



Organización de Aviación Civil Internacional

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

**Sexta Reunión del Comité CNS del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS
(CNS/COMM/6)**

Santo Domingo, Republica Dominicana, 30 de junio al 4 de julio de 2008

CNS/COMM/6-NE/13

16/05/08

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Examen de las deficiencias relacionadas con los sistemas CNS y otros asuntos generales

4.1 Revisión del estado de las deficiencias de navegación aérea relacionadas con los sistemas CNS

REVISIÓN DE LAS DEFICIENCIAS EN LOS SISTEMAS CNS DE LAS REGIONES CAR/SAM

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta información de las actividades realizada por el mecanismo del GREPECAS sobre el análisis de las deficiencias y el estado actual de las de deficiencias en las esferas de comunicaciones, navegación y vigilancia que se han reportado en las Regiones CAR y SAM, y se propone examinarla con miras a actualizarla y recomendar las soluciones pertinentes.

Referencias:

- Informe de la Reunión GREPECAS/14, San José, Costa Rica , 16-20 de abril de 2007;
- Informe de la Reunión ASB/8, Lima , Perú, 5 y 6 de marzo de 2008; y
- Base de datos de deficiencias actualizadas en las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI.

**Objetivos
estratégicos:**

Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A y D.

1. Introducción

1.1 En conformidad con la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea formulada por el Consejo de la OACI, el GREPECAS y sus órganos auxiliares han venido examinando periódicamente en sus reuniones el estado de ejecución del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, con miras a determinar y evaluar las deficiencias y las Oficinas Regionales de la OACI en coordinación con los Estados deberán mantener actualizadas las listas de deficiencias y recomendar soluciones a cada una de ellas.

1.2 La Reunión GREPECAS/14 celebrada San José, Costa Rica, 16-20 de abril de 2007, examinó las listas de deficiencias existentes en las Regiones CAR/SAM en los sistemas de navegación aérea, incluyendo el informe de la Reunión ASB/7 y acordó la Conclusión 14/59 - *Coordinador Nacional Responsable de la Actualización de la Base de Datos de Deficiencias de la Navegación Aérea del GREPECAS* y las Decisiones 14/58 - *Eliminación del Apéndice*) y 14/60 - *Procedimientos para Clasificar y Resolver las Deficiencias “U” del GREPECAS*.

1.3 La octava reunión de la Junta de Seguridad de la Aviación (ASB/8) del GREPECAS, celebrada en Lima, Perú , del 5 al 6 de marzo 2008, examinó el estado de la conclusión y decisiones formuladas en la reunión GREPECAS/14, así como la lista de deficiencias en las Regiones CAR/SAM

1.4 La reunión ASB/8, al examinar la Conclusión 14/59 – *Coordinador Nacional Responsable de la Actualización de la Base de Datos de Deficiencias de la Navegación Aérea del GREPECAS (GANDD)*, tomó nota de la lista de los coordinadores nacionales responsables de la actualización de la base de datos de las deficiencias (GANDD) publicadas en las páginas WEB de las Oficinas Regionales de la OACI en Lima y en Ciudad de México.

1.5 La ASB/8 informó que la base de datos de las deficiencias (GANDD) había sido mejorada y que los procedimientos de actualización de la información de la base de datos por parte de los coordinadores nacionales era más sencillo. En las páginas *Web* de las Oficinas Regionales de México y Lima se encuentra una presentación en *Powerpoint* donde se explicaba el funcionamiento de la GANDD.

1.6 La ASB/8, al analizar la Decisión 14/58 – *Eliminación del Apéndice B*, eliminó dicho Apéndice. En cuanto a la Decisión 14/60 – *Procedimientos para Clasificar y Resolver las Deficiencias “U” del GREPECAS*, la reunión ASB/8 observó que se había desarrollado un criterio para clasificar las deficiencias “U”. Este criterio recomendaba la aplicación del método de análisis de riesgo utilizado bajo la metodología del Safety Management System (SMS) de la OACI.

1.7 A este respecto, la ASB/8 formuló el Proyecto de Decisión ASB/8/1 - *Clasificación normalizada de las deficiencias de la navegación aérea*, a efecto que el secretario del GREPECAS estudie la posibilidad de aplicar el nuevo procedimiento de clasificación de las deficiencias tipo “U” a la clasificación de las deficiencias “A” y “B”, y que presente los resultados a la reunión ASB/9 y la Conclusión ASB/8/2 - *Clasificación de las deficiencias “U”*, a efecto que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales que realicen una evaluación de riesgo de cada deficiencia “U” determinen el índice de riesgo de cada deficiencia, de acuerdo con la metodología SMS de la OACI para la evaluación de riesgo y que el Secretario del GREPECAS presente los resultados del análisis mencionado a la reunión ASB/9, prevista para realizarse antes de la reunión GREPECAS/15.

1.8 Para el análisis de riesgo se utiliza una tabla de índice de riesgo que se presenta como **Apéndice A** de esta nota de estudio. Al realizar el análisis de riesgo de las deficiencias tipo U, utilizando la tabla del Apéndice A, si estas arrojan resultados coincidente con los valores 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A las deficiencias se clasificarían tipo U.

1.9 Las partes correspondientes a las deficiencias existentes en los sistemas/servicios CNS en los Estados/Organismos Internacionales de las Regiones CAR y SAM se presentan en los **Apéndices B** (CAR) y **C** (SAM) de esta nota de estudio.

2. **Análisis**

2.1 La Reunión debería examinar cuidadosamente las listas de deficiencias CNS expresadas en los Apéndices B y C, con vistas a que el Comité CNS pueda revisarlas y recomendar las soluciones pertinentes a cada una de las deficiencias CNS. De igual forma, la Reunión podrá informar de cualquier deficiencia resuelta según sea el caso.

2.2 También se considera la posibilidad que no todos los casos existentes de deficiencias estarían mencionados en las listas mostradas en los Apéndices B y C; por lo tanto, el Comité CNS, con base en las Tablas FASID, en los SARPS pertinentes y en informaciones que podrían suministrar los miembros y observadores del Comité CNS, podría identificar otras deficiencias.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota;
- b) tomar nota de la tabla de índice de riesgo para la clasificación de las deficiencias tipo U presente en el Apéndice A de esta nota de estudio;
- c) actualizar el estado de implantación/solución de las correspondientes deficiencias CNS contenidas en los Apéndices B y C recomendar, según sea necesario, enmiendas y acciones correctivas a cada una de las deficiencias, clasificadas con prioridad “U”, “A” y “B”;
- d) identificar otras deficiencias CNS que podrían existir en las Regiones CAR y SAM, y proponer las acciones correctivas correspondientes; y
- e) remitir los resultados de su examen a la reunión GREPECAS/15 y dirigir a la reunión ASB/9 las partes relacionadas con las deficiencias de carácter urgente, ambas acciones a través del Subgrupo ATM/CNS.

APPENDIX A

ICAO SMS RISK ANALYSIS

Probabilidad del riesgo	Severidad del riesgo				
	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	2E

Las deficiencias que resulten dentro de las evaluaciones de riesgo: 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A serán clasificadas como tipo “U”.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AREA EN LA ESFERA DE CNS 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

ABW Aruba

CNS	29 CAR Sistema de Vigilancia (Tabla CNS 4A)	Aruba/Reina Beatrix APP/Radar Aruba	La deficiencia actual del radar de Aruba es que se requiere reemplazar el motor de la antena y sustituir la guía de onda.	JUN/ 2000		A	Reparar el radar.	Aruba	
-----	---	-------------------------------------	---	-----------	--	---	-------------------	-------	--

ANT Antillas Neerlandesas

CNS	23 CAR Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) - VOR/DME ABA	Antillas Neerlandesas	DME en malas condiciones y se necesita reemplazar tanto el VOR como el DME. El VOR/DME ABA está instalado en Aruba/Reina Beatrix Int., pero es responsabilidad de Antillas Neerlandesas.	JUN/ 2000		A	Se necesita reemplazar el equipo VOR/DME. Plan de acción: La Administración no tiene planes de reemplazar el VOR/DME ABA instalado en Aruba.	Antillas Neerlandesas	
-----	---	-----------------------	--	-----------	--	---	--	-----------------------	--

CNS	27 CAR Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) - ILS Cat. I	Antillas Neerlandesas/Philipsburg/Princess Juliana, St. Maarten I.	Este ILS no está implantado.	FEB/ 1999	Esta instalación fue recomendada para aproximación final y aterrizaje.	A	Los planes de Antillas Neerlandesas para implementar el sistema ILS o GNSS CAT I deberían ser actualizados. Plan de Acción: Aplicarán procedimientos GNSS.	Antillas Neerlandesas	El ILS requerido para el aeropuerto de St. Maarten no se puede instalar debido a obstáculos de construcciones.
-----	--	--	------------------------------	-----------	--	---	--	-----------------------	--

CNS	28 CAR Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) - VOR/DME	Antillas Neerlandesas/Willemstad/Hato, Curazao	El VOR y el DME están implantados, pero el VOR no se encuentra operativo debido a construcciones cercanas.	FEB/ 1999	Esta instalación fue recomendada para funciones en ruta, terminal y aproximación y aterrizaje.	A	Existen planes en Antillas Neerlandesas para reemplazar esta facilidad por un nuevo VOR/DME. Plan de acción: Se instalará un VOR/DME en el Aeropuerto Internacional Hato, Curazao en el año 2007.	Antillas Neerlandesas.	DIC/ 2007
-----	---	--	--	-----------	--	---	---	------------------------	-----------

CNS	51 CAR Plan de Circuitos Orales ATS (Tabla CNS 1C) Curazao ACC-Barranquilla ACC	Antillas Neerlandesas y Colombia	El circuito fue discontinuado debido a ruptura e imposibilidad de sustituir el equipo terminal de Curazao. Producto de esto, se utiliza IDD	MAR/ 2003	Informado en la Reunión C/CAR WG/3	A	A corto plazo implementar este circuito a través de una interconexión MEVA II y REDDIG	Antillas Neerlandesas y Colombia	
-----	---	----------------------------------	---	-----------	------------------------------------	---	--	----------------------------------	--

BHS Bahamas

CNS	24 CAR Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) - ILS Cat. I Pista 14	Bahamas/Freeport Intl.	Este ILS no está en servicio.		Esta instalación fue recomendada para aproximación final y aterrizaje.	A	Bahamas tiene planes para reemplazar el ILS.	Bahamas	
-----	---	------------------------	-------------------------------	--	--	---	--	---------	--

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

CNS 49	CAR Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) VOR/DME West End	Bahamas/West End	La estación VOR/DME está recomendada en el FASID, pero no esta implementada	ENE/ 2004		B	Esta estación esta recomendada para el Aeropuerto Internacional West End, Gran Bahamas Island	Bahamas		
--------	---	------------------	---	-----------	--	---	---	---------	--	--

BLZ	Belice
------------	---------------

CNS 9	CAR Plan de Circuitos Orales ATS (Tabla CNS 1 C) - Belice APP- Puerto Barrios TWR	Belice- Guatemala/COCESNA	No está implementado el circuito requerido.	NOV/ 1999	COCESNA informó que el Aeropuerto de Puerto Barrios cambió a ser un Aeropuerto Nacional, por lo tanto este circuito ya no sería un requisito internacional.	A	Estudiar e implementar vía posible. Plan de Acción: El aeropuerto de Puerto Barrios cambió a categoría nacional, por lo tanto este circuito ya no sería un requisito internacional.	Belice, Guatemala y COCESNA.		
CNS 57	CAR Plan de circuitos orales ATS (Tabla CNS1C) Belice APP - Mérida ACC	Belice y México	El circuito está fuera de servicio desde el 1 de junio de 2003.	JUN/ 2003	Informado en la Reunión CA/ANE/WG/3 y reportado por el Director de Aviación Civil de Belice.	A	Implementar un circuito directo para establecer comunicaciones en 15 segundos.	México y Belice		

GTM	Guatemala
------------	------------------

CNS 18	CAR Plan de Circuitos Orales ATS (Tabla CNS 1 C) - La Mesa APP - Puerto Barrios TWR	Guatemala- Honduras- COCESNA	No está implementado el circuito requerido. Se usa IDD.	NOV/ 1999	COCESNA informó que no está implementando el circuito requerido debido a que no hay facilidades, pero se estudiarán posibles enlaces de comunicaciones.	A	COCESNA informó que el aeropuerto cambió a categoría nacional. Plan de Acción: El aeropuerto de Puerto Barrios cambió a categoría nacional, por lo tanto este circuito ya no sería un requisito internacional.	Guatemala, Honduras y COCESNA		
--------	---	------------------------------	---	-----------	---	---	--	-------------------------------	--	--

MEX	Mexico
------------	---------------

CNS 54	CAR VHF/AMS-voz. Plan de servicio móvil aeronáutico (Tabla CNS2A)	Estados Unidos	Falta de cobertura oral VHF-AMS por debajo de FL280 en la FIR de Houston oceanic en los límites de la CTA Mérida con la CTA Monterrey. Este requisito no figura en la Tabla CNS 2A del FASID, lo cual la OACI está coordinando con los Estados Unidos.	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.	Estados Unidos/México		Aprobación del presupuesto específico para este fin.
--------	---	----------------	--	-----------	-------------------	---	--	-----------------------	--	--

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
CNS 56	CAR Plan de circuitos orales ATS (Tabla CNS1C) Belice APP - Mérida ACC	Belice y México	El circuito está fuera de servicio desde el 1 de junio de 2003.	JUN/ 2003	Informado en la Reunión CA/ANE/WG/3 y reportado por el Director de Aviación Civil de Belice.	A	Implementar un circuito directo para establecer comunicaciones en 15 segundos. Plan de Acción: La OACI convocará una Reunión con la participación de Belice, México y COCESNA para analizar esto.	México y Belice		Los informes MID/ACC indican que el tránsito que se registra es muy escaso entre MID/ACC y BZE/APP y la coordinación se realiza vía CENAMER/ACC-MID/ACC conforme a lo establecido en la Carta de Acuerdo correspondiente entre estas unidades.

TTO	Trinidad y Tabago
------------	--------------------------

CNS 2	CAR Plan AFTN (Tabla CNS 1A) Circuitos AFTN Georgetown(S)-Puerto España (M)	Guyana/Trinidad y Tabago/Centros COM AFTN	El circuito fue actualizado a 300 baud como una medida intermedia, pero tiene baja disponibilidad..	MAR/ 2001	Informada por la Reunión Informal CAR/SAM AIS/ATM/CNS 02/00	A	Implementar un circuito a 2400 bps, código IA-5 y protocolo X.25. Guyana tiene planes de implementar este circuito a través de REDDIG. El tráfico AFTN de Guayana fue temporalmente desviado a través de Caracas, Venezuela.	Guyana y Trinidad y Tabago	DIC/ 2004	
CNS 4	CAR Plan de Circuitos Orales ATS (Tabla CNS 1 C) Piarco ACC/Georgetown ACC (CM5 Circuito)	Trinidad y Tabago-Guyana	El circuito es fiable sólo el 90%.	MAR/ 1998	Informado por las Oficinas Regionales NACC y SAM.	A	Hay planes de implementar este circuito a través de REDDIG.	CAAs Trinidad y Tabago y Guyana	DIC/ 2004	
CNS 22	CAR Plan de Comunicaciones VHF/HF AMS (Tabla CNS 2A) TTZP Piarco HF Voz	Trinidad y Tabago/CAR-A(3), CAR-B(1), SAM-2(2)	Algunos informes de los pilotos indicaron que no estaba disponible Piarco ACC a través de las frecuencias HF. El Centro Piarco no ha implementado todas las frecuencias requeridas y no tiene disponibilidad de comunicaciones durante las 24 horas del día.	MAR/ 2001	Notificado por la Reunión Informal AIS/ATM/CNS 02/00 CAR/SAM y examinado por las Reuniones 26 y 27 del Grupo Informal de Trabajo del Caribe Oriental.	U	Se ha acordado que las aerolíneas contacten al ACC Piarco a través de las instalaciones de radio HF de Nueva York de ARINC, esta solución temporal ya fue implementada. Mediante un proyecto de cooperación técnica OACI se ha instalado nuevo equipamiento que de acuerdo a información de Trinidad y Tobago, se esperaba que su puesta en marcha se realizara en septiembre de 2005.	DGAC Trinidad y Tabago	SEP/ 2005	
CNS 52	CAR Plan de Circuitos Orales ATS (Tabla CNS 1C) Piarco ACC/Paramaibo ACC	Trinidad y Tabago-Suriname	Se usa IDD; pero según el FASID se requiere un circuito directo (D)	NOV/ 2003	Reportado en la misión del RO/CNS	A	Hay planes de implementar este circuito a través de REDDIG.	Trinidad y Tabago-Suriname	DIC/ 2004	

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

CNS 53	CAR Plan de comunicaciones VHF/HF AMS (Tabla CNS 2A) TTCP Crown Point Intl. Airport - APP-I	Trinidad y Tabago	No está implementado el servicio APP-I	NOV/ 2003	Reportado en la misión del RO/CNS	A	Implementar la estación/servicio APP, pero Trinidad y Tabago informó que el servicio APP en el Aeropuerto Crown Point Intl., es proporcionado por Piarco. Trinidad y Tabago enviará una carta a la OACI proponiendo eliminar este requisito en la Tabla CNS 2A del FASID.	Trinidad y Tabago		
--------	---	-------------------	--	-----------	-----------------------------------	---	---	-------------------	--	--

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
-----	---	-----------	--	-----------	---------------------------	---	--	------------------	--	--

BRA Brasil

CNS	19 SAM Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3.	Brasil, Corumbá	Este VOR/DME no está implantado	MAY/ 1989	Este VOR daría apoyo a la navegación aérea en las rutas UA300 y UA304. Actualmente, hay un NDB operando en el punto significativo	A	El VOR /DME no será instalado se solicitó su retiro del FASID Tabla CNS 3	Brasil		No se implementará
CNS	23 SAM Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. VOR/DME	Brasil, Ilheus	Este VOR/DME no está implantado	MAY/ 1989	Esta instalación, recomendada para la navegación en ruta, daría apoyo a la ruta aérea UA314. Actualmente, hay un NDB operando en el punto significativo	B	El VOR /DME no será instalado se solicitó. Brasil solicitó su retiro del FASID Tabla CNS 3	Brasil		No se implementará

ECU Ecuador

CNS	29 SAM Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de comunicaciones HF SMA en la FIR Guayaquil	Ecuador	Systema de HF SMA fuera de servicio	SEP/ 2004	Motivado a trabajos en el Aeropuerto Internacional de Guayaquil la estación de HF del servicio móvil aeronáutico se encuentra fuera de servicio.	A	No se recibió información sobre planes de acción para re instalar los equipos HF	Estado		
-----	--	---------	-------------------------------------	-----------	--	---	--	--------	--	--

GUY Guyana

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
CNS 30	SAM Tabla CNS 3 FASID	Timehri /Cheddi Jagan Intl Airport	Sistema ILS fuera de servicio. Este sistema fue instalado en el año de 1978. Se presentan dificultades para su mantenimiento	OCT/ 2004	Desde finales del año 2003 el sistema ILS se encuentra completamente fuera de servicio. Falta de repuestos para la reparación de los equipos. Esto se verificó durante la misión CNS realizada en Guyana en Octubre de 2004.	A	No se tienen planes a corto plazo para su implantación	Estado		Falta de recursos
CNS 31	SAM Tabla CNS 3 FASID	Timehri /Cheddi Jagan Intl Airport	Sistema DME fuera de servicio. Este sistema fue instalado en el año de 1978. Se presentan dificultades para su mantenimiento. Ambas unidades de potencia finales fuera de servicio.	OCT/ 2003	Desde finales del año 2003 el sistema DME se encuentra completamente fuera de servicio. Falta de repuestos para la reparación de los equipos. Esto se verificó durante la misión CNS realizada en Guyana en Octubre de 2004.	A	No se tienen planes a corto plazo para su implantación	Estado		Falta de recurso
PRY Paraguay										
CNS 15	SAM Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. DME	Paraguay ASUNCION/S. Pettirossi	Este DME no está implantado	MAY/ 1989	Este DME está asociado con el ILS para operaciones de aproximación y aterrizaje. Se utiliza NDBs como balizas	A	Paraguay informó que no procederá a la instalación del DME asociado con el ILS dado que el ILS posee radiobaliza intermedia y exterior.	Paraguay		No se implementará
CNS 21	SAM Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. VOR	Paraguay, Mariscal Estigarribia	Este VOR no está implantado	MAY/ 1989	Esta instalación, recomendada para la navegación en ruta, daría apoyo a las rutas aéreas UA320 y UA321	A	El Proyecto de Modernización de los servicios de ayuda a la navegación aérea de Paraguay contempla la adquisición del VOR /DME. Fecha para su implantación no fue suministrada.	Paraguay		
PER Peru										
CNS 25	SAM Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. ILS CAT II	Peru LIMA-CALLAO/Jorge Chavez	El actual sistema ILS cumple con la performance de CAT I	MAY/ 1989	De acuerdo con el Plan, el ILS requiere una calidad de señal de Categoría II	B	Peru ha indicado que el aeropuerto ya reúne las condiciones operacionales para la Categoría. Solo falta la inspección en vuelo del ILS	Perú		
SUR Suriname										
CNS 26	SAM Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. NDB	Suriname PARAMARIBO/Zorg en Hoop	Este NDB no está implantado	MAY/ 1989	Se recomendó esta instalación para la navegación terminal	B	El NDB no será instalado. La Administración Aeronáutica de Surinam solicitó remover el NDB de la Tabla 3 del FASID.	Surinam		No se implantará

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

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	
-----	---	-----------	---	-----------	-------------------	---	--	------------------	-----------	--