



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Sexta Reunión del Subgrupo de Gestión del Tránsito Aéreo / Comunicaciones,

Navegación y Vigilancia (ATM/CNS/SG/6) - Comité ATM

Boca Chica, República Dominicana, 30 de junio - 4 de julio de 2008

ATM/COMM/6 - NE/09

19/05/08

Cuestión 3

del Orden del Día: Revisión de deficiencias y Conclusiones/Decisiones pendientes del mecanismo del GREPECAS en las esferas ATM y SAR

DEFICIENCIAS EN LOS CAMPOS ATM Y SAR DE LAS REGIONES CAR Y SAM

(Presentada por la Secretaría)

<p style="text-align: center;">RESUMEN</p> <p>Esta nota presenta la versión vigente de la base de datos de deficiencias en las áreas ATM y SAR en las Regiones CAR/SAM de la OACI para revisión de la Reunión.</p>
<p style="text-align: center;">Referencias:</p> <ul style="list-style-type: none">• Informe final de la reunión GREPECAS/14, San José, Costa Rica, 16-20 abril 2007;• Informe final de la reunión ASB/8, Lima, Perú, 5-6 marzo 2008;• GANDD
<p style="text-align: center;">Tarea relacionada a los Objetivos Estratégicos:</p> <p>A: Seguridad Operacional - <i>Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial.</i></p> <p>D: Eficiencia - <i>Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación.</i></p>

1. **Introducción**

1.1 El GREPECAS ha intensificado sus acciones para la reducción/eliminación de las deficiencias en todas las áreas de la navegación aérea. El énfasis puesto por el GREPECAS en su última reunión está enfocado a continuación.

2. **Reunión GREPECAS/14**

2.1 La Reunión GREPECAS/14 fue llevada a cabo en San José, Costa Rica, del 16 al 20 de abril de 2007. Al revisar la base de datos del GREPECAS sobre las deficiencias en la navegación aérea, la Reunión recordó que, sobre la base de la Metodología Uniforme del Consejo sobre Evaluación y Asignación de Deficiencias de la OACI, el ASB clasificó las deficiencias "U" en los Apéndices A- *Deficiencias Específicas*, B - *Deficiencias sobre las cuales el ASB determinó que requieren una acción para toda la región*, C - *Deficiencias Corregidas* y D - *Plan de Acción para resolver las Deficiencias Regionales de Navegación Aérea.*

2.2 La Secretaría presentó la información disponible en la Base de datos de deficiencias de la navegación aérea del GREPECAS (GANDD). Se observó que el Apéndice A contiene deficiencias que se vienen repitiendo en los últimos años, las cuales requieren acción/solución inmediata y que en el Apéndice B sólo aparecían algunas deficiencias de nivel regional. Asimismo, notó que algunos Estados/Territorios ya habían dado solución a las deficiencias de este Apéndice y que, en consecuencia, estas deficiencias no deberían aparecer para estos Estados/Territorios. El GREPECAS formuló la siguiente Decisión:

DECISIÓN 14/58 - ELIMINACIÓN DEL APÉNDICE B

Que,

- a) *GREPECAS mueva las deficiencias clasificadas como regionales del Apéndice B al Apéndice A, Deficiencias Específicas, mostrando las deficiencias que no hayan sido solucionadas relacionadas con el Estado/Territorio específico;*
- b) *una vez ejecutada la acción indicada en el párrafo anterior, se elimine el Apéndice B.*

2.3 Para mejorar la coordinación entre los Estados/Territorios y sus respectivas Oficinas Regionales, el GREPECAS adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 14/59 COORDINADOR NACIONAL PARA ACTUALIZAR LA BASE DE DATOS DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL GREPECAS

Que,

- a) *los Estados/Territorios nombren un Coordinador Nacional para actualizar la Base de Datos del GREPECAS sobre deficiencias en la Navegación Aérea (GANDD);*
- b) *el nombre del Coordinador Nacional, dirección electrónica, teléfono, fax, etc., sean enviados a las Oficinas Regionales de la OACI, no más allá, del 31 de mayo de 2007; y,*
- c) *las Oficinas Regionales promuevan un taller para el entrenamiento de los Coordinadores Nacionales a fin de que los mismos dominen plenamente todos los aspectos concernientes a la GANDD.*

2.4 El GREPECAS recordó su Conclusión 13/92 en el sentido que el concepto de *acción de último recurso* deberá ser aplicado después de 31 de diciembre de 2007 a las deficiencias “U”, que no hayan sido resueltas hasta esa fecha. Por otro lado, la Reunión constató algunas inconsistencias observadas en la clasificación de las deficiencias “U”, debido a que se utilizan diferentes criterios para su clasificación, lo que estaría resultando clasificar deficiencias similares, en diferentes Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM, con diferentes tipos de deficiencia.

2.8 La reunión ASB/8 tomó conocimiento de los esfuerzos realizados por las Oficinas Regionales CAR y SAM para efectuar una revisión completa del método utilizado para presentar las deficiencias “U,” “A” y “B” en un solo formato de informe. Para lograr esta meta, se reformuló la manera de capturar información para la GANDD. En consecuencia, los Apéndices “A,” “B,” “C” y “D” que se utilizaban para reportar las deficiencias no resueltas del GREPECAS se reducirían a un apéndice, reteniéndose las “Deficiencias Corregidas”, las cuales se presentarían únicamente con fines estadísticos. Al respecto, formuló el siguiente proyecto de Decisión:

**PROYECTO DE
DECISIÓN ASB/8/1 - CLASIFICACIÓN NORMALIZADA DE LAS DEFICIENCIAS DE LA
NAVEGACIÓN AÉREA**

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).*

2.9 Asimismo, analizó las deficiencias del GREPECAS y los nuevos Apéndices A (deficiencias pendientes de resolución) y B (deficiencias corregidas), así como la reclasificación de las deficiencias “U” llevada a cabo por las Oficinas Regionales, de acuerdo con el documento “Procedimientos para la Clasificación y Resolución de las Deficiencias “U” del GREPECAS en la esfera de la navegación aérea” (Ver **Apéndice A**), formulando el siguiente proyecto de conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN ASB/8/2 - CLASIFICACIÓN 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.*

*Nota: para un mejor análisis, los Apéndices D y E mencionados en el literal b) de este Proyecto de Conclusión figuran como **Apéndice B** a esta Nota de Estudio.*

2.10 La reunión ASB/8 estableció que la aplicación de la “acción de último recurso”, como es requerido por la Conclusión 13/92 del GREPECAS, está bajo estudio y será finalizada después que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales respondan a los requerimientos de su Proyecto de Conclusión ASB/8/2.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) analizar esta nota de estudio, comentarla y, se fuera el caso, formular otras acciones para que se cumplan con las conclusiones y decisiones del GREPECAS sobre el tema; y
- b) solicitar a las áreas ATM y SAR de cada Estado/Territorio hagan los arreglos necesarios con su respectivo Coordinador Nacional para actualizar la Base de Datos del GREPECAS sobre Deficiencias en la Navegación Aérea (GANDD), realicen una evaluación de riesgo de cada deficiencia “U” y de los aspectos de la metodología uniforme aprobada por el Consejo tal como establece el Proyecto de Conclusión ASB/8/2 en su literal a). La base de datos de las deficiencias ATM de la Región CAR aparece en el **Apéndice C** a esta nota de estudio. La base de datos de las deficiencias ATM de la Región SAM aparece en el **Apéndice D** a esta nota de estudio. La base de datos de las deficiencias SAR de la Región CAR aparece en el **Apéndice E** a esta nota de estudio.

APÉNDICE A
PROCEDIMIENTOS PARA EL TRATAMIENTO Y CLASIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS “U” EN LA ESFERA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

1. Introducción

1.1 Los procedimientos que se describen a continuación establecen los pasos que deben seguir los Estados y las Oficinas Regionales de la OACI para el tratamiento y clasificación de las deficiencias “U” en la esfera de la navegación aérea. Estos procedimientos, desarrollados en cumplimiento de la Decisión 14/60 del GREPECAS, contribuyen a la aplicación de la Metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias, aprobada por el Consejo de la OACI, que se incluye como **Apéndice A. (no incluido en esta NE)**.

1.2 Estos procedimientos proporcionarán a las Oficinas Regionales y los Estados un método para reclasificar las deficiencias actuales, actualizar los procedimientos de captura de datos y reportes, como así también, mejorar el empleo de la aplicación Web asociada a la Base de datos GANDD.

1.3 Estos procedimientos facilitarán la *revisión de las deficiencias* con prioridad “U” con miras a la implantación de la Conclusión 13/92 del GREPECAS en la aplicación del último recurso.

2. Criterios comunes para su clasificación y almacenamiento en el GANDD

2.1 En el tratamiento integral de las deficiencias se identifican dos partes principales como se indica continuación:

1. Las Oficinas regionales de la OACI NACC y SAM a través de:
 - a) El área específica (AGA, ATM, AIM, CNS, MET, SAR)
 - b) La administración de la Base de Datos (GANDD) por medio del área ICT de cada Oficina Regional; y
2. Los Estados que coordinan con las Oficinas Regionales a través de los Puntos Focales en correspondencia a la Conclusión 14/59 del GREPECAS.

2.2 El proceso de identificación y notificación de las deficiencias se realiza mediante lo prescrito en la mencionada Metodología Uniforme.

2.3 El proceso de clasificación de cada deficiencia requiere la correspondiente evaluación para la asignación de prioridades, para lo cual la deficiencia ya debe estar debidamente identificada y notificada. En este sentido, debe estar disponible la información de las columnas 1 a la 6 del **Apéndice B (no incluido en esta NE)**, Tabla de Deficiencias vigentes de la GANDD, para que el mecanismo de GREPECAS revise el estado de las deficiencias U, A y B.

2.3.1 Según las orientaciones proporcionadas en los párrafos 2.1.1 inciso f) y el párrafo 4 de la Metodología Uniforme la Oficina Regional determinará a su vez la prioridad de la deficiencia. Para tener elementos de juicio que permitan determinar si se trata o no de una deficiencia “U” se debería realizar un análisis de riesgo. En el **Apéndice C (no incluido en esta NE)** se proporcionan criterios al respecto.

*Nota Importante: Toda deficiencia puede representar un potencial **peligro** a la navegación aérea, el cual esta asociado a un determinado **riesgo**. Existen diversos métodos para el análisis de riesgo, cada uno de ellos orientados específicamente para el caso en cuestión. En la OACI en los cursos de instrucción sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) se presenta un método de análisis de riesgo, este método es aplicable a los casos que afectan la seguridad operacional y permite determinar si el riesgo es intolerable o es tolerable y si puede ser mitigado . En base a esto se puede tener un concepto que podría ser una ayuda para priorizar principalmente requisitos que podrían resultar ser “U”, ya que el caso de la metodología SMS esta orientado a riesgos que afectan a la seguridad operacional.*

2.4 Una vez clasificada la deficiencia, se coordinará con el Punto Focal la información requerida en las columnas 8, 9, 10, y 11 del Apéndice B y se introducirá a la Base de datos GANDD notificando al Estado a través del punto focal.

Nota importante: Si algunos campos del Apéndice B no se completan, por ejemplo campos del Plan de Acción, también se podrá introducir la deficiencia al GANDD y se colocará una nota en el campo Observaciones.

3. Informes a ser presentados al mecanismo del GREPECAS

3.1 En correspondencia a lo previsto en la metodología uniforme, el mecanismo del GREPECAS recibirá de parte de las Oficinas Regionales información de las Deficiencias en base al Apéndice B adjunto. El mecanismo en base a esta información procederá en correspondencia a los procedimientos previstos en la metodología uniforme. Asimismo el GANDD podrá dar también reportes estadísticos que el mecanismo podría requerir en su análisis.

4. Responsabilidades en el tratamiento de las deficiencias y mantenimiento del GANDD

4.1 Considerando la implantación del GANDD como herramienta para gestionar el tratamiento de las deficiencias, los procedimientos que se indican a continuación son aplicables toda vez que la deficiencia ya esta registrada y almacenada en la base de datos.

Responsabilidad de las Oficinas Regionales:

- a) Validar, revisar y, de ser necesario, reclasificar las Deficiencias existentes, con base en los procedimientos establecidos.
- b) Coordinar con el Punto Focal la revisión y/o actualización de los datos sobre las deficiencias y actualizar la información del GANDD informando sobre los cambios a los Puntos Focales.
- c) Revisar los informes periódicos de los Puntos Focales sobre el estado de implantación de la solución a las deficiencias. Los datos faltantes del Plan de Acción tendrán alta prioridad durante la revisión.
- d) Revisar con el Punto Focal las deficiencias durante las visitas llevadas a cabo por los Oficiales Regionales de acuerdo al programa de misiones establecido por la Oficina Regional correspondiente.

- e) Presentar para su revisión la lista de deficiencias en cada una de las reuniones de los Subgrupos y/o Comités del GREPECAS, u otras Reuniones Oficiosas tales como Reuniones de Implantación.
- f) Presentar información y reportes al ASB y al GREPECAS sobre el estado de las Deficiencias.

Responsabilidad de los Estados/Puntos Focales:

- a) Revisar periódicamente, las deficiencias y su respectivo Plan de Acción. Dar particular atención a la información faltante del Plan de Acción de las deficiencias urgentes.
- b) Atender sin demora las solicitudes de la Oficina Regional que puedan generar la revisión/actualización de la lista de deficiencias.
- c) Solicitar a la Oficina Regional correspondiente, con copia al Oficial Regional del área involucrada (ver detalles del procedimiento en el párrafo 6) la actualización del estado de las deficiencias a través del formulario de la aplicación en la Web.
- d) Una vez corregida la deficiencia, informar sin demora a la Oficina Regional correspondiente con copia al Oficial Regional del área involucrada.

5. Seguimiento de la solución de las deficiencias

5.1 Las Oficinas Regionales y los Puntos Focales harán un estrecho seguimiento del Plan de Acción para resolver las deficiencias y se actualizará, correspondientemente, la Base de datos GANDD. Las deficiencias con datos faltantes, como por ejemplo, los referidos al Plan de Acción, tendrán preeminencia en el seguimiento.

5.2 A fin de determinar los requisitos de asistencia regionales, la OACI evaluará el estado de la solución de las deficiencias en la GANDD. Los Estados deberán mantener actualizada la información de la GANDD, según corresponda, a más tardar el 30 de noviembre de cada año.

6. Procedimientos para administrar la Base de Datos GANDD en base a la aplicación Web existente

6.1 En Octubre del año 2004 se circuló a los Estados los procedimientos para el acceso y uso del Banco de Datos GANDD mediante la aplicación Web a fin de que los Estados puedan notificar, revisar y actualizar sus deficiencias. En correspondencia a la Decisión 14/60 del GREPECAS las Oficinas Regionales revisaron completamente los procedimientos y estructura del GANDD para poder aumentar la eficiencia de esta herramienta. Los Procedimientos actualizados para que los puntos focales puedan interactuar con la Base de Datos en la revisión y notificación de enmiendas se adjuntan como **Apéndice D (no incluido en esta NE)** En las Paginas Web de cada Oficina Regional se encuentra una presentación en Power Point para entrenamiento.

7. Medidas Complementarias

7.1 El presente documento, en su integridad, se mantendrá actualizado por parte de las Oficinas Regionales de la OACI. Las enmiendas serán distribuidas a los Estados, vía e-mail, a través de los Puntos Focales.

APÉNDICE B
FORMATO A SER ENVIADO A LOS ESTADOS/TERRITORIOS PARA LLEVAR A CABO LA
EVALUACIÓN DEL RIESGO Y EL ÍNDICE DEL RIESGO

Ejemplo

Área	Estado	Deficiencia	Clasificación Actual	Índice del Riesgo
ATM	Ecuador	Número y descripción	“U”	
		Número y descripción	“U”	
	Paraguay	Número y descripción	“U”	
	Panamá	Número y descripción	“U”	
	Surinam	Número y descripción	“U”	
		Número y descripción	“U”	
	Venezuela	Número y descripción	“U”	
		Número y descripción	“U”	
		Número y descripción	“U”	
		Número y descripción	“U”	

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

APÉNDICE C

Deficiencias ATM Vigentes Región CAR

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AREA EN LA ESFERA DE *ATM* EN LA REGION *CAR*

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

AIA Anguilla

ATM	34	CAR	Uso de la fraseología aeronáutica	Anguilla	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.	DGAC OECS	DIC/ 2003
-----	----	-----	-----------------------------------	----------	---	-----------	----------	---	--	-----------	-----------

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 SARP de la OACI.	DGAC Bahamas	DIC/ 2006
-----	----	-----	-----------------------------------	---------	---	-----------	--	---	--	--------------	-----------

BLZ Belice

ATM	4	CAR	Suministro de servicio de control de tránsito aéreo CAR/SAM/3 Rec. 5/33	Belice	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	Suministrar ATS y mejor COM VHF en el área en cuestión	DGAC Belice	DIC/ 2003
ATM	20	CAR	Uso de la fraseología aeronáutica	Belice	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.	DGAC Belice	DIC/ 2003

DMA Dominica

ATM	40	CAR	Uso de la fraseología aeronáutica	Dominica	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.	DGAC ECCAA	DIC/ 2003
-----	----	-----	-----------------------------------	----------	---	-----------	----------	---	--	------------	-----------

DOM República Dominicana
--

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

ATM 23	CAR Uso de la fraseología aeronáutica	República Dominicana	En general el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés no cumple con los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	ATS/SG/9	U	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica. Plan de acción: Los procesos de instrucción llevados a cabo desde 2002 han elevado satisfactoriamente el uso de la fraseología aeronáutica, lo que ha disminuído considerablemente los incidentes aeronáuticos. Además, se han implementado mejoras a los planes de instrucción para seguir elevando los estándares de la fraseología aeronáutica.	DGAC República Dominicana	DIC/ 2005	
--------	---------------------------------------	----------------------	--	-----------	----------	---	--	---------------------------	-----------	--

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.	DGAC OECS	DIC/ 2003	
--------	---------------------------------------	---------	---	-----------	----------	---	--	-----------	-----------	--

GTM Guatemala

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 solución que podría ser completada en el 2008.	INAC Nicaragua	DIC/ 2008	
ATM 9	CAR Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo CAR/SAM/3 Rec. 5/35	Guatemala	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	U	a) Al efecto de alcanzar y mantener el nivel de idioma inglés requerido, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales establecerán un plan de capacitación permanente y continua de idioma inglés que contemple el seguimiento de las mejoras del personal de las dependencias ATC e implementarán en las mismas, el plan de garantía de calidad de los servicios ATS. b) Los Estados/Territorios/Organismos Internacionales exigirán al personal que ingrese a prestar funciones en las dependencias ATC el conocimiento de inglés requerido en el Anexo 1 de la OACI	DGAC Guatemala	DIC/ 2003	

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	era fecha Notif	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ATM 26	CAR Uso de la fraseología aeronáutica	Guatemala	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	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica.	DGAC Guatemala	DIC/ 2003	
ATM 42	CAR Uso de la fraseología aeronáutica	Islas Vírgenes (UK)	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.	DGAC Reino Unido	DIC/ 2003	

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 al Estado que el reclutamiento e nuevo personal esté conforme a las Normas OACI; asimismo, dominio del idioma inglés, además está en proceso el Plan de Garantía de Calidad de los Servicios ATS. c) Se ha exigido también el uso requerido de la fraseología aeronáutica español e inglés a lo cual ya se han tenido algunos cursos locales en tal sentido.	DGAC Honduras	DIC/ 2005	
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	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica.	DGAC Honduras	DIC/ 2003	

HTI Haiti

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	A	Servicios de Control de aeródromo deberán ser suministrados en Cap. Haitien	DGAC Haití	DIC/ 2003	
-------	---	-------------------------------	--	-----------	-------------------------------	---	---	------------	-----------	--

JAM Jamaica

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

ATM 48	CAR Plan de Contingencia.	Jamaica	No se tiene elaborado un Plan de Contingencia para la FIR Kingston.	ABR/ 2005	Observado durante la misión del RO ATM en abril 2005. La DGAC informó que están elaborando un anteproyecto.	U	Elaborar un Plan de Contingencia.	DGAC Jamaica	DIC/ 2008	
--------	---------------------------	---------	---	-----------	---	---	-----------------------------------	--------------	-----------	--

KNA San Kitts y Nevis

ATM 41	CAR Uso de la fraseología aeronáutica	Saint Kitts y Nevis	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.	DGAC Saint Kitts	DIC/ 2003	
--------	---------------------------------------	---------------------	---	-----------	----------	---	--	------------------	-----------	--

LCA Santa Lucía

ATM 32	CAR Uso de la fraseología aeronáutica	Santa Lucia	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.	DGAC OECS	DIC/ 2003	
--------	---------------------------------------	-------------	---	-----------	----------	---	--	-----------	-----------	--

MEX Mexico

ATM 49	CAR Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo, Rec. 5/35 RAN CAR/SAM/3.	México	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	México ha establecido desde 1988 un programa de revisión y actualización del programa de estudios de la carrera de controlador de tránsito aéreo y en donde se ha exigido a los candidatos un certificado o constancia del dominio o conocimiento del idioma inglés a un nivel avanzado del 80%. El órgano prestador ATS ha establecido un programa de estímulo al personal ATS para que eleve su nivel de inglés mediante cursos avanzados en instituciones reconocidas, con la posibilidad de cubrir el costo de dichos cursos.	U		DGAC México/SENE AM		
--------	--	--------	--	-----------	---	---	--	---------------------	--	--

ATM 50	CAR Uso de la fraseología aeronáutica.	México	En general el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés no cumple con los niveles requeridos y es un factor relevante en los incidentes ATS.	SEP/ 2000	Aún cuando no se ha aprobado un documento que contenga una fraseología estándar para ser adoptada por los Estados de la Región, México ha elaborado un Manual sobre Fraseología Aeronáutica para aplicación o uso de los ATS y personal de pilotos aviadores. Ese documento se mantiene en revisión permanente.	U		DGAC México/SENE AM		
--------	--	--------	--	-----------	---	---	--	---------------------	--	--

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

MSR	Montserrat
------------	-------------------

ATM	37 CAR	Uso de la fraseología aeronáutica	Montserrat	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.	DGAC UK	DIC/ 2003
-----	--------	-----------------------------------	------------	---	-----------	----------	---	--	---------	-----------

NIC	Nicaragua
------------	------------------

ATM	12 CAR	Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo CAR/SAM/3 Rec. 5/35	Nicaragua	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	U	La INAC informó sobre una estrategia de solución que podría ser completada en el 2008.	INAC Nicaragua	DIC/ 2008
-----	--------	--	-----------	--	-----------	------------	---	--	----------------	-----------

ATM	31 CAR	Uso de la fraseología aeronáutica	Nicaragua	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	La INAC informó sobre una estrategia de solución que podría ser completada en el 2008.	INAC Nicaragua	DIC/ 2008
-----	--------	-----------------------------------	-----------	--	-----------	----------	---	--	----------------	-----------

SLV	El Salvador
------------	--------------------

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	era fecha Notif	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) Posteriormente a la fecha de efectividad de la enmienda al Anexo 1, que establece el nivel de inglés requerido para el idioma inglés por parte del personal ATC, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales deberían evaluar al personal de sus dependencias ATC y posteriormente suministrar la información para que sea consignada la desviación del nivel requerido en la casilla de Observaciones. b) Al efecto de alcanzar y mantener el nivel de idioma inglés requerido, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales establecerán un plan de capacitación permanente y continua de idioma inglés que contemple el seguimiento de las mejoras del personal de las dependencias ATC e implementarán en las mismas, el plan de garantía de calidad de los servicios ATS. c) Los Estados/Territorios/Organismos Internacionales exigirán al personal que ingrese a prestar funciones en las dependencias ATC el conocimiento de inglés a ser requerido en el Anexo 1 de la OACI	DGAC El Salvador	DIC/ 2008	
-------	--	-------------	--	-----------	---	---	--	------------------	-----------	--

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	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica.	DGAC El Salvador	DIC/ 2008	
--------	---------------------------------------	-------------	--	-----------	--	---	--	------------------	-----------	--

TCA Islas Turcas y Caicos

ATM 39	CAR Uso de la fraseología aeronáutica	Turcos y Caicos	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.	DGAC Turcos y Caicos	DIC/ 2003	
--------	---------------------------------------	-----------------	---	-----------	----------	---	--	----------------------	-----------	--

TTO Trinidad y Tabago

IDENTIFICACION			DEFICIENCIA				PLAN DE ACCION			
ID	Requerimientos	Estado/Instalaciones	Descripción	era fecha Notif	Observaciones	Prioridad	Descripción	Organo Ejecutor	Fecha de Terminación	Comentarios
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ATM 33	CAR Uso de la fraseología aeronáutica	Trinidad y Tabago	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. Desde 2004 se implementó un proceso continuo de capacitación para los controladores de tránsito aéreo.	U	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica.	DGAC Trinidad y Tabago	DIC/ 2003	

APÉNDICE D

Deficiencias ATM Vigentes Región SAM

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).	OCT/ 1995	GREPECAS/5	U	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	Para 2009-2010 se espera conseguir el nivel 4 del Anexo 1
-----	-------	---	-----------	---	-----------	------------	---	--	---------------	---

ATM 287 SAM

U

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

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		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

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 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		Paraguay informó que prevé su solución en 2007.
ATM 21 SAM	Uso de la fraseología Aeronáutica	Paraguay	En general, el uso de la fraseología aeronáutica no cumple con los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	SEP/ 2000	Reunión ATM/SAR 02/00-SAM.	U	Se espera finalizar el proceso de capacitación para el 2005. (Misión 2004: se insta al Estado a mantener el programa de capacitación de esta área).	DINAC Paraguay		Paraguay informó que prevé su solución en 2006.
URY Uruguay										
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.

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 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										
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		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.
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		Venezuela informó ha implementado un proceso continuo de capacitación para los controladores de tránsito aéreo previendo la solución de esta deficiencia en 2008.

APÉNDICE E

Deficiencias SAR Vigentes Región CAR

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AREA EN LA ESFERA DE SAR EN LA REGION CAR

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

HTI Haiti

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 desarrollarán los siguientes aspectos: Misión general SAR, aspectos legales, responsabilidad de prestar servicios SAR, entidad nacional SAR, área de cobertura, medios SAR, capacitación SAR, documentación SAR, acuerdos SAR.	DGAC Haiti	DIC/ 2006
-----	---	------------------------------	------------------------	-----------	--	---	---	------------	-----------

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.	DGAC Trinidad y Tabago/Ministerio Seguridad Nal.	DIC/ 2006	Faltan firmas de acuerdos SAR con SRR y RCC.
-----	---	------------------------------	-----------------------------	-----------	------------	---	--	--	-----------	--