en su caso, emitan las recomendaciones y se adopten las medidas necesarias, a fin de notificar las diferencias ante la OACI, o bien, se establezca alguna Norma Mexicana que avale dicha diferencia como regla de estado.	AICM (México)		
AGA 345	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Cap.3.5 y 3.5.1)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	Las longitudes y anchuras de las áreas de seguridad de extremo de pista de la Pista 05L/23R en ambos extremos son insuficientes	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	U	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)		
AGA 349	CAR 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	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	U	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)		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 358	CAR 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.	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	U	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)		
AGA 360	CAR 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	ABR/ 2003	Visita de la OACI en Abril 2003	U	Re-pintar señalización donde esté deficiente	AICM (México)		
NIC Nicaragua										
AGA 233	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.6)	Nicaragua, MANAGUA, Intl Managua	Los helicópteros militares estacionados en la franja de la pista son obstáculos	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002 y julio 2006	U	La Fuerza Aérea procedió al retiro de los helicópteros que se encontraban estacionados en la franja de la pista y se ubicaron en zonas en las cuales no representan ningún obstáculo. La Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales procederá a construir tres plataformas remotas para el estacionamiento de los helicópteros. A la fecha se encuentra aprobado por la Autoridad Aeronáutica el diseño y próximamente se iniciarán las obras de construcción.	Nicaragua	AGO/ 2008	
SLV El Salvador										

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 453	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.14.1 al 5.2.14.4)	El Salvador, SAN SALVADOR, El Salvador Intl	Los letreros no cumplen con la norma	SEP/ 2006	Visita de la OACI septiembre de 2006	U	Reemplazar los letreros de acuerdo a la norma	El Salvador	DIC/ 2008	
AGA 473	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10, 10.2.1, Cap. 3 Rec. 3.4.8, 3.4.10)	San Salvador, Aeropuerto Internacional de El Salvador	Canal que atraviesa sector anterior a los umbrales 07 y 25, compromete la seguridad operacional de las aeronaves que puedan tener un aterrizaje demasiado corto o largo	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Cubrir canal 150 mts, considerando 75 mts. A cada lado del eje proyectado de la pista 07-25	El Salvador	DIC/ 2009	
AGA 475	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.6, 6.1, 6.3.14)	San Salvador, Aeropuerto Internacional de El Salvador	Edificaciones adyacentes a las plataformas no señalizadas	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Señalizar edificios y hangares	El Salvador	DIC/ 2008	
AGA 476	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap.3, Rec. 3.10.2)	San Salvador, Aeropuerto Internacional de El Salvador	Sectores tramos curvos de las márgenes de las calles de rodaje no señalizados	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006.	U	Señalizar tramos curvos de márgenes de calles de rodaje.	El Salvador		
AGA 479	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.2.4, 10.2.8 y 10.2.13)	San Salvador, Aeropuerto Internacional de El Salvador	Fisuras con índice de falla baja en la pista 07-25 y existencia de una gran cantidad de caucho con índice de avance alto.	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	U	Aplicar programa preventivo de fisuras de caucho. Medición periódica coeficiente fricción	El Salvador		
TTO Trinidad y Tabago										
AGA 71	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planificación de emergencias en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 y 9.2)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	Las instalaciones, ubicación y tiempo de respuesta de los servicios de salvamento y extinción de incendios no son adecuados - Ref. Anexo 14 Vol. I Incisos 9.2.19, 25 y 26	MAR/ 2001	Visita de la OACI Marzo 2001	U	Proveer nuevas instalaciones con acceso directo a la pista y asegurando los tiempos de respuesta mínimos a ambos extremos de la pista. Plan de Acción: Una nueva instalación de SEI está en construcción.	Trinidad y Tabago		
AGA 84	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo14, Vol. I, Cap.10, 10.2, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.2.4 y 10.2.8)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	La condición de la superficie de la pista esta deficiente. Deposito excesivo de caucho en la superficie de la pista - Ref. Anexo 14, Vol. I, Inciso 9.4.10	DIC/ 2000	Reporte de la IATA Octubre 2000 Visita de la OACI Marzo 2001	U	Mejorar el pavimento de la pista. Plan de Acción: Se ha removido el caucho. El proyecto de actualización de la pista es continuo.	AATT (Trinidad y Tabago)	SEP/ 2004	
AGA 290	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.2)	Trinidad y Tabago. SCARBOROUGH, Crown Point Int'l	La longitud de la franja de pista es insuficiente en el extremo oeste de la pista	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2002	U	Proveer la longitud requerida en la franja de pista. Plan de Acción: Publicar la falta de provisión de franja de pista en el AIP. Analizar el impacto operacional de reducir las distancias declaradas de la pista.	TTCAA/AATT (Trinidad y Tabago)	MAR/ 2004	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 291	CAR Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1)	Trinidad y Tabago. SCARBOROUGH, Crown Point Int'l	No se provee un área de seguridad de extremo de pista en el extremo oeste	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2002	U	Proveer el área de seguridad de extremo de pista requerida. Plan de Acción: Publicar la falta de provisión de RESA en el AIP. Analizar el impacto operacional de reducir las distancias declaradas de la pista.	TTCAA/AATT (Trinidad y Tabago)	MAR/ 2004	

USA Estados Unidos

AGA 323	CAR Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.5, 3.5.1 y 3.5.2)	Estados Unidos, Puerto Rico, Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marin	No se provee un área de seguridad de extremo de pista al este de la Pista 08/26	OCT/ 2003	Visita de la OACI - octubre 2003	U	Proveer el área de seguridad de extremo de pista ya sea extendiendo y/o desplazando el extremo de la Pista 08 y el umbral de la pista 26 y reducir las distancias declaradas de la pista según corresponda. Plan de Acción: El umbral será desplazado para coincidir con la nueva calle de rodaje S paralela y el nuevo ILS. SJU está trabajando en conjunto con la FAA, US EPA y el Cuerpo de Ingenieros del Ejercito de los Estados Unidos para obtener una FONSI para continuar la extensión de la RESA. El proyecto planificado proporcionará que el área de seguridad ampliada incluya obras del área de seguridad, reubicación del umbral 26 y la aplicación de declaraciones de distancia declarada.	Estados Unidos	2010	Se han implementado proyectos de construcción para rectificar esta deficiencia urgente. La ampliación del área/calle de seguridad de la Pista 26 comenzará a continuación de la apertura de la Pista 10/28 (que se espera comience en enero de 2008).
---------	--	--	---	-----------	----------------------------------	---	---	----------------	------	---

VCT San Vicente y las Grenadinas

AGA 204	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.2)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	No se provee franja de pista en el extremo este de la pista	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Proveer la franja de pista desplazando el extremo de la Pista 07 y reduciendo las distancias declaradas de aterrizaje. Plan de Acción: El extremo de la Pista 07 será desplazado para proveer la franja de pista. Se revisarán las distancias declaradas.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
---------	---	---	---	-----------	-------------------------------------	---	---	---	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 206	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	No se provee área de seguridad de extremo de pista en el extremo este de la pista	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Proveer área de seguridad de extremo de pista desplazando el extremo de la Pista 07 y reduciendo las distancias declaradas de aterrizaje. Plan de Acción: El área de seguridad de extremo de pista será establecida bajo el Proyecto de Renovación del Aeropuerto. Se publicarán nuevas distancias declaradas.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
AGA 207	CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.5, 3.5.1, 3.5.2 & 3.5.4)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	La longitud y el ancho del área de seguridad de extremo de pista es insuficiente	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Corregir las deficiencias del área de seguridad de extremo de pista desplazando el extremo de la Pista 25 y reduciendo las distancias declaradas de despegue. Plan de Acción: El área de seguridad de extremo de pista será establecida en el extremo oeste de la pista bajo el Proyecto de Renovación del Aeropuerto.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
AGA 209	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2 Rec. 4.2.27)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	Obstáculos que infringen en las superficies limitadoras de despegue en la Pista 07 incluyen vallas, caminos, terreno, edificios, y vegetación	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	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	DIC/ 2004	
AGA 213	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap.9, 9.10, 9.10.1 & 9.10.3)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	Se observó una persona no autorizada cruzando la franja de la pista en el extremo oeste y algunas gallinas enfrente de la instalación de salvamento y extinción de incendios	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Asegurar que la barrera perimetral es segura para prevenir el acceso al campo aéreo por parte de animales o personas no autorizadas. Plan de acción: Reparación y reemplazo de las vallas de seguridad y construcción de un camino perimetral a lo largo de la valla.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	DIC/ 2005	
AGA 214	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2 - 9.2.3, 5 & 6)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	La categoría de salvamento y de extinción de incendios debería ser 7, mínimo 6, para operaciones de B727	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Descontinuar las operaciones de B727 o elevar el SEI a la Categoría 7, mínimo 6. Plan de Acción: La Categoría del SEI será elevada de acuerdo a los tipos de aeronave que utilizan el aeropuerto.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 215	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.10.2, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3 & 10.2.4)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	El pavimento de los laterales de la pista, la calle de rodaje y plataforma es deficiente y existe FOD	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Mantener las superficies del pavimento limpias de FOD y reparar los pavimentos. Plan de acción: La reparación y mejoras a las superficies de la plataforma, es parte continua del Proyecto de Renovación del Aeropuerto.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2006	
AGA 216	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5, 9.4.21)	San Vicente y las Granadinas, KINGSTOWN, E. T. Joshua	Las señales designadoras de pista y umbral de la Pista 07 están desteñidas	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Repintar señales de pista. Plan de Acción: La acción correctiva se está llevando a cabo.	Min. NS, PS & AD San Vicente y las Granadinas	JUN/ 2004	
AGA 219	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3 - Manual de Aeropuertos STOL 3.3.2.2)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	La longitud de la franja de la pista en el extremo este de la pista es insuficiente	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Desplazar el extremo de la Pista 09 y reducir la distancia declarada de despegue correspondiente	San Vicente y las Granadinas		
AGA 220	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - Manual de Aeropuertos STOL 4.2)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	El terreno y la vegetación infringe gravemente en la superficie limitadora obstáculos en despegue en base con las distancias declaradas de la pista para despegue publicadas en el AIP	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Reducir la distancia declarada para el despegue en la Pista 09 para reflejar un desplace en el extremo de la pista para despegues en un patrón de salida en curva y publicarlas en el AIP	San Vicente y las Granadinas		
AGA 221	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - Manual de Aeropuertos STOL 5.3.1)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	No hay señal designadora de pista de aeropuerto STOL en el umbral de la Pista 09	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Proveer la señal designadora de pista de aeropuerto STOL	San Vicente y las Granadinas		
AGA 222	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 - Manual de Aeropuertos STOL 9.1.1 & 2)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	No existe un plan de emergencia para aeropuerto STOL	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Preparar un plan de emergencia para aeropuerto STOL	San Vicente y las Granadinas		
AGA 223	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2 - Manual de Aeropuertos STOL 9.2.2 y Anexo 14 Vol. I para. 9.2.29 & 30)	San Vicente y las Granadinas, MUSTIQUE, Mustique	La posición actual del vehículo de salvamento y extinción de incendios en el extremo oeste de la plataforma es remota para el personal y no tiene un acceso directo a la pista y el personal de Seguridad tiene un papel doble como personal de SEI	DIC/ 2001	Visita de la OACI en diciembre 2001	U	Reubicar la posición del vehículo SEI para que el mismo esté cerca al personal y que tenga un acceso directo a la pista; especificar los procedimientos de seguridad en caso de una emergencia	San Vicente y las Granadinas		
ABW Aruba										
AGS 29	CAR Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Aruba	Implantación del WGS-84 esta en proceso	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	U	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2005	Determinación de obstáculos.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 96	CAR Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Aruba	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	U	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
ANT Antillas Neerlandesas										
AIS 41	CAR Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Antillas Neerlandesas	Falta de implantación del WGS-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	U	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2004	Determinación de obstáculos
AIS 104	CAR Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Antillas Neerlandesas	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	U	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
BHS Bahamas										
AIS 17	CAR Anexo 15, Capitulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capitulo 5, Paras. 5.1.1.1 y Sec. 5.3	Bahamas	Distribución oportuna de la información por NOTAM	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	U	Necesidad de difusión oportuna de la información operacional mediante NOTAM	Estado		
AIS 30	CAR Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Bahamas	Implantación del WGS-84 esta en proceso	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	U	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2005	Determinación de obstáculos.
BLZ Belice										
AIS 31	CAR Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Belice	Falta de implantación del WGS-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	U	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2006	El WGS 84 se llevó a cabo en P.S.W. Aeropuerto Internacional Goldson el 14 de noviembre de 2005. La mayor parte de las coordenadas WGS-84 han sido identificadas y publicadas en el AIP de Belice. Aún falta hacer una investigación debido a la extensión de la pista. Esto se llevará a cabo dentro de poco tiempo.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 273	CAR Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Belice	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	ABR/ 2001	Registros/archivos en la OR NACC; Visita de la OACI Abril 2001	U	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		El AIP de Belice (Segunda Edición) se publicó en 2005. Belice tiene, actualmente, un Sistema AIRAC, Enmienda/Suplemento AIP y un Sistema NOTAM.

CRI Costa Rica

AIS 33	CAR Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Costa Rica	Implantación parcial del WGS-ENE/ 1998 84		Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	U	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	JUL/ 2007	Determinación de obstáculos.
--------	---	------------	---	--	---	---	--	--------	-----------	------------------------------

DOM República Dominicana

AIS 34	CAR Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	República Dominicana	Implantación parcial del WGS-ENE/ 1998 84		Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados. Se informo de un proyecto que continuan los levantamientos en WGS-84 (enc. 131 file NE-58-3/mar-15-2002)	U	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84. Plan de acción: 90% ejecutado.	Estado	NOV/ 2004	Coordinación administrativa. Determinación de obstáculos.
--------	---	----------------------	---	--	---	---	--	--------	-----------	---

GTM Guatemala

AIS 11	CAR Anexo 15, Cap. 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras 36 a 37	Guatemala	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	U	Necesidad de mantener al día la información/datos aeronáuticos contenidos en el AIP	Estado		
AIS 36	CAR Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	Guatemala	Implantación parcial del WGS-ENE/ 1998 84		Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	U	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2006	Determinación de obstáculos.
AIS 99	CAR Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Guatemala	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	U	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		

HND Honduras

AIS 13	CAR Anexo 15, Cap. 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras 36 a 37	Honduras	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	U	Necesidad de mantener al día la información/datos aeronáuticos contenidos en el AIP	Estado		
--------	---	----------	---	-----------	-------------------------------	---	---	--------	--	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 101	CAR Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Honduras	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	U	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
AIS 267	CAR Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 59 k), 61, 62. 64 7) y Tabla FASID AIS 7.	Honduras	Falta de producción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1000 000 de OACI	ENE/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC. Informes del GREPECAS	U	Necesidad de producir una carta.	Estado		
JAM Jamaica										
AIS 14	CAR Anexo 15, Cap. 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras 36 a 37	Jamaica	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	U	Necesidad de mantener al día la información/datos aeronáuticos contenidos en el AIP	Estado		
MEX México										
AIS 26	CAR Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Paras. 5.1.1.1 y Sec. 5.3	México	Distribución oportuna de la información por NOTAM	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	U	Necesidad de difusión oportuna de la información operacional mediante NOTAM	Estado		
AIS 40	CAR Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	México	Falta de implantación del WGS-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	U	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado		Determinación de obstáculos.
AIS 311	CAR Anexo 15, Capítulo 4, Paras. 4.2.8 y 4.3.4., Capítulo 6; Doc 8733 ANP Básico Parte VIII, Paras. 45 a 49	México	Falta de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC	NOV/ 1994	Registros/archivos en la OR NACC	U	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC en el paquete integral de información aeronáutica.	Estado/Seneam	DIC/ 2007	
AIS 338	CAR Anexo 15, párrafo 4.3.5	Mexico	En la lista verificativa de la Enmienda al AIP, de la sección AD, se citan una serie de cartas aeronáuticas con cambios. Estas cartas no tienen ningún designador de página que indique su pertenencia a la sección AD.	DIC/ 2006	Cuando se publique una Enmienda al AIP, se incluirá una referencia al número de serie de los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica que se hayan incorporado en la enmienda.	U	Enmendar la Sección AD del AIP/MEX para incluir las cartas aeronáuticas respectivas.			
SLV El Salvador										
AIS 10	CAR Anexo 15, Cap. 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras 36 a 37	El Salvador	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	U	Necesidad de mantener al día la información/datos aeronáuticos contenidos en los Documentos AIP	Estado		
AIS 35	CAR Anexo 15 Para. 3.6.4; Anexo 4 Para. 2.18; Doc. 8733, ANP Básico, Parte VIII, Paras 50 a 58, Tabla FASID AIS 5	El Salvador	Implantación parcial del WGS-ENE/ 84	WGS-ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados	U	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84	Estado	NOV/ 2006	Determinación de obstáculos.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS	98 CAR Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	El Salvador	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	U	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
TCA Islas Turcas y Caicos										
AIS	28 CAR Anexo 15, Capitulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Paras. 5.1.1.1 y Sec. 5.3	Islas Turcas y Caicos	Distribución oportuna de la información por NOTAM	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	U	Necesidad de difusión oportuna de la información operacional mediante NOTAM	Estado		
AIS	105 CAR Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras. 9 a 12	Islas Turcas y Caicos	Falta de asignación de la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	U	Necesidad de asignar la más alta prioridad a la impresión de las publicaciones AIS.	Estado		
BHS Bahamas										
ATM	18 CAR Uso de la fraseología aeronáutica	Bahamas	En general el uso de la fraseología aeronáutica en inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	ATS/SG/9, Misión del RO ATM/SAR de abril 2005.	U	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica acorde a lo indicado en el Doc 444 PANS-ATM. Bahamas está adoptando los SARPS de la OACI.	DGAC Bahamas	MAR/ 2009	Bahamas está en proceso de conversión para completar los procedimientos y fraseología OACI.
GRD Granada										
ATM	25 CAR Uso de la fraseología aeronáutica	Grenada	En general el uso de la fraseología aeronáutica en inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	ATS/SG/9	U	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica.	ECCAA	MAR/ 2010	a) La DGAC realiza inspecciones periódicas a la dependencia ATC. b) Continúa el proceso de implementación legislativa con respecto a la competencia de idioma.
HND Honduras										
ATM	10 CAR Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo CAR/SAM/3 Rec. 5/35	Honduras	El desempeño en idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la incidencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos.	OCT/ 1995	GREPECAS/5	U	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 que el reclutamiento e nuevo personal esté conforme a las Normas OACI; asimismo, dominio del idioma inglés.	DGAC Honduras	MAR/ 2010	ICCAE proporciona instrucción continua en el uso de fraseología aeronáutica.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ATM 28	CAR Uso de la fraseología aeronáutica	Honduras	En general el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés no cumple con los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	ATS/SG/9	U	ICCAE proporciona un continuo entrenamiento en el uso de la fraseología aeronáutica.	DGAC Honduras	MAR/ 2010	

HTI Haití

ATM 5	CAR Suministro de Servicios de Control de Aeródromo	Haití/ Aeródromo Cap. Haitien	Los servicios de control de aeródromo no son proporcionados en el Aeródromo Cap. Haitien	MAY/ 1998	Misión al Estado Oficina NACC	U	Servicios de Control de aeródromo deberán ser suministrados en Cap. Haitien	DGAC Haiti	DIC/ 2003	La primera etapa es mantener información de vuelo el aeropuerto de Cap Haitien a mediano plazo y hacer cambios necesarios, este proyecto ya ha empezado mientras que se trabaja sobre un proyecto del nuevo aeropuerto.
-------	---	-------------------------------	--	-----------	-------------------------------	---	---	------------	-----------	---

NIC Nicaragua

ATM 1	CAR Suministro de servicio de control de tránsito aéreo CAR/SAM/3 Rec. 5/33	Nicaragua	En algunos tramos de las rutas ATS de las FIR indicadas, aún no se cuenta con ATS en los niveles requeridos	SEP/ 1994	GREPECAS/4, Informe IATA Conc. 4/10, Apéndice 5	U	La INAC informó sobre una estrategia de implementación que podría ser completada en el 2008. La Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales (EAAI) solicitó a la Autoridad Aeronáutica la Instalación de Radars de Vigilancia Secundario en el Aeropuerto Internacional A. C. Sandino y en el aeródromo de Bluefields.	INAC Nicaragua	DIC/ 2008	
-------	---	-----------	---	-----------	---	---	---	----------------	-----------	--

SLV El Salvador

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ATM	8 CAR Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo CAR/SAM/3 Rec. 5/35	El Salvador	El desempeño en idioma inglés de algunas dependencias ATC está por debajo del nivel deseado y podría ser un factor contribuyente para la ocurrencia de incidentes y/o accidentes aeronáuticos.	OCT/ 1995	GREPECAS/5. Se han tomado acciones de colaboración con otros Estados para capacitación recurrente en el idioma inglés de los controladores de tránsito aéreo.	U	a) Al efecto de alcanzar y mantener el nivel de idioma inglés requerido, el Estado establecerá un plan de capacitación permanente y continua de idioma inglés que contempla el seguimiento de las mejoras del personal de las dependencias ATC . b) El Estado exigirá al personal que ingresa a prestar funciones en las dependencias ATC el conocimiento de inglés según el Anexo 1 de la OACI	DGAC El Salvador	MAR/ 2010	ICCAE proporciona un continuo entrenamiento en el uso de la fraseología aeronáutica.
ATM	24 CAR Uso de la fraseología aeronáutica	El Salvador	En general el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés no cumple con los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	ATS/SG/9. Se han implementado cursos recurrentes para el uso de la fraseología aeronáutica de los controladores de tránsito aéreo.	U	ICCAE proporciona un continuo entrenamiento en el uso de la fraseología aeronáutica.	DGAC El Salvador	MAR/ 2010	
MEX México										
CNS	54 CAR VHF/AMS-voz. Plan de servicio móvil aeronáutico (Tabla CNS2A)	México	Falta de cobertura oral VHF-AMS por debajo de FL280 en la FIR de Houston oceanic en los límites de la CTA Mérida con la CTA Monterrey. Este requisito no figura en la Tabla CNS 2A del FASID, lo cual la OACI está coordinando con los Estados Unidos.	ENE/ 2002	Misión del RO/ATM	U	Implementar equipo requerido para la operación de las funciones VHF/AMS oral. Implementar una estación VHF remota en Territorio de México basado en un acuerdo existente entre Estados Unidos y México; así como su mitigación mediante implementación de ADS-B.	México		Aprobación del presupuesto específico para este fin.
ANT Antillas Neerlandesas										
MET	5 CAR Información SIGMET (Anexo 3, Parte I, Capítulo 7, norma 7.1.1).	Antillas Neerlandesas	No todos los mensajes SIGMET se preparan con base en los procedimientos establecidos por la OACI.	MAY/ 1996	Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	U	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de las Tabla MET2A.	Estado	ABR/ 2003	TC, CB y VA deben ser reportados en SIGMET pero TC y VA ocasionalmente afectan a la FIR Curacao, los avisos TC son emitidos por TCRC Miami y sistemas de nubes TC y CB pueden identificarse en imágenes satelitales.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

HND Honduras

MET	81	CAR	Establecimiento de oficina de vigilancia meteorológica (MWO) (Anexo 3, Ap. 3, Norma 3.4.1 y Tabla MET 2B del FASID CAR/SAM).	Honduras	Honduras no cuenta con instalaciones adecuadas para la MWO de Tegucigalpa.	SEP/ 2005	U	DGAC		MWO requiere mejores instalaciones y comunicaciones ya que emite el SIGMET para la FIR Centroamérica.
MET	83	CAR	Documentación de vuelo (Anexo 3, Cap. 9, Norma 9.3.4)	Honduras	No se esta preparando documentación de vuelo.	SEP/ 2005	U	DGAC		La oficina MET está equipada con una estación de trabajo WAFS pero requiere instalaciones y servicios de comunicación para proporcionar documentación de vuelo a usuarios distantes.
MET	84	CAR	Comunicaciones (Anexo 3, Cap. 11, Normas 11.1.1, 11.1.2, 11.1.4)	Honduras	No se está cumpliendo con estos requisitos.	SEP/ 2005	U	DGAC		MWO está enlazado a AFTN pero se requiere mejores comunicaciones, incluyendo Internet para contactar los observatorios volcánicos Washington VACC y las dependencias ATS, AIS y MET en Centroamérica.
MET	85	CAR	Intercambio de aeronotificaciones especiales (Anexo 3, Cap. 5, Norma 5.9)	Honduras / Dependencias ATS	Las dependencias ATS no documentan los AIREP especiales a las dependencias MET.	SEP/ 2005	U	DGAC		Elaborar una carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido en la misma.

HTI Haití

MET	2	CAR	Información SIGMET (Anexo 3, Parte I, Capítulo 7, norma 7.1.1)	Haití	No todos los mensajes SIGMET se preparan con base en los procedimientos establecidos por la OACI	MAY/ 1996	U	Estado	ABR/ 2003	Se debería notificar TC, CB y VA en SIGMET pero TC y VA ocasionalmente afectan a la FIR Port-au-Prince, los avisos TC son emitidos por Miami TCRC y los sistemas de nubes TC y CB pueden identificarse en imágenes satelitales.
										a) Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM
										Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de las Tabla MET2A.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA REGION CAR

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

JAM Jamaica

MET	4 CAR	Información SIGMET (Anexo 3, Parte I, Capítulo 7, norma 7.1.1)	Jamaica	No todos los mensajes SIGMET se preparan con base en los procedimientos establecidos por la OACI.	MAY/ 1996	Implantar las Recomendaciones del SIP COM/MET para la Región CAR, b) Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM.	U	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de las Tabla MET2A.	Estado	ABR/ 2003	Se han de reportar TC, CB y VA en SIGMET pero TC y VA ocasionalmente afectan a la FIR Kingston, los avisos TC son emitidos por TCRC Miami y los sistemas de nubes TC y CB pueden identificarse en imágenes satelitales.
-----	-------	--	---------	---	-----------	---	---	--	--------	-----------	---

HTI Haití

SAR	1 CAR	Instalaciones y servicios de búsqueda y salvamento CAR/SAM/3 Rec. 6/2	Haití SRR/RCC Port-au-Prince	SRR/RCC no implantados	OCT/ 2005	GREPECAS/5., Misión RO ATM/SAR Abril 2005.	U	Se ha creado un Comité SAR para preparar la documentación apropiada, hacer la coordinación necesaria e implantar la Unidad SAR. El Manual de Procedimientos y el Manual de Operación han sido adoptados. Se han discutido Cartas de Entendimiento con diferentes unidades y se firmarán próximamente. Se ha nombrado un Coordinador de Unidad SAR y el entrenamiento está en proceso. La Unidad SAR estará completamente operacional para el primer semestre de 2009.	DGAC Haiti	JUL/ 2009	
-----	-------	---	------------------------------	------------------------	-----------	--	---	---	------------	-----------	--

TTO Trinidad y Tabago

SAR	2 CAR	Instalaciones y servicios de búsqueda y salvamento CAR/SAM/3 Rec. 6/2	Trinidad y Tabago RCC Piarco	SAR parcialmente implantada	OCT/ 1995	GREPECAS/5	U	Adquisición del equipamiento en curso para RCC. Los servicios SAR los proporciona la marina de Trinidad y Tabago..	DGAC Trinidad y Tabago/Ministerio Seguridad Nal.	DIC/ 2009	Finalizaron los acuerdos SAR con SRR y RCC.
-----	-------	---	------------------------------	-----------------------------	-----------	------------	---	--	--	-----------	---

Appendix C / Apéndice C

RISK ASSESSMENT / EVALUACIÓN DE RIESGO “U” DEFICIENCIAS / DEFICIENCIAS “U”

ID	Classification of “U” Deficiencies / Clasificación de las deficiencias “U”		Risk Assessment / Índice de riesgo
	Previous / Anterior	Current / Actual	
ARGENTINA			
AGA 220 SAM	U		
AIS 35 SAM	U		
ATM 1 SAM	U		
CNS 11 SAM	U		
BOLIVIA			
AIS 7 SAM	U		
AIS 16 SAM	U	Corrected / Corregida	
AIS 27 SAM	U	Corrected / Corregida	
MET 30 SAM	U		
BRAZIL / BRASIL			
AGA 476 SAM	U		
AGA 492 SAM	U		
AGA 493 SAM	U		
AGA 494 SAM	U		
AIS 2 SAM	U		
ATM 36 SAM	U		
COLOMBIA			
AGA 448 SAM	U	A	3B
AGA 454 SAM	U	A	3B
AGA 455 SAM	U	Corrected / Corregida	
MET 32 SAM	U	A	3C
ECUADOR			
AGA 306 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 328 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 459 SAM	U	Corrected / Corregida	
AIS 19 SAM	U	Corrected / Corregida	
AIS 32 SAM	U	Corrected / Corregida	
ATM 5 SAM	U		
MET 33 SAM	U		
GUYANA			
AIS 9 SAM	U		
AIS 20 SAM	U		
MET 28 SAM	U		
PANAMÁ / PANAMÁ			
	U	A	3B
MET 81 SAM	U	A	3B
PARAGUAY			
AGA 24 SAM	U		
ATM 10 SAM	U	A	4C
ATM 21 SAM	U	Corrected / Corregida	
MET 36 SAM	U		
SURINAME/SURINAM			
AGA 231 SAM	U		
AGA 429 SAM	U		
AIS 13 SAM	U		
AIS 31 SAM	U		
MET 58 SAM	U		
MET 59 SAM	U		
URUGUAY			
ATM 11 SAM	U		
ATM 23 SAM	U		
MET 39 SAM	U		
VENEZUELA			
AGA 26 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 27 SAM	U	Corrected / Corregida	

ID	Classification of "U" Deficiencies / Clasificación de las deficiencias "U"		Risk Assessment / Índice de riesgo
	Previous / Anterior	Current / Actual	
AGA 28 SAM	U	A	2D
AGA 73 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 74 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 75 SAM	U	A	3D
AGA 80 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 83 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 85 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 86 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 93 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 392 SAM	U		3C
AGA 424 SAM	U	Corrected / Corregida	
AGA 427 SAM	U	A	3C
AGA 460 SAM	U	A	3C
AGA 461 SAM	U	Corrected / Corregida	
AIS 14 SAM	U	A	2E
AIS 231 SAM	U	A	2E
ATM 25 SAM	U	A	4D
ATM 27 SAM	U	A	4D
CNS 14 SAM	U	A	3D

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
BRA Brasil										
AGA 476	SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Pontapora Int'l	El ANP requiere SEI CAT 6. Hay CAT 2	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/07 del respectivo Informe)	U	Elevar la SEI a CAT 6	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 492	SAM Doc 8733, FASID CAR/SAM – AOP	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Rubem Berta Int'l	El ANP requiere SEI CAT 3. Hay CAT1	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/23 del respectivo Informe)	U	Elevar la SEI a CAT 3	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 493	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 9; Doc 9137-AN/898, Partes 3 & 8	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Rio de Janeiro Int'l	Vegetación alta en las franjas de pistas y de calles de rodaje	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/24 del respectivo Informe)	U	Cortar y Mantener a vegetación con altura adecuada	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
AGA 494	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 9	BRASIL/ANAC/INFRAERO/Rio de Janeiro Int'l	La reserva de agente extintor complementario estaba por debajo de 200 %	AGO/ 2006	Misión Regular de la OACI (01-03 AGO/06, Acción Recomendada AGA/25 del respectivo Informe)	U	Mantener la reserva mínima de 200 % del agente extintor complementario	BRASIL/ANAC/INFRAERO		
COL Colombia										
AGA 448	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 9	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/EI Dorado Int'l Airport	Centro de operaciones de emergencia y plan de emergencia no están bien estructurados	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/01 del respectivo Informe)	U	Implementar un buen centro de operaciones de emergencia y mejorar el plan de emergencia. "PLAN DE ACCION PENDIENTE"	AEROCIVIL/BOGOTA/EI Dorado Int'l Airport		Reclasificada en 01FEB08 como deficiencia "A", de acuerdo a los nuevos procedimientos de la GANDD ("fast track" del GREPECAS)
AGA 454	SAM Anexo 14, Vol. I, Cap. 3	COLOMBIA/AEROCIVIL/BOGOTA/EI Dorado Int'l Airport	Depresión entre umbral y luces de umbral en ambas cabeceras (pista 13L/31R)	OCT/ 2005	Misión Regular de la OACI (28-30/SEP/2005, Acción Recomendada AGA/07 del respectivo Informe)	U	Eliminar depresión entre umbrales y luces de umbrales. "PLAN DE ACCION PENDIENTE"	AEROCIVIL/BOGOTA/EI Dorado Int'l Airport		Reclasificada en 01FEB08 como deficiencia "A", de acuerdo a los nuevos procedimientos de la GANDD ("fast track" del GREPECAS)
PAN Panama										
AGA 462	SAM Anexo 14, Vol. I	PANAMA/DGAC/TOCUMEN S.A.	Debil coordinación entre el área AGA de la DGAC y Tocumen S.A.	ABR/ 2006	Misión Regular de la OACI (26-28/ABR/06, Nueva Acción Recomendada AGA/01 del respectivo Informe)	U	Mejorar la coordinación entre el área AGA de la DGAC y Tocumen S.A.	PANAMA/DGAC/TOCUMEN S.A.		
PRY Paraguay										

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 24 SAM	Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aeródromo de Asunción/Silvio Pettirosi	El pavimento de la pista principa está en proceso de deterioro		Detectado durante la misión realizada por la Secretaría de la OACI Fax de 22 NOV 2002 de Paraguay	U	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	

SUR Suriname

AGA 231 SAM	Servicios de salvamento y extinción de incendios (Doc 8733, Vol. II, FASID y Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2)	Suriname/NEW NICKERIE/Aeródromo Maj. Fernandes	El aeródromo no cuenta con servicios de salvamento y extinción de incendios. El Plan Regional de Navegación Aérea recomienda Categoría 3	NOV/ 2002	Detectado durante misión conducida por la Secretaría de la OACI	U	Proveer Categoría 3 para los servicios de salvamento y extinción de incendios y/o informar a la Oficina SAM de la OACI cuando esto será llevado a cabo "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Suriname		
AGA 429 SAM	Anexo 14, Vol. I, Cap 9 & Doc 9137-AN/898, Part 7	SURINAM/CAA	No hay planes de emergencia en los aeropuertos	JUN/ 2005	Misión Regular de la OACI (30/31/MAY-01 JUN/2005, Acción Recomendada AGA/01 del respectivo Informe)	U	Implementar planes de emergencia en los aeropuertos	CAA		

VEN Venezuela

AGA 28 SAM	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, MARACAIBO/Aeródromo o La Chinita	No hay PAPI en la pista 20		Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	U	Instalar PAPI en la pista 20 "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Venezuela		
AGA 75 SAM	Condiciones de la superfcie de calle de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo de Maiquetia	Grietas y vegetación crecida en las calles de rodaje. No hay mantenimiento de pavimento. Presencia de FOD (pérdida de agregados)		Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001	U	Reconstruir las calles de rodaje "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	Venezuela		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AGA 427 SAM 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	DIC/ 2004	Misión Regular de la OACI (06-09 DIC 2004, Acción Recomendada AGA/39 del respectivo Informe)	U	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	MAR/ 2006	
AGA 460 SAM Anexo 14, Vol. I, Chap. 9		VENEZUELA/INAC/IAAIM	Último ejercicio de emergencia a escala completa en 02 MAR 03	ABR/ 2006	Misión Regular de la OACI (24-26/ABR/06, Nueva Acción Recomendada AGA/01 del respectivo Informe)	U	Planifique y desarrolle, urgentemente, ejercicio completo para el plan de emergencia "PLAN DE ACCIÓN PENDIENTE"	VENEZUELA/INAC/IAAIM		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

ARG Argentina

AIS	35 SAM Anexo 15; 3.6.1 Idioma inglés	Argentina	Requerimiento de utilizar el idioma inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.		Registros Oficina SAM.	U	1. # El plan de acción (2006) indica que se esta tomando medidas. NOTAM impl. 100%; AIP 30%.	Estado indicado	DIC/ 2009	2008: Se efectuó el requerimiento de personal traductor especializado en inglés para poder cumplir con los plazos.
-----	--------------------------------------	-----------	--	--	------------------------	---	--	-----------------	-----------	---

BOL Bolivia

AIS	7 SAM 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.		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción (2006) 90% de implantación	Estado indicado	DIC/ 2008	
-----	---	---------	---	--	-----------------------	---	---	-----------------	-----------	--

BRA Brasil

AIS	2 SAM Anexo 15 de OACI, Capitulo 4; [Apéndice 1, ENR 6 y AD 2.24]. AIP Reestructurado	Brasil	Necesidad de publicar AIP bajo el nuevo formato reestructurado. Se requiere que se incluya en la Sección AIP/ENR, las cartas de navegación en ruta; y en la Sección AIP/AD todas las cartas aeronauticas pertinentes a cada aeropuerto internacional.		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción (2004) no indica que acciones se estan tomando.	Estado indicado	
-----	---	--------	---	--	-----------------------	---	--	-----------------	--

GUY Guyana

AIS	9 SAM 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.		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción 2004 60% implemented	Estado indicado	
AIS	20 SAM 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.		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción (2004. 80% implantado.	Estado indicado	

SUR Suriname

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 13	SAM 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.		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción 2005. En progreso	Estado indicado		
AIS 31	SAM 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.		Registros Oficina SAM.	U	Plan de acción (2005). 80% implantada	Estado indicado		
VEN Venezuela										
AIS 14	SAM 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.		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción (2006) En progreso.	Estado indicado	JUN/ 2009	2008: La implantación del sistema WGS 84 se encuentra en un 90% de avance. Se realizó el levantamiento topográfico en 33 aeropuertos del país, dichos datos están publicados en el AIP/VZLA y en la cartografía aeronáutica. Sólo falta por publicar la ondulación geoidal la cual esta programada para la próxima enmienda 20NOV2008.
AIS 59	SAM Anexo 4, 17; Cap. 17.1. Carta VFR (Escala 1:500,000)	Venezuela	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas bajo el WGS-84 por la falta de producción de la carta WAC - OACI.		Registros Oficina SAM.	U	Plan de acción (2006) En progreso	Estado indicado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIS EN LA REGION SAM

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AIS 231 SAM	CAR-SAM ANP Part VIII (AIS); Para. 65, 66, 67, 68 y 69. Sistema AIS automatizado Regional	Venezuela	Requisito de implantar sistemas automatizados en los Servicios AIS, conforme a lo indicado en el plan de Navegación Aérea CAR/SAM..		Registros Oficina SAM	U	Plan de acción (2006) En progreso. Un nuevo sistema automatizado se encuentra en los trámites de adquisición. El Proyecto de Sistema Integrado Aeronáutico (Base de Datos) permitirá la generación y actualización del AIP, diseñar y producir procedimientos de vuelo instrumental y visual, simulación de desempeño de radioayudas, estructurar espacios aéreos, simulación de vuelos de comprobación, producción y actualización de cartografía entre otras bondades.	Estado indicado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

ARG Argentina

ATM	1 SAM	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). El nivel especificado en los requisitos relativos a la competencia lingüística en inglés será exigible a partir del 05 de marzo de 2011.	OCT/ 1995	GREPECAS/5. Notificación de cumplimiento mediante Adjunto C a la comunicación AN/12.44.6-07/68.	U	0. 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). Para 2009-2010 se espera conseguir el nivel 4 de Anexo. 1. Durante la misión de 2006 se tomó nota del programa de competencia en el uso del idioma inglés en los ATS (PRONACEII) implantado. La DHA habilita al personal y establece el sistema de evaluación inicial y recurrente. Las Regiones Aéreas evalúan localmente y supervisan al personal. La DTA coordina la evaluación periódica.	CRA Argentina	MAR/ 2011	2008: El 17 de mayo de 2007, se firmó un convenio entre el Ministerio de Defensa y la Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, con la finalidad de implantar, desarrollar, monitorear y evaluar la capacitación en idioma inglés. (ROGER). Este convenio complementa la disposición No. 19/05 (PRONACEII). 2007: Se estableció un plan de acción con medidas para mitigar el riesgo conforme se establece en la Resolución A36-11 de la Asamblea de la OACI.
-----	-------	---	-----------	--	-----------	---	---	---	---------------	-----------	---

BRA Brasil

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ATM 36 SAM	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		Reportado por IATA durante el ASB/5	U	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		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.

ECU Ecuador

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
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 proceso en 2007.

PRY Paraguay

ATM 10	SAM 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)	OCT/ 1995	GREPECAS/5	U	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	DIC/ 2007	Paraguay informó que prevé su solución en 2007.
--------	---	----------	---	-----------	------------	---	--	----------------	-----------	---

URY Uruguay

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ATM 11 SAM	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)	OCT/ 1995	GREPECAS/5	U	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		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 SAM	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	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. 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		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.

VEN Venezuela

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
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.

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ATM 27 SAM	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)	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. (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	JUL/ 2010	Actualmente se encuentra en el país un experto en competencia lingüística de la OACI, quien realizará durante cinco semanas una evaluación de desempeño en el idioma inglés al personal de las diferentes dependencias ATS. Se realizó la modificación del Pensum de estudio de los Cursos Básico y Avanzado de Tránsito Aéreo y se incrementó en seiscientos (600) horas la materia de inglés. Venezuela informó ha implementado un proceso continuo de capacitación para los controladores de tránsito aéreo previendo la solución de esta deficiencia en 2008.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS EN LA REGION SAM

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

ARG Argentina

CNS	11 SAM	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.	SEP/ 1994	GREPECAS/4. Informe IATA.	U	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	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
-----	--------	--	-----------	--	-----------	---------------------------	---	--	------------------	--

VEN Venezuela

CNS	14 SAM	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	MAY/ 2001	Reunión AP/ATM/2.	U	Un nuevo sistema de comunicaciones VHF para el ACC de Maiquetia ha sido adquirido a través de la Sección de Cooperación técnica de la OACI a fin de garantizar la cobertura total de la FIR .El sistema se encuentra en fase de instalación y se espera su puesta en operación para mediados del año 2008.	CAA de Venezuela	OCT/ 2007
-----	--------	--	-----------	---	-----------	-------------------	---	--	------------------	-----------

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

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.
-----	--------	--	--	---	-----------	--	---	--	--------	--

COL Colombia

MET	32 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)	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.	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 encuentra en proceso de consultoría, a través de la TDA, mediante la cual se esperan alternativas para la solución de este problema.	UAEAC	
-----	--------	--	---	--	-----------	--	---	---	-------	--

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 1, 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
-----	--------	---	---	--	-----------	--	---	---	------	------

GUY Guyana

MET	28 SAM	Información SIGMET (Anexo 3, Capítulo 7, Norma 7.1.1)	Guyana / oficinas de vigilancia meteorológica (MWO) de Georgetown	No todos los mensajes SIGMET se preparan con base en los procedimientos establecidos por la OACI.	NOV/ 2006	a) implantar las Recomendaciones del SIP SIGMET para la Región SAM; y b) hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM.	U		Servicio Nacional Hidromet de Guyana	
-----	--------	---	---	---	-----------	---	---	--	--------------------------------------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
MET 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 1, 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		GCAA en coordinación con el SMN.		
MET 56 SAM	Viento en superficie, Anexo 3, Norma 4.1.2.1	Dependencia COM Guyana	La presentación visual del viento en superficie en las dependencias ATS corresponde a sensores del viento instalados sobre la torre de control	NOV/ 2006	Las presentaciones visuales de los vientos en superficie de las estaciones meteorológicas deberían instalarse en las dependencias ATS	U	Una propuesta de proyecto para nuevo equipo incluye un Sistema Meteorológico Automatizado. Cuando esté disponible, se cumplirá la tarea. Se prevé que cuando se apruebe el proyecto la deficiencia ya no existirá.	NCAA en coordinación con Serv. Hidrometeorológico		
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 2007 y finalizar en 2010. Se está coordinando con las universidades para subsanar esta deficiencia.	NCAA en coordinación con Hydromet Nat. Service		
MET 81 SAM	Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas (Anexo 3, Parte 1, Cap. 4, norma 4.1.1)	Panamá, aeródromos de Changuinola, Bocas del Toro y David.	No hay estaciones MET en los aeródromos de MPBO, MPCH y MPDA.		Adquirir e instalar las estaciones.	U	La Autoridad Aeronáutica Civil ya tiene proyectada la instalación de sensores y equipos meteorológicos en los aeródromos de Bocas del Toro, Changuinola y David, y de esta manera corregir esta deficiencia lo más rápido posible.	AAC		
PER Peru										
MET 63 SAM	Alcance visual en la pista (Anexo 3, Cap. 4, Norma 4.6.3.4) Tabla AOP 1 del FASID (CAR/SAM III-AOP 1-35)	Estación meteorológica de aeródromo de Lima-Callao	No se hacen evaluaciones del alcance visual en la pista en el punto medio.	NOV/ 2004		U	Se va a trasladar el RVR del extremo de la pista al punto medio.	CORPAC	2009	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

PRY Paraguay

MET	36 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)	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.	OCT/ 2006	Planificar y llevar a cabo cursos de capacitación y/o actualización para el personal meteorológico aeronáutico que lo requiera.	U	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.
-----	--------	--	--	--	-----------	---	---	---	-------	-----------	--

SUR Suriname

MET	38 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 1, Capítulo 2, norma 2.1.5)	Suriname / Oficinas meteorológicas de aeródromo y oficina de vigilancia meteorológica (MWO) de Paramaribo	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	NCAA en coordinación con el Centro MET		
MET	58 SAM	Información SIGMET (Anexo 3, Cap. 7, Norma 7.1.1)	Oficinas de Aerodromo MET de Suriname y Oficina de Vigilancia Meteorológica (MWO de Paramaribo)	No se esta preparando la información SIGMET	OCT/ 2004	Con carácter urgente el Servicio Meteorológico de Surinam inicie la preparación y difusión de SIGMETs	U	La NCAAC en coordinación con el Centro MET		
MET	59 SAM	Viento en superficie (Anexo 3, Norma 4.1.2.1)	Dependencia COM Surinam	La presentación 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 estación meteorológica	U	NCAA en coordinación con Centro Hidrometeorológico		

URY Uruguay

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha Notificada	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
MET 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		DINACIA/ DNM		
VEN Venezuela										
MET 65 SAM	Requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal MET (Anexo 3, Parte I, Capítulo 2, norma 2.1.15)	La WMO de Caracas	La MWO de Caracas no cuenta con el personal mínimo requerido para la prestación del servicio MET	FEB/ 2004		U	Implantar las acciones recomendadas MET/05 y MET/06 de la misión de diciembre 2004.	INAC en coordinación con el SMN		
MET 66 SAM	Observaciones e informes ordinarios (Anexo 3, Cap 4, Normas 4.3.1 y 4.3.2)	Paraguán	No cuentan con estaciones MET	DIC/ 2004	Instalación en proceso	U	Dar prioridad a la instalación de estas estaciones con el Programa de VNEMETH	INAC en coordinación con el SMN	AGO/ 2007	
MET 69 SAM	Documentación de vuelo (Anexo 3, Parte I, Recomendación 9.4.1)	Oficina MET Caracas	No está de acuerdo con el Anexo 3.	DIC/ 2005	Notificado por la IATA	U	Implantar las Recomendaciones de la misión llevada a cabo en Dic. 2004.	INAC en coordinación con el SMN	2007	
MET 70 SAM	Estaciones y obs. MET (Anexo 3, Cap 4, Norma 4.1.1)	Oficina MET Maracaibo	La IATA informa que toda la información MET es inadecuada.	ABR/ 2005	Notificado por la IATA.	U	Implantar las Recomendaciones de la misión llevada a cabo en Dic. 2004.	INAC en coordinación con el SMN	DIC/ 2008	

**Cuestión 2 del
Orden del Día:****Revisar los resultados de la clasificación de las deficiencias “U” de la
Conclusión ASB/8/2**

2.1 La Reunión examinó la implantación de la Conclusión ASB/8/2. En este sentido, observó que, debido a un error involuntario, la lista de deficiencias “U” fue circulada únicamente a los Estados/Territorios, mas no a la IATA e IFALPA, tal como lo disponía la citada Conclusión. Se observó que las respuestas recibidas de los Estados CAR durante el ejercicio para la evaluación del riesgo fueron muy buenas, permitiendo la evaluación del riesgo de todas las deficiencias “U” de la Región CAR. Con respecto a la Región SAM, se observó que sólo unos pocos Estados habían realizado el ejercicio. Los **Apéndices B y C** esta parte del Informe, contienen la información obtenida a través del ejercicio solicitado en la Conclusión ASB/8/2, que incluye la lista de las deficiencias “U” enviada por las Oficinas Regionales de la OACI a los Estados/Territorios de cada una de las Regiones de la OACI.

2.2 Al analizar los apéndices antes mencionados, se tomó nota del valioso aporte que IATA e IFALPA podían hacer en relación a la evaluación del riesgo de las deficiencias. Consecuentemente, la Reunión consideró que se debería continuar con el ejercicio, con la participación de IATA e IFALPA. Por otro lado, se acordó que los Estados que aún no habían llevado a cabo las acciones contenidas en la Conclusión ASB/8/2 debían llevar a cabo el ejercicio. IATA e IFALPA solicitaron una aclaración acerca de su participación y la metodología a ser utilizada para la evaluación de riesgo. Luego de la explicación brindada por la Reunión, se acordó que IATA e IFALPA, en base a la información suministrada por la OACI (también disponible en la GANDD), llevarían a cabo la evaluación de riesgo y brindarían la información a la respectiva Oficina Regional de la OACI lo más pronto posible y, en todo caso, a más tardar el 1° de marzo de 2009.

2.3 En base a lo anterior, y tomando en cuenta la naturaleza de las deficiencias “U”, la Reunión consideró que se debería convocar a una Reunión especial de la ASB para analizar los resultados de los ejercicios que llevarían a cabo IATA, IFALPA y el resto de los Estados. En este sentido, la Reunión formuló la siguiente Conclusión, a ser sometida a la aprobación del GREPECAS:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN ASB/9//1 ACCIONES ULTERIORES PARA LA
IMPLANTACIÓN DE LA CONCLUSIÓN ASB/8/2**

A fin de cumplir con la implantación de la Conclusión ASB/8/2, que:

- a) inmediatamente después de la Reunión GREPECAS/15, las Oficinas Regionales de la OACI envíen a la IATA e IFALPA la lista de las deficiencias de la navegación aérea con clasificación “U” actualmente disponible en la GANDD;
- b) la IATA e IFALPA realicen la evaluación de riesgo de las deficiencias “U”, en base al modelo de análisis de riesgo SMS de la OACI y presenten los resultados a las Oficinas Regionales de la OACI a más tardar el 1° de marzo de 2009;
- c) los Estados que aún no lo hayan hecho, realicen la evaluación de riesgo de las deficiencias “U” y presenten los resultados a la Oficina Regional acreditada a más tardar el 5 de enero de 2009; y

- d) la OACI lleve a cabo una Reunión especial de la ASB en la Oficina Regional NACC en la Ciudad de México, en abril de 2009, para analizar los resultados del ejercicio realizado.

2.4 La Reunión tomó nota que las Oficinas Regionales de la OACI, siguiendo la Metodología Uniforme aprobada por el Consejo, utilizarían la información proporcionada por los Estados/Territorios, la IATA e IFALPA para priorizar las deficiencias (párrafo 2.1.1 f) de la Metodología Uniforme.

**Cuestión 3 del
Orden del Día:****Análisis de la clasificación normalizada de las deficiencias “A” y “B” de la navegación aérea**

3.1 La Reunión examinó la implantación de la Decisión ASB/8/1. En este sentido, observó que el GREPECAS había desarrollado criterios para la clasificación de las deficiencias “U” en base al actual modelo de análisis de riesgo SMS, y que, a través de la decisión arriba citada, se había solicitado a la Secretaría que realice un análisis para ampliar el uso de estos criterios a la clasificación de las deficiencias “A” y “B”.

3.2 La Secretaría presentó el análisis a la Reunión, sustentado en lo siguiente:

- a) el modelo de Análisis de Riesgo SMS de la OACI sólo se aplica a aquellos casos relacionados con asuntos que afectan la seguridad operacional de la navegación aérea;
- b) una deficiencia “A” se define como una deficiencia con requisitos de alta prioridad para la seguridad operacional de la navegación aérea; y
- c) una deficiencia “B” se define como una deficiencia con requisitos intermedios para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

3.3 En base a lo anterior, el análisis de la Secretaría concluyó que, aparte de los elementos del modelo de Análisis de Riesgo SMS considerados para la clasificación de las deficiencias “U” (los elementos 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A), se podía utilizar los elementos restantes para clasificar una deficiencia “A”. Por lo tanto, al analizar una deficiencia que afecta la seguridad operacional utilizando el modelo SMS, se observa que una deficiencia que no está relacionada con los índices de riesgo asociados con el tipo “U” podría ser clasificada como una deficiencia “A”, y los asuntos que afectan la regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas podrían ser clasificados como una deficiencia “B”.


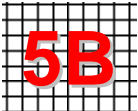


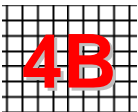

3.4 Con relación a este asunto, hubo un amplio debate, en el que se observó que, según los criterios de gestión de riesgo SMS, algunos elementos tenían un nivel de riesgo aceptable, pudiéndose manejar el riesgo de tal manera que resulte insignificante. No obstante, tomando en cuenta los criterios de la Metodología Uniforme aprobada por el Consejo, la deficiencia existe, por lo que debería ser posteriormente clasificada. En consecuencia, la Reunión consideró que el modelo SMS debería ser utilizado posteriormente sólo como una herramienta para clasificar las deficiencias que afecten la seguridad operacional, es decir, “U” o “A”, de acuerdo con la Metodología Uniforme aprobada por el Consejo. La Reunión reconoció que se podría mejorar los criterios de clasificación, pero consideró más importante poner los criterios mencionados en práctica y adquirir experiencia con su aplicación.

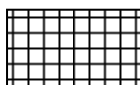
3.5 En base a lo anterior, el **Apéndice A** a esta parte del Informe contiene el modelo de análisis de riesgo SMS de la OACI que podría ser utilizada para la clasificación de deficiencias “U”, “A” y “B”.

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

METODOLOGÍA PARA DETERMINAR LOS TRES NIVELES DE PRIORIDAD DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA (U/A/B) SOBRE LA BASE DEL ÍNDICE DE RIESGO

A3-1

Probabilidad de Riesgo	Riesgo de severidad				
	Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
Frecuente 5	 5A	 5B	 5C	5D	5E
Ocasional 4	 4A	 4B	4C	4D	4E
Remoto 3	 3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremadamente improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E



Las deficiencias de tipo “U” corresponden al área sombreada de esta matriz (Riesgo de Índices: 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A)

Las deficiencias de tipo “A” corresponden a todos los índices de riesgo restantes

Las deficiencias de tipo “B” no están relacionadas con seguridad operacional y no corresponden a ninguno de los índices de riesgo que figuran arriba.

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Otros asuntos**

4.1 La Reunión analizó una propuesta para enmendar la Metodología Uniforme aprobada por el Consejo, a fin de brindar a los Estados/Territorios un procedimiento mediante el cual cuenten con un período de 7 días útiles para enviar sus comentarios a las Oficinas Regionales de la OACI, a fin de poder verificar las respectivas deficiencias identificadas antes de su inclusión en la GANDD. La Secretaría explicó que una mejor opción a una propuesta de enmienda a la Metodología Uniforme sería la inclusión de este procedimiento en los procedimientos suplementarios para la clasificación y tratamiento de las deficiencias “U” del GREPECAS, según lo indicado en el párrafo 2.1 b) anterior, a fin de incluir este asunto como un procedimiento adicional.

4.2 Al examinar esta propuesta, se observó que los procedimientos suplementarios arriba indicados habían sido desarrollados para resolver el problema de las deficiencias “U”. No obstante, considerando que los procedimientos para la clasificación de las deficiencias ya se podían aplicar a todas las deficiencias, se formuló el siguiente Proyecto de Conclusión a ser sometido a consideración del GREPECAS:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN ASB/9/2 PERFECCIONAMIENTO DE LOS
PROCEDIMIENTOS PARA LA CLASIFICACIÓN
Y TRATAMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS**

Que la OACI:

- a) perfeccione los procedimientos desarrollados durante la Reunión ASB/8 en relación a la clasificación y tratamiento de las deficiencias “U”, para que sean aplicados a todas las deficiencias, incorporando un procedimiento por el cual los comentarios de los Estados/Territorios en relación a la verificación de los datos sobre las deficiencias recién identificadas puedan ser enviados a la OACI dentro de un período de 7 días útiles, antes de su inclusión en la GANDD; y
- b) presente los resultados a la próxima Reunión de la ASB.