



Quinta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/5)

Ciudad de México, México, 16 al 18 de julio de 2019

Cuestión 1 del

Orden del Día: Seguimiento de las conclusiones y decisiones vigentes del GREPECAS y de las deficiencias de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

1.2 Estado de las deficiencias de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

SITUACIÓN ACTUAL DE LAS DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LAS REGIONES CAR/SAM

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de Estudio presenta información sobre el avance a la fecha de la resolución de las Deficiencias en las Regiones CAR/SAM.	
Acción:	Se describe en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Decimoctava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/18), Punta Cana, Republica Dominicana del 09 al 14 de abril de 2018• Metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación aérea según el Consejo de la OACI• Base de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea del GREPECAS (GANDD)

1. Introducción

1.1 La Reunión GREPECAS/18 destacó las acciones tomadas y de los avances para su solución y/o mitigación, de acuerdo con los procedimientos establecidos por el GREPECAS, las Oficinas Regionales NACC y SAM han dado el seguimiento a las acciones correctivas de los Estados, actualizando la base de datos de deficiencias GANDD.

1.2 En la Región CAR, bajo la estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB)/Programa Sistémico de Asistencia (SAP) NACC, se ha realizado una revisión de las deficiencias, particularmente aquellas de prioridad “U”. El seguimiento se realiza con base en planes de acción personalizados NCLB para cada Estado y con esta estrategia, se ha logrado una reducción (resolución) significativa anual desde la implementación de la estrategia NCLB en 2016 (tasa de aumento de la resolución del 300% en comparación con 2014).

1.3 En la Región SAM, la Oficina Regional SAM de la OACI ha trabajado con los Estados a fin de buscar resolver las deficiencias que permanecen por muchos años en la GANDD. Luego de la GREPECAS/18, se logró disminuir las deficiencias prioridad “U” en un 50%, mediante el trabajo coordinado realizado con los Estados, durante los últimos tres años.

1.4 En seguimiento a Conclusión CRPP/4-1, se ha sostenido una teleconferencia, en 2017, con IATA e IFALPA para tratar las deficiencias notificadas por sus asociados en los Estados. En marzo de 2018, se realizó una teleconferencia de seguimiento con IATA para enfatizar el compromiso de IATA con la OACI del reporte periódico de deficiencias, asegurando el apoyo por parte de IATA.

1.5 La Reunión debe considerar varias oportunidades de mejora y que en los últimos años la OACI ha implementado una serie de herramientas de gestión que podría justificar la necesidad de revisar en detalle la efectividad de esta metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación aérea de la OACI.

1.6 La IATA enviaría a las Oficinas Regionales de la OACI su lista de deficiencias actualizada con el fin de que cada Oficina Regional realice las acciones correspondientes

2. Discusión

2.1 Las deficiencias existentes son de alta prioridad para el Consejo de la OACI, por lo que existe la necesidad que los Estados establezcan Planes de medidas correctivas (CAP) para solucionarlas. Se pide a la Reunión recordar que, para mejorar el avance de deficiencias, persisten algunas dificultades:

- El proceso para actualizar la GANDD en ocasiones es complicado, dando como resultado que los Estados no actualicen la información
- La principal fuente de identificación de deficiencias era las misiones de especialistas regionales de la OACI a los Estados y este tipo de misiones ya no se realizan
- Algunas deficiencias permanecen sin solución en la GANDD por largo tiempo

2.2 En el **Apéndice A** se pueden observar las deficiencias, en la Región SAM, con sus áreas correspondientes las cuales son numerosas. Se ha trabajado con los Estados mediante teleconferencias.

2.3 En la Región SAM, la Secretaría trabajó con los Estados a fin de buscar resolver las deficiencias que permanecen por muchos años en la GANDD. Luego del GREPECAS/18, las deficiencias prioridad “U” se redujeron significativamente, mediante el trabajo coordinado realizado con los Estados.

2.4 En la Región CAR, se ha realizado una revisión exhaustiva por cada Estado de las deficiencias, logrando tener acciones más concretas en los Estados y cuyo seguimiento se realiza a través de los planes de acción del Programa Sistémico de asistencia (SAP). En el **Apéndice B** se muestra el avance en la solución de las deficiencias.

2.5 La Reunión debería emitir una acción sobre las deficiencias que considere la metodología de trabajo y/o teleconferencias entre las Oficinas Regionales de la OACI y los puntos focales de los Estados con el propósito de agilizar su revisión y actualizar oportunamente la base de datos.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en los Apéndices A y B, de esta nota de estudio;
- b) instar a IATA a informar sobre las deficiencias detectadas en ambas Regiones CAR y SAM;
- c) adoptar otras acciones que se consideren pertinentes.

DEFICIENCIAS VIGENTES

ApéndiceA
CRPP/5

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

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	DIC/ 2009	<p>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.</p> <p>2007: Ecuador informó que sus controladores no han logrado alcanzar el nivel 4 del dominio del idioma inglés previendo finalizar el proceso en 2007.</p>
-----	-------	---	---------	--	-----------	------------	---	--	--------------	-----------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

ApéndiceA
CRPP/5

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

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 I, 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
-----	----	-----	---	---	--	-----------	--	---	---	------	------

DEFICIENCIAS VIGENTES

ApéndiceA
CRPP/5

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

GUY Guyana

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 I, 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	Entrenar y retener al Personal MET calificado Se deben implementar sistemas para ofrecer un mejor remuneración al personal capacitado. CORREGIDA	Servicio Hidromet	DIC/ 2018
-----	----	-----	---	---	---	-----------	--	---	--	-------------------	-----------

DEFICIENCIAS VIGENTES

ApéndiceA
CRPP/5

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

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 2009 y finalizar en 2012. Se está coordinando con las universidades para subsanar esta deficiencia.	AAC	DIC/ 2015	Falta de Centros Educativos en la Región que brinden licenciaturas en el tema. Recursos económicos para que el personal se capacite en el extranjero. Se está adquiriendo (poco a poco) personal egresado de la Universidad con nivel técnico, como requisito. Se espera lograr capacitar al personal de planta y de nuevo ingreso.
-----	----	-----	--	--	--	-----------	--	---	--	-----	-----------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

ApéndiceA
CRPP/5

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

SUR Suriname

MET	59 SAM	Viento en superficie (Anexo 3, Norma 4.1.2.1)	Dependencia COM Surinam	La presentacion 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 estacion meteorologica	U	NCAA en coordinacion con Servicio Meteorológico	OCT/ 2010
-----	--------	---	-------------------------	---	-----------	---	---	---	-----------

DEFICIENCIAS VIGENTES

ApéndiceA
CRPP/5

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

URY Uruguay

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	DNM		
MET	107 SAM	Avisos de cizalladura del viento	Uruguay	No tienen equipamiento	AGO/ 2011	Adquirir los sistemas donde se requiera.	U	DNM		

DEFICIENCIAS VIGENTES

ApéndiceA
CRPP/5

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

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

APÉNDICE B
DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

AIA Anguilla

AIM 383 CAR	Implementación de datos electrónicos sobre el terreno y los obstáculos (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, Cap. 10, Par. 10.1.3 (Area 1) y Par. 10.1.7 (Area 3)	Anguilla	El e-Tod no ha sido implementado	MAR/ 2011	Encuesta Regional de la OACI	A	Elaborar un plan para implementar el e-TOD	Estado	DIC/ 2018	
-------------	--	----------	----------------------------------	-----------	------------------------------	---	--	--------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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
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	A	Proveer áreas de seguridad en el lado este reduciendo las distancias declaradas de la pista 07 por unos 90 m. aproximadamente. No declarar las zonas de parada y por ende hacer que el extremo de la franja de la pista y las áreas de seguridad 60 m. más cerca al extremo oeste de la pista y preparar y nivelar la superficie para un área de seguridad.	ECCAA, Antigua y Barbuda	DIC/ 2003	Durante la visita, se observó movimiento de tierras en el extremo de la Pista 07 para una extensión planificada de 300 m.
AGA 92	CAR Calle de Rodaje paralela a la pista (ANP, Tabla AOP1, Anexo 14, Vol. I, Cap.3.9.8 & 3.9.12)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	No existe calle de rodaje paralela.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	B	Terminar la construcción de la calle de rodaje paralela.	ECCAA, Antigua y Barbuda	DIC/ 2004	Existe un proyecto de construcción continua establecido.
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 obstaculos transicionales.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	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.	ECCAA, Antigua y Barbuda	DIC/ 2004	Existe un proyecto de construcción continua establecido.
AGA 94	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, Rec. 4.2.12)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	Los obstáculos en la superficie transicional incluyen aeronaves estacionadas en la plataforma y la topografía en ambos extremos norte y sur del extremo de la pista oeste.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Reducir los obstáculos que infringen las superficies transicionales. Plan de Acción: Se planea el desarrollo de una nueva plataforma. Publicado en el AIP.	ECCAA, Antigua y Barbuda	DIC/ 2005	Existe un proyecto de diseño para el edificio de la terminal incluyendo la expansión de la plataforma.
AGA 96	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.4.1.1)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	No se proveen señalizaciones en el campo aéreo.	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Suministrar señalizaciones iluminadas.	ECCAA, Antigua y Barbuda	DIC/ 2004	Las señalizaciones para el campo aéreo serán suministradas al final del proyecto de construcción.
AGA 98	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.2,10.2.1)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird Intl.	El pavimento de la plataforma es deficiente en algunas áreas con muchas piedras sueltas - FOD	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Quitar el exceso de FOD y reparar el pavimento de la plataforma	ECCAA, Antigua y Barbuda	JUL/ 2004	La reparación del pavimento de la plataforma está incluida dentro del proyecto de diseño de la terminal y la expansión de la plataforma.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 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	A	Renovar los pavimentos en los extremos de la pista	ECCAA, Antigua y Barbuda	DIC/ 2004	Hay una compañía constructora a cargo de la ampliación de la pista quien llevará a cabo estas tareas. Después de la ampliación de la Pista 07, el otro extremo de la pista será mejorado.
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	A	Reparar el sistema de iluminación de aproximación. Plan de Acción: Reemplazar el sistema de iluminación de aproximación.	ECCAA, Antigua y Barbuda	JUL/ 2004	El ALS será reparado al final del proyecto de construcción.
AGA 509	CAR ANP CAR/SAM Tabla AOP I del FASID ANP CAR/SAM Vol II FASID (Doc 8733) Tabla CNS 3, Tabla de Ayudas a la Navegación Aérea	Antigua y Barbuda, St. Johns, V.C. Bird International	No es posible tener aproximación de precisión Categoría I en la Pista 07 debido a la falta de un ILS	MAY/ 2008	Visita de la OACI - mayo de 2008	A	Debe planificarse proporcionar las instalaciones y servicios requeridos para la aproximación de precisión en un futuro, una vez que el crecimiento del tránsito apoye la necesidad de esta orientación adicional y eficiencia operacional.	ECCAA, Antigua y Barbuda		ECCAA. 9 de octubre de 2009: Se realizó un estudio del ILS concluyendo las limitaciones técnicas para su implantación. Antigua y Barbuda deberían revisar sus planes para la pista 07 como PA1 o planificar elementos GNSS como GBAS para operaciones PA1.
AGA 510	CAR Reducción de peligros debidos a las aves (Anexo 14, Vol. I, Sección 9.4, 9.4.4)	Antigua y Barbuda, St. Johns, V.C. Bird International	Se observó una bandada de aves procedentes de los campos de cricket que están junto al aeropuerto	MAY/ 2008	Visita de la OACI - mayo de 2008	A	Implantar las medidas de mitigación y control de aves y fauna que sean necesarias en el aeropuerto.	ECCAA, Antigua y Barbuda		
AGA 511	CAR Salvamento y extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Sección 9.2.30)	Antigua y Barbuda, St. Johns, V.C. Bird International	El acceso a las instalaciones de los servicios SEI hacia el campo aéreo no es el más directo.	MAY/ 2008	Visita de la OACI - mayo de 2008	A	Considerar la reubicación de las instalaciones de los servicios SEI dentro del diseño del nuevo proyecto de desarrollo aeroportuario.	ECCAA, Antigua y Barbuda		
AGA 512	CAR Salvamento y extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Sección 9.2.34, 9.2.36 & 9.2.38)	Antigua y Barbuda, St. Johns, V.C. Bird International	Existe una carencia de instrucción del personal SEI, incluyendo su participación en ejercicios reales de extinción de incendios.	MAY/ 2008	Visita de la OACI - mayo de 2008	A	El personal SEI deberá instruirse y participar en ejercicios reales de extinción de incendios que estén de acuerdo con los tipos de aeronaves y equipo que se utiliza en el aeródromo.	ECCAA, Antigua y Barbuda		
AGA 513	CAR Traslado de aeronaves inutilizadas (Anexo 14, Vol. I, 9.3.1 & 9.3.2)	Antigua y Barbuda, St. Johns, V.C. Bird International	No existe un plan para el traslado de aeronaves inutilizadas		Visita de la OACI - mayo de 2008	A	Debería establecerse un plan para el traslado de aeronaves inutilizadas dentro del área de movimiento o en las partes adyacentes, asimismo, debería designarse un coordinador para implantar dicho plan.	ECCAA, Antigua y Barbuda		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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
ATG Antigua y Barbuda										
AIM 312	CAR Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de gestión de calidad (QMS) en los AIS.	Antigua y Barbuda	Se requiere de la implantación de un sistema de gestión de calidad (QMS)	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	Estado	DIC/ 2016	Nuevos LOA se encuentran en coordinación con Trinidad y Tobago (Proveedores de datos)
AIM 347	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Antigua y Barbuda	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	Antigua y Barbuda	DIC/ 2018	
AIM 399	CAR Anexo 15, Cap. 3, Doc 8126, Cap. 3, par. 3.3, Hoja de ruta de la OACI para la transición de AIS a AIM	Antigua y Barbuda	Falta de Capacitación AIS			A	Se recomienda evaluar las necesidades precisas de capacitación para la transición de los requerimientos de la implementación AIM con el fin de definir los recursos requeridos para la capacitación AIM	ECCAA	JUN/ 2016	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

ATG Antigua y Barbuda

CNS	77CAR Anexo 10, Vol. IV, Cap. 2, 2.1.1./ Cap 3, 3.1.1.10 Doc 8071, Vol. III, 2.3.13-2.3.15,5.3.14 y 6.2.5	Antigua, Antigua VC Bird (TAPA)	El sistema radar está implementado pero los controladores no lo han aceptado para propósito de dar control. Los siguientes aspectos deben solucionarse: - Configuración del transpondedor de ensayo (PARROT) - Rehabilitación RMCS - Redundancia - Recuperación de datos radar	OCT/ 2009	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - octubre de 2009	B	El proveedor de los servicios de radar (Autoridad Aeroportuaria de Antigua y Barbuda) debería en coordinación con la ECCAA: a) llevar a cabo una evaluación al sistema radar para determinar las mejoras requeridas tanto técnicas y operacionales al sistema; b) planificar y llevar a cabo las actividades necesarias para la capacitación del personal/controlador en los procedimientos operacionales; c) considerar otras técnicas de vigilancia, como el ADS-B y la multilateración, para completar u optimizar la cobertura radar; y d) llevar a cabo ensayos.	Airports Authority of Antigua and Barbuda & ECCAA		
-----	---	---------------------------------	--	-----------	---	---	---	---	--	--

CNS	79CAR Anexo 10, Vol. III, Cap. 9	Antigua, Antigua VC Bird (TAPA)	La ECCAA no ha establecido un registro de direcciones de aeronave de 24 bits.	OCT/ 2009	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - octubre de 2009	A	Establecer este registro basado en la orientación proporcionada por cumplimiento del GREPECAS con los SARPS de la OACI.	ECCAA		
-----	----------------------------------	---------------------------------	---	-----------	---	---	---	-------	--	--

ATG Antigua y Barbuda

MET	131CAR Anexo 3, Apéndice 3, 4.1.1.2	Antigua y Barbuda	Observaciones de viento para informes locales rutinarios utilizados para aeronaves que llegan y salen deberían ser representativos de la zona de toma de contacto y las condiciones a través de la pista	NOV/ 2012		A	Se recuerda a las autoridades MET que las observaciones de viento de superficie incluidas en METAR deberían ser representativas de la zona de toma contacto y las condiciones a lo largo de la pista. Actualmente el sensor de viento está instalado entre dos edificios.	ECCAA/ABMS		
-----	-------------------------------------	-------------------	--	-----------	--	---	---	------------	--	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

ABW Aruba

AGA	296CAR	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	A	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		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	297CAR	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	A	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	298CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.2.8, 5.2.8.1 & 3)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	No se proveen señales de eje de calle de rodaje que guían a las aeronaves a girar en el extremo este de la pista	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer señales de eje de calle de rodaje que guían a las aeronaves a girar en el extremo de la pista. Plan de Acción: Se proveerán las señales de eje de calle de rodaje que guían a las aeronaves a girar en el extremo de la pista.	Autoridades Aeroportuarias de Aruba	JUN/ 2003	
AGA	299CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - Norma 5.3.4.1.B)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	No se provee un sistema de iluminación de aproximación en la Pista 29	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer un sistema de iluminación de aproximación en la Pista 29	Autoridades Aeroportuarias de Aruba		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.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 300	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.4, 5.3.4.1.C & Doc. 8733 ANP FASID Tabla AOP1)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	Se provee un sistema de iluminación de aproximación simple en la Pista 11	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer un sistema de iluminación de aproximación de precisión de categoría I en la Pista 11	Autoridades Aeroportuarias de Aruba		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 301	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.15 y 5.3.15.1)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	No hay luces de zona de parada en ambos extremos de la pista	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer luces de zona de parada o no declarar las zonas de parada y y con esto modificar las distancias declaradas de la pista	Autoridades Aeroportuarias de Aruba		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 302	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 7, 7.1.1)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	No se provee una señal de cerrado en la sección este de la extensión F/D de la calle de rodaje	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Proveer una señal de cerrado para la sección cerrada de la calle de rodaje F. Plan de Acción: Se proveerán señales de cerrado para la sección cerrada de la calle de rodaje F.	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	A	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		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 305	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. 1, Cap. 10,10.2, 10.2.1, 10.2.2)	Aruba, ORANJESTAD, Reina Beatrix Internacional	El extremo occidental de la superficie de la calle de rodaje G, A y B y algunas áreas de las plataformas están en malas condiciones, por ejemplo, exudado del pavimento, grietas, surcos, vegetación, zanjas abiertas con cables a la vista, etc.	ENE/ 2003	Visita de la OACI - enero 2003	A	Reparar y efectuar mantenimiento a las superficies del pavimento de la plataforma	Aruba		
ABW Aruba										
AIM 328	CAR Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de gestión de calidad (QMS) en los AIS.	Aruba	Se requiere de la implantación de un sistema de calidad (QMS); así como de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC) en los servicios AIS/MAP.	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo.	DCA	DIC/ 2013	
AIM 348	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Aruba	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	B	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	DCA	DIC/ 2013	
AIM 409	CAR Anexo 11, Anexo 15	Aruba	AIP declara que el control de aproximación de Beatrix provee servicios y procedimientos de radar, sin embargo el ASR-9 no ha sido operacional desde 2003.	FEB/ 2011		A	Revisar y actualizar la AIP de Aruba para reflejar que se está publicando la información correcta.	DCA Aruba	MAR/ 2011	ENR 1-6 ATS Servicios y procedimientos de vigilancia De acuerdo a la enmienda 13/2016 aún faltante

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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
ABW Aruba										
ATM 154	CAR Doc 7300, Anexo 11, Cap. 2 y App 6, Doc 9426, Doc 9854, Doc 9750	DCA Aruba	La Dirección de Aviación Civil (DCA) requiere mejoras dentro de su estructura organizacional para una coordinación eficiente de los Servicios de navegación aérea (ANS). Esto incluye la división de responsabilidades en operaciones de tránsito aéreo, gestión de la seguridad operacional, planificación y actividades de evaluación y gestión.	FEB/ 2011		A	Aruba debería implementar la nueva estructura organizacional que ha elaborado para el sistema de aviación civil. La nueva estructura también debería proporcionar suficiente personal para asegurar la distribución adecuada de la carga de trabajo y responsabilidades dentro de la dependencia.	DCA Aruba	NOV/ 2014	Aruba inició recientemente una segunda fase de reorganización dentro de la Dirección de Aviación Civil donde los servicios de navegación aérea estarían separados de la DCAA. La intención es formar un proveedor de auto apoyo dentro de la estructura del gobierno de Aruba para proporcionar ANS a todo el tránsito aéreo dentro de la zona de Control Beatrix así como todo el tránsito de aeródromo en el aeropuerto Beatrix.
ATM 155	CAR Anexo I, Anexo 11, Doc 9854, Doc 9750, Doc 9426	DCA Aruba	Revisar programa existente de instrucción de tránsito aéreo para asegurar que cumple con los aspectos de competencia requeridos del personal en diferentes campos especializados ATS incluyendo instrucción sobre competencia y actualización.	FEB/ 2011		A	Revisar e implementar según el caso el plan de instrucción ATM en conformidad con las guías de la OACI para que el personal ATS realice eficientemente tareas y responsabilidades relacionadas con sus puestos.	DCA Aruba	NOV/ 2014	La revisión de la instrucción también debería incluir al personal ARO para determinar los requisitos de instrucción adicionales para sus responsabilidades asignadas.
ATM 156	CAR Anexo 11, Doc 4444, Cap 2	DCA Aruba	Aruba no tiene actualmente un Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) de ATS.	FEB/ 2011		A	Implementar los programas requeridos de gestión de la seguridad operacional ATS, en conformidad con el Anexo 11, Cap 2, Par 2.27.3.	DCA Aruba	JUL/ 2015	Aruba informó que el grupo de trabajo de gestión de la seguridad operacional ha sido identificado pero aún no ha completado su trabajo.
ATM 157	CAR Doc 8733, GREPECAS	DCA Aruba	Participación limitada en actividades regionales de la OACI.	FEB/ 2011		A	Apoyar la participación de expertos en ATM y SAR en los proyectos de GREPECAS para permitir la implementación armónica de los sistemas regionales de ATM.	DCA Aruba	FEB/ 2015	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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 159	CAR Anexo 11, Doc 4444, GREPECAS 15, NAM/CAR RPBANIP RPO 9	DCA Aruba	Falta de implementación de un sistema de vigilancia.	FEB/ 2011		A	Realizar una evaluación de seguridad operacional como se describe en Doc 4444, párrafo 2.6.1.1, previo a la implementación. Investigar oportunidades de compartir datos de radar entre los Estados vecinos (Colombia, Curazao, Venezuela) para el APP Reina Beatrix y realizar pruebas de ADS-B en áreas donde la cobertura del radar esté disponible para análisis.	DCA Aruba	DIC/ 2015	DCAA actualmente planificando SSR.
ATM 160	CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9426, Doc 9854, Objetivo Regional de Performance (RPO) 6 del NAM/CAR RPBANIP	DCA Aruba	No hay implementación de procedimientos de gestión de la afluencia del tránsito aéreo.	FEB/ 2011		A	Realizar un estudio de la demanda y capacidad de los Servicios de tránsito aéreo (ATS) que incluya: * determinación del número de posiciones requeridas para el trabajo ATC * determinación del número de personal requerido para cubrir adecuadamente las posiciones de ATC * determinación del número de personal administrativo requerido para apoyar ATS * determinación de personal especializado requerido para proveer servicio ATFM * determinación de la capacidad del Aeropuerto Internacional de Aruba	DCA Aruba	DIC/ 2015	DCAA solicitará asistencia de la OACI.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
ABW Aruba										
CNS	29 CAR Sistema de Vigilancia (Tabla CNS 4A)	Aruba/Reina Beatrix APP/Radar Aruba	Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	JUN/ 2000		B	Misión CNS en el 2010: el radar actual está obsoleto, se dieron las siguientes recomendaciones: a) llevar a cabo compartición de datos con los Estados adyacentes, como por ejemplo: Curacao; b) evaluar e implementar multilateración para reemplazar cobertura radar; y c) realizar ensayos ADS-B para evaluar el porcentaje de aeronaves equipadas.	Aruba DCA	DIC/ 2011	
CNS	173 CAR Frecuencia 121.9 MHZ no está siendo utilizada debido a interferencia.	Aruba DCA	La frecuencia 121.9 MHz no está siendo utilizada debido a interferencia	FEB/ 2011	Visita de la OACI - febrero de 2011	A	Llevar a cabo análisis de espectro para esta frecuencia y junto con la Autoridad Nacional de Gestión de Espectro, resolver la causa de interferencia.	Aruba DCA	AGO/ 2014	Marzo 2014 - Aruba informo que: La frecuencia no esta completamente limpia. Se iniciara el proceso de monitoreo para regresar el movimiento de tiwerra a esta frecuencia.
CNS	176 CAR Anexo 10, Vol. I, Cap. 2, 2.3	BEA VOR/DME	No existe información proporcionada del estado operacional del VOR/DME	FEB/ 2011	Visita de la OACI - febrero 2011	A	Implementar monitoreo/pantalla remota del estado de ayudas a la navegación	Aruba DCA	DIC/ 2014	Marzo 2014 - Aruba informo que: Aruba DCA: Problema identificado en el cable para el monitoreo remoto del equipo. Monitoreo con radio VFH hasta que se cambie el cable NOV 2014
CNS	179 CAR Anexo 10, Vol. II, 2.4 CAR/SAM ANP Doc. 8733, Vol. I, Parte IV, párrafos 20 y 51.	Aruba DCA	No hay procedimientos para manejar las situaciones de interferencia de frecuencias.	FEB/ 2011	Visita de la OACI - febrero 2011	B	Establecer un procedimiento y los requerimientos necesarios para su implementación, incluyendo: • Interacción con la Autoridad Nacional de Gestión del Espectro; y • coordinación Regional de frecuencia con la OACI	Aruba DCA	JUN/ 2014	Contacto realizado con el organo regulador (DTZ) para establecer procedimiento.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
CNS 180CAR	CAR/SAM ANP Doc 8733, Vol. I, Parte I, párrafo 54, Parte IV, párrafo 5, GREPECAS Conclusión 15/1	Aruba DCA	Para la implementación futura de sistemas de navegación, se debe considerar un enfoque integral basado en la performance incluyendo una automatización sistemática de funciones y sistemas ATS.	FEB/ 2011	Visita de la OACI - febrero 2011	B	<p>Establecer un sistema integrado de aproximación para implementar automatización e inter operación entre communications y funciones para los sistemas de navegación aérea.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementar un sistema de e presentación radar de Estados adyacentes con un plan de vuelo de correlación • Implementar un sistema automático con funcionalidades de advertencia <p>Se debe utilizar como referencia el Plan de Implementación de Navegación Aérea basado en la performance.</p>	Aruba DCA		

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

ABW Aruba

MET	8 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5)	Aruba	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM.	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados	
MET	27 CAR	Notificar el RVR para operaciones CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Aruba	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado	
MET	45 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Aruba	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados	
MET	102 CAR	Anexo 3, 3.3.a 3.3.h y 9.1	Oficina Meteorológica de Aruba	No se ha implementado un procedimiento para asegurar la disponibilidad en tiempo de la información SIGMET para la FIR de Curacao.	FEB/ 2011		A	Asegurar en tiempo la disponibilidad y retransmisión de información SIGMET para la FIR de Curacao: a) establecer un procedimiento operacional para monitorear la diseminación de información SIGMET para la FIR de Curacao y para las FIR en los alrededores, visitando la página web www.aviationweather.gov de Estados Unidos. NWS y transmite mensajes SIGMET a las unidades de control de tránsito aéreo y líneas aéreas cuando estén disponibles, y b) preparar especificaciones para mejorar la estación de trabajo MET, laboratorio de WAFS, incluyendo detección automatizada y alarma al recibir un mensaje para Curacao.	DCA/ Servicio Meteorológico Aruba	ABR/ 2011

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET 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
MET 103	CAR Anexo 3, 4.2, 5.8 Anexo 11, 2.20.b	Servicio Meteorológico Aruba	No hay un acuerdo formal entre los servicios MET y ATS	FEB/ 2011		A	Establecer un acuerdo formal entre los servicios ATS y MET para asegurar un intercambio adecuado de la información MET; requerido para la prestación de servicios meteorológicos y de control de tránsito aérea para asegurar que al momento que la unidad ATS reciba informes especiales aéreos por medio de comunicaciones de voz, las unidades ATS las transmita sin demora a la oficina de vigilancia meteorológica en el aeródromo TNCA.	DCA/ Servicio Meteorológico de Aruba	AGO/ 2011	
MET 104	CAR Anexo 3, 2.2.3	Servicio Meteorológico de Aruba	Sistema de Gestión de Calidad (QMS) para el servicio meteorológico aeronáutico no se ha establecido.	FEB/ 2011		A	Que el Servicio Meteorológico de Aruba, en coordinación con la Autoridad de Aviación Civil establezca e implemente un sistema de calidad debidamente organizado, procesos y recursos necesarios para la gestión de calidad de la información meteorológica a ser proporcionada a los usuarios de la aviación.	Servicio Meteorológico de Aruba	NOV/ 2012	
MET 105	CAR Anexo 3, 11.1, 11.1.9	Servicio Meteorológico de Aruba	No se tiene disponible una red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) para diseminar información meteorológica de tiempos críticos.	FEB/ 2011		A	a. Implementar una terminal AFTN en la unidad de meteorología del Servicio Meteorológico de Aruba para intercambiar información OPMET con otras unidades meteorológicas y torres de control y recibir NOTAMs y otra información aeronáutica relevante. b. Mejorar las estaciones de trabajo WAFS para convertirse en NOAAnet (para la diseminación de información OPMET) y WIFS (para recibir información internacional OPMET y gráficas de productos meteorológicos de alta resolución del WAFS)	Servicio Meteorológico de Aruba	SEP/ 2011	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE SAR 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

ABW Aruba

SAR	143 CAR Anexo 12, Doc 9731, Doc 9750, Doc 8733	DCA Aruba	Mejorar los procedimientos de búsqueda y salvamento (SAR) mediante la realización de una revisión de los procedimientos actuales internos de SAR.	FEB/ 2011		A	Revisar y modificar según se requiera las Cartas de Acuerdo en la FIR Curazao, incluyendo las mejoras de coordinación entre autoridades civiles y militares y los procedimientos SAR locales.	DCA Aruba	DIC/ 2015	La información actual de SAR referida en la AIP de Aruba tiene más de 10 años. Investigación pendiente para la siguiente enmienda de la AIP.
-----	--	-----------	---	-----------	--	---	---	-----------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

BHS Bahamas

AGA	36CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP 1)	Bahamas, FREEPORT, Grand Bahama Intl	No se proporcionan sistemas de iluminación de aproximación como se requiere en el ANP CAR/SAM y en el Anexo 14, Vol. I, Inciso 5.3.4.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000 Visita ICAO diciembre 2009	A	Proveer sistemas de iluminación de aproximación	Bahamas	SEP/ 2015	<p>Los Sistemas de Iluminación de aproximación están en el proceso de ser reparados, una vez que las reparaciones se finalicen, Bahamas actualizará el plan de acción.</p> <p>No hay sistemas de iluminación de aproximación en Freeport Grand Bahamas, esto debe ser comprado por la autoridad actual de Grand Bahamas Port, el gobierno anticipa la entrega del aeródromo, una vez que esto suceda la responsabilidad para comprar será del gobierno.</p>
-----	---	--------------------------------------	--	-----------	--	---	---	---------	-----------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 502CAR	Reducción de peligros debidos a las aves (Anexo 14, Vol. I, Sección 9.4.1, 9.4.3 & 9.4.4)	Bahamas, NASSAU, Nassau Intl.	Gran concentración de aves en las zonas de aproximación.	JUL/ 2009	Reportado por IFALPA. Diciembre de 2008 Visita ICAO diciembre 2009	A	<p>La autoridad apropiada debería tomar acción para disminuir el número de aves, las cuales representan un peligro potencial para las operaciones de las aeronaves, adoptando medidas para desalentar la presencia de aves en el aeródromo o en sus cercanías.</p> <p>Aunque NAD ha implementado un plan de gestión de fauna y flora en 2008 para reducir los peligros y riesgos asociados que representan en la cercanía del aeropuerto, en la última visita (2009) no se observaron métodos de dispersión. La deficiencia continúa válida hasta que medidas efectivas esten implementadas.</p> <p>El Departamento de Aviación Civil de Bahamas actualmente está esbozando los procedimientos que se necesitan adoptar para mitigar la reducción de peligros debidos a las aves en las Bahamas, esto coincidirá con el nuevo Programa de Seguridad Operacional del Estado que ha sido aprobado.</p>	Bahamas	JUL/ 2015	La autoridad del Aeropuerto de Nassau ha implementado un plan de protección y prevención de la fauna como parte del proceso de certificación y también ha comenzado la instalación RESA en el área de aproximación de la pista 14 el cual removerá mucho del área baja el cual ha causado estancamiento que atrae aves comenzando el 15 de abril de 2015 y estará finalizada el 12 de julio de 2015.
AGA 503CAR	Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (Anexo 14, Vol. I, Sección 5.3.5.1 & 5.3.5.23)	Bahamas, NORTH ELEUTHERA, North Eleuthera Intl.	No hay PAPIS ni VASIS.	JUL/ 2009	Reportado por IFALPA Diciembre de 2008 Visita ICAO diciembre 2009	A	Se está esperando una prueba de vuelo.	Bahamas	SEP/ 2015	<p>Eleuthera Norte está lista para una nueva terminal y está en el proceso de recibir nuevas ayudas visuales, lo cual cumple con el BASR 21.233</p> <p>No están ubicados los PAPI y el plan maestro para esta construcción de la terminal se espera para fin del mes.</p>

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 504CAR	Señales (Anexo 14, Vol. I, Sección 5.2.1.4)	Bahamas, NORTH ELEUTHERA, North Eleuthera Intl.	Señales inadecuadas en la pista	JUL/ 2009	Reportado por IFALPA Diciembre de 2008 Visita ICAO diciembre 2009	A	Se requieren las señales en la pista.	Bahamas	DIC/ 2014	La pista se ampliará cuando la nueva construcción empiece y las señales en la pista se pondrán, de acuerdo al BASR sección 21.170 subparte d El plan maestro para la construcción de esta nueva terminal se espera al final del mes, el cual incluye la reconstrucción de una nueva pista, la actualización se entregará una vez que el documento se reciba.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 525CAR	Mantenimiento de Aeródromos, pavimentos (Anexo 14, Vol. I, 10.1, 10.2)	Bahamas, NASSAU, Nassau Intl.	El CAD no ha especificado el nivel de rozamiento de la superficie y el nivel de mantenimiento planeado	DIC/ 2009	Visita ICAO diciembre 2009	A	Especificar el nivel mínimo de rozamiento de la superficie para iniciar una acción de mantenimiento y reportar situaciones resbaladizas cuando el caucho se acumula.	Bahamas	DIC/ 2014	<p>El programa de Seguridad Operacional del Estado ha sido aprobado y los niveles mínimos de fricción están pendientes, de acuerdo a la BASR 21.435</p> <p>La empresa de Desarrollo del aeropuerto de Nassau ha finalizado las pruebas de fricción en todas las pistas del aeropuerto el 17 de mayo de 2015. El resultado para la mayor parte se encuentran dentro de las regulaciones excepto por la zona de contacto de la pista 14. Esta acción correctiva se encuentra en el CAP. Queda pendiente de resolución.</p> <p>Los niveles mínimos de fricción estaban pendientes según BASR 21.435 . El aeropuerto Nassau Development Co. (NAD) ha completado una prueba inicial de fricción en todas las superficies de las pistas LPIA ; el 17 de mayo de 2015 los resultados en su mayor parte se encuentran dentro del Manual de la OACI 9137 que muestra gran parte de las superficies que caen en el rango de 0,50 nivel de fricción después de la prueba , sin embargo la zona de toma de contacto para la Pista 14 cae por debajo y se requiere la remoción, este trabajo es parte de la</p>

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 526CAR	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos (Anexo 14, Vol. I, 9.1)	Bahamas, NASSAU, Nassau Intl.	El CAD no asegura las pruebas periódicas de la planificación para casos de emergencia en los aeródromos, coordinaciones con el especialista de servicios de rescate en el aeródromo con terreno difícil y la implementación de un centro de comando para emergencia.	DIC/ 2009	Visita ICAO diciembre 2009	A	El CAD debe asegurar que el explotador del aeropuerto cumpla con pruebas periódicas de la planificación para casos de emergencia en los aeródromos, la disponibilidad y coordinación de un especialista de servicios de rescate en MYNN, considerando la dificultad del terreno, la implementación y el centro de comando de emergencia.	Bahamas	MAY/ 2015	realización del plan de acción pendiente de corrección. Las pruebas de planificación para casos de emergencia en los aeródromos se llevan a cabo cada dos años, y se han establecido de acuerdo al BASR 21.557 La empresa "The Nassau Airport Development" ha implementado AEP y ha programado una escala completa de ejercicios para sus 2 años de requerimiento para septiembre de 2015.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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
BHS Bahamas										
AIM 349	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Bahamas	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	B	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	CAD	DIC/ 2012	El área 1 debería estar implementada desde noviembre de 2010
AIM 369	CAR Anexo 15, Capítulo 3, para. 3.3 y Capítulo 5 y Doc 8126, Capítulo 3, para. 3.2.4 y Capítulo 6	Bahamas	NOF bajo ATM El NOTAM require que sea asociado con la AIM como sea indica en los SARPs de la OACI	JUN/ 2010	Oficial Regional AIM de la OACI 24 - 25 de junio de 2010	A	El NOF de Bahamas necesita reestructurarse de manera adecuada en las funciones y organización en el area AIM, como parte del Paquete de Información Aeronáutica Integrado (IAIP)	CAD	DIC/ 2012	Las areas de NOTAM necesitan implementar un curso de Instrucción y/o programas de cursos de actualización para todo el personal
AIM 370	CAR Anexo 15, Cap. 3, para. 3.7, Apn. 7, Doc. 8126, Cap. 1, para. 1.4 y Doc. 9674, Implementación del WGS-84/GM96	Bahamas	Actualizar los sistemas de puntos de referencia WGS-84 de aeródromos primarios y secundarios para la navegación aérea internacional, incluyendo la referencia vertical (EGM96)	JUN/ 2010	Oficial Regional AIM de la OACI, visitas del 24 al 25 de junio de 2010	A	Se necesita un nuevo levantamiento para todos los aeropuertos, ayudas a la navegación, las instalaciones descritas en el Anexo 15 y Doc 9674	CAD	DIC/ 2012	Referencia común de navegación aérea coordinada de los sistemas Horizontal y Vertical (Latitud y Longitud) con especificaciones que gobiernan la determinación y la información (exactitud del campo de trabajo e integridad de la información) de elevación y ondulación geoidal en posiciones específicas en los aeropuertos/helipuertos se muestras en el Anexo 4, Volúmenes I y II, Capítulo 2, y Tabla A5-2 y Tabla 2 de los Apéndices 5 y 1, respectivamente
AIM 371	CAR Anexo 15, Cap. 3, para. 3.2 y Doc. 8126, Cap. 1, para. 1.3 Implementación del Sistema de Gestión de Calidad (QMS) en la AIM	Bahamas	Falta de implementación de un sistema de gestión de la calidad (QMS) a la documentación integrada de información aeronáutica que contiene información/datos sobre seguridad operacional y crítica para usuarios y puede afectar las operaciones de aeronaves	JUN/ 2010	Se debe desarrollar un plan de acción.	A	Anexo 15, Par. 3-2 Implementación del Sistema de Calidad en la AIS	CAD	DIC/ 2012	Las medidas de gestión de la calidad serán reforzadas para asegurar el nivel requerido de la calidad de información aeronáutica (precisión en la resolución e integridad) de los procedimientos RNAV y RNP que son publicados en el AIP de Bahamas

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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
AIM 373	CAR Anexo 15, Cap. 3, Par. 3.2.3 y Para. 3.6.7, Doc 9683, Doc 8126, Para. 1.3.7 y 1.3.8	Bahamas	Bajo nivel de instrucción en el personal AIS y NOTAM	JUN/ 2011	Oficial Regional AIM de la OACI, fecha de la visita: junio 24-25, 2010	A	Cumplimiento mínimo con la Parte E-3 del Doc 7192-AN/857 (manual de instrucción) bajo la Metodología TRAINAIR	CAD	DIC/ 2012	Con respecto a los cambios recientes incluidos en AMD 36 al Anexo 15 es urgente cumplir con los requerimientos de instrucción
AIM 374	CAR Hoja de ruta de la OACI para la transición del AIS al AIM	Bahamas	Falta de un plan de implementación para la Transición del AIS al AIM	JUN/ 2010	Oficial Regional AIM de la OACI, fecha de la visita: 24-25 de junio de 2010	A	Revisión de la organización del Servicio AIS y su transición al AIM, y la interacción con el concepto operacional ATM	CAD	DIC/ 2012	Planificación y desarrollo de la transición al AIM

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

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.	A	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica acorde a lo indicado en el Doc 4444 PANS-ATM.	CAD Bahamas	DIC/ 2012	Bahamas está en proceso de conversión para completar los procedimientos y fraseología OACI.
ATM	82 CAR Anexo 1, Anexo 11, Doc 9854, Doc 9750, Doc 9426	Bahamas	No hay programa de instrucción que cumpla con los aspectos requeridos sobre la competencia del personal en las diferentes esferas ATS especializadas.	NOV/ 2007	Elaborar e implementar un programa de instrucción durante los próximos 5 años en conformidad con las guías de la OACI y definir selección de políticas y los programas de instrucción requeridos para que el personal ATS desempeñe eficientemente sus tareas y responsabilidades relacionadas con su puesto incluyendo: <input type="checkbox"/> programas de instrucción básica; <input type="checkbox"/> instrucción de familiarización o programas de introducción; <input type="checkbox"/> programas de instrucción recurrentes; <input type="checkbox"/> programas de instrucción de mejora profesional; y <input type="checkbox"/> programas de instrucción de postgrado.	A	BCAA debería elaborar un programa de instrucción ATM para el próximo quinquenio.	CAD Bahamas	DIC/ 2012	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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	83CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9859	Bahamas	Se deberían elaborar o implementar programas de gestión de seguridad operacional ATS en conformidad con los requisitos del Anexo 11.	DIC/ 2007	Implementar programas de gestión de la seguridad operacional ATS requeridos que incluyan: <input type="checkbox"/> publicación de normativa de gestión de la seguridad operacional, que cubre los aspectos relacionados con la protección de la información; <input type="checkbox"/> utiliza los avances alcanzados en los programas de garantía de calidad ATS como plataforma para una evolución a un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). <input type="checkbox"/> evaluar los sucesos de incidentes y accidentes para establecer los programas correspondientes de gestión de la seguridad operacional; <input type="checkbox"/> asignar un número suficiente de personal ATS calificado para elaborar y monitorear los programas de gestión de seguridad operacional ATS; <input type="checkbox"/> implementar un programa de instrucción de gestión ATS para que el persona asignado pueda desempeñar sus funciones.	A	BCAD debería implementar SMS para ATS en conformidad con las SARPS de la OACI.	CAD Bahamas	DIC/ 2012	
ATM	84CAR Anexo 1, Anexo 2, Anexo 11, Anexo 15, Doc 9426	Bahamas	Errores en el procesamiento de los planes de vuelo entre las dependencias ATS. El personal asignado a la oficina ARO del aeropuerto intl. de Nassau lleva a cabo dichas funciones de despacho de aeronaves sin tener una cualificación adecuada. Esto origina omisiones en el procesamiento de los planes de vuelo.	DIC/ 2007	Implement in the International Airport of Bahamas, a Flight Information Service and Dispatch and Flight Control office, in order to elaborate, approve, distribute and monitor flight plan data between the ATS units, in accordance with the ICAO guidelines.	A	BCAD debería asegurarse que el personal ARO cumple con las competencias requeridas.	CAD Bahamas	DIC/ 2012	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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 85	CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9854, Doc 9750, Doc 8733, informes GREPECAS	Bahamas	De acuerdo con las directrices de la OACI y GREPECAS, no existe un sistema de implementación ATM nacional.	DIC/ 2007	Elaborar un programa de trabajo para la implementación del sistema ATM, en conformidad con las guías de la OACI y los acuerdos regionales del GREPECAS para: -optimizar la red de rutas ATS y el espacio aéreo ATS; -implementar procedimientos de aproximación RNNP; -mejorar la coordinación civil-militar; -establecer medidas de equilibrio entre la demanda y la capacidad; -incorporar mejoras a la automatización para una mejor si conciencia situacional ATM; -mejorar las operaciones de aeródromos; y -mejorar el procesamiento y la coordinación de los planes de vuelo.	A	BCAD debería elaborar e impementar un programa de implementación ATM en conformidad con el RPBANIP NAM/CAR.	CAD Bahamas	DIC/ 2012	
ATM 86	CAR Doc 7300, Anexo 11, Doc 4444, Doc 9426, Doc 9854	Aeropuertos internacionales de Bahamas	Análisis de la capacidad de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y de los aeropuertos internacionales de Bahamas.	DIC/ 2007	Elaborar un estudio sobre la capacidad y demanda de los servicios de tránsito aéreo (ATS) que determine: - el número de puestos de trabajo ATC requerido; - el número de personal ATC requerido para cubri los puestos de trabajo o ATC adecuadamente; - el número de personal administrativo para apoyar los ATS; - el número de personal especializado requerido para proporcionar el servicio o ATFM; y - capacidad de los aeropuertos	A	BCAD debería conducir un análisis de capacidad ATS.	CAD Bahamas	DIC/ 2012	
ATM 87	CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9691, GREPECAS	Bahamas	Implementación de procedimientos sobre huracanes y cenizas volcánicas	DIC/ 2006	Establecer un procedimiento de coordinación sobre la actividad volcánica, en conformidad con la OACI y las guías del GREPECAS	A	BCAD debería implementar procedimientos para huracanes y ceniza volcánica.	CAD Bahamas	DIC/ 2012	
ATM 88	CAR Doc 7300	Bahamas	Actualizar Anexos y Manuales OACI sobre los procedimientos requeridos para las dependencias ATS	DIC/ 2007	- Solicitar a la OACI las enmiendas correspondientes de los Anexos y Documentos ATS y SAR; y - actualizar los Manuales de procedimientos operacionales ATS y SAR, en conformidad con las dependencias de servicio correspondientes.	A	BCAD debería asegurar el suministro de Documentación de la OACI a las dependencias ATS.	CAD Bahamas	DIC/ 2012	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
BHS Bahamas										
CNS	49 CAR Ayudas para la Radionavegación (Tabla CNS 3) VOR/DME West End	Bahamas/West End	La estación VOR/DME está establecida en el FASID, pero no esta implementada	ENE/ 2004	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - diciembre de 2014	B	Esta estación debe ser implementada para el Aeropuerto Internacional West End, Gran Bahamas Island	Depto. de Aviación Civil de Bahamas		
CNS	83 CAR Anexo 10, Vol. III, Cap. 8 ANP CAR/SAM, Vol. I, Parte IV, párrafo 11	Nassau APP/TWR	El sistema de conmutación de mensajes AFTN ha estado fuera de servicio desde hace 3 años y se está utilizando una aplicación basada en internet como alternativa.	DIC/ 2009	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - diciembre de 2014	A	a) Evaluar la entrega adecuada y completa de toda la información aeronáutica; b) Planificar/implementar un servicio de tratamiento de mensajes ATS con un sistema AMHS; c) Coordinar y acordar un plan de contingencia con los Estados adyacentes para el manejo de información AFS; y d) Planificar mejoras futuras incluyendo la aplicación del AIDC y procesamiento de CPLs.	Depto. de Aviación Civil de Bahamas	JUN/ 2015	El nuevo sistema AMHS no ha sido implementado.
CNS	84 CAR Anexo 10, Vol. I, Cap. 2, 2.8	Nassau TWR/APP	No hay información sobre el estado operacional de las radioayudas a la navegación esenciales para la aproximación, aterrizaje y despegue. No hay vigilancia remota de las radioayudas a la navegación disponible para las dependencias de control operacional	DIC/ 2009	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - diciembre de 2014	A	Implementar monitoreo remoto de las radioayudas a la navegación.	Depto. de Aviación Civil de Bahamas	DIC/ 2015	Un monitor VOR/DME fue instalado en la Torre de Control, pero aún falta un monitor ILS; igualmente, monitores VOR/DME deberían estar disponibles en el APP Nassau
CNS	85 CAR Anexo 10, Vol. I, Cap. 2, 2.2	Nassau APP/TWR	No hay registro de inspecciones en vuelo para las radioayudas a la navegación ni de ensayos en tierra	DIC/ 2009	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - diciembre de 2014	A	Dar seguimiento a ensayos /inspecciones periódicas en tierra y en vuelo y su correspondiente registro sobre la performance de las radioayudas a la navegación.	Depto. de Aviación Civil de Bahamas	DIC/ 2015	Aunque se llevaron a cabo en 2014 chequeos de vuelo VOR e ILS, no hay registros disponibles de chequeos en tierra
CNS	90 CAR Anexo 10, Vol. II, 2.4 / 2.6 ANP CAR/SAM, Vol. I, Parte IV, párrafos 20 y 51.	Departamento de Aviación Civil de Bahamas	No hay procedimiento para el manejo de situaciones en caso de interferencia en radiofrecuencias.	DIC/ 2009	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - diciembre de 2009	B	Establecer un procedimiento y los requerimientos necesarios para su implementación incluyendo: - Interacción con la Autoridad de Gestión Nacional del Espectro; y - Coordinación de frecuencias regionales con la OACI	Depto. de Aviación Civil de Bahamas	DIC/ 2015	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

BHS Bahamas

MET	9CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	Bahamas	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM.	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos.	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Departamento MET	DIC/ 2014
MET	46CAR	Anexo 3, Parte 1, Capítulo 5, 5.8, Tabla MET 2A del FASID	Bahamas	ATS no transmite todos los informes meteorológicos de aeronaves (AIREPs) a la dependencia MET. Diseminar notificaciones aéreas a las ubicaciones necesarias de acuerdo con la Tabla MET 2A del FASID.	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	CAD	JUL/ 2012
MET	93CAR	Sistema de Gestión de Calidad para el suministro del servicio meteorológico para la navegación aérea internacional - Cumplimiento con el Anexo 3, Capítulo 2, 2.2.1 y 2.2.3, la Tabla ANP del FASID Vol II de la Región	BCAD/ANS - Servicios MET	La División de Servicio Meteorológico de Bahamas no ha establecido un sistema debidamente organizado de calidad incluyendo los procedimientos y recursos necesarios para establecer la gestión de calidad de la información meteorológica proporcionada para la navegación aérea internacional	DIC/ 2011	Visita de la OACI del 12 al 13 de diciembre de 2011	A	El Departamento de Aviación Civil de Bahamas debe asegurarse que el Departamento Meteorológico establezca un sistema de gestión calidad (QMS) que incluya procedimientos y recursos necesarios para establecer la gestión de calidad de la información meteorológica proporcionada para la navegación aérea internacional.	Departamento MET	SEP/ 2013
MET	94CAR	Anexo 3, Capítulo 7, párrafo 7.4.1	BCAD/ANS	El Departamento MET de Bahamas no emite avisos de cizalladuras del viento para aeródromos en los que la cizalladura del viento es considerada un factor de seguridad, tampoco emite información AIRMET de acuerdo con lo previsto en el Anexo 3 de la OACI.	DIC/ 2011	Visita de la OACI del 12 al 13 de diciembre de 2011.	A	La BCAD debe establecer un sistema para garantizar que el Departamento MET disemine los avisos de cizalladuras del viento en donde la cizalladura es considerada como un factor de seguridad, así como la información AIRMET.	Departamento de Aviación Civil	MAR/ 2012

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

BRB Barbados

AGA	495 CAR	Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.5 - 3.5.1)	Barbados, GRANTLEY ADAMS INTERNATIONAL AIRPORT	No se proporciona área de seguridad de extremo de pista (RESA) en ninguno de los dos extremos.	DIC/ 2012	Visita de la OACI, Mayo 2008 y carta Ref: 15/B14/2-2/1-6 fechada 10 de agosto 2012.	A	Proporcionar áreas de seguridad de extremo de pista extendiendo la plataforma o reduciendo las distancias declaradas.	Barbados	DIC/ 2012	RESA existe para ambas pistas - No obstante, RESA en el Pista 09 debe ser repavimentada. La compactación de la superficie comenzó en agosto y se completará en diciembre de 2012. RESA ha sido implementada para ambas pistas. RESA en la Pista 09 ha sido repavimentada y compactada.
AGA	497 CAR	Calles de Rodaje (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.9 y 3.10)	Barbados, GRANTLEY ADAMS INTERNATIONAL AIRPORT	Las calles de rodaje están en muy pobres condiciones y no tienen letreros.	MAY/ 2008	Visita de la OACI Mayo 2008 y carta Ref.: 15/B14/2-2/1-6 fechada el 10 agosto 2012.	A	Las calles de rodaje necesitan ser reparadas; hay un plan propuesto para recubrir las calles de rodaje y proporcionar letreros en corto plazo.	Barbados	DIC/ 2012	El explotador aeroportuario tiene nuevos letreros con iluminación de fondo con señalización de calles de rodaje no obstante, fallas eléctricas han retrasado la finalización de la instalación. Se finalizará la señalización y pizarrones con letreros de distancia/hacia/avance en diciembre de 2012. Nuevos letreros con iluminación para las calles de rodaje ha sido completada. Una señalización será reubicada en el umbral de la TWA A. Las calles de rodaje B, C, K J han sido señaladas para rehabilitar junto con RWY 09. última actualización fue programada para 2015.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 498	CAR Calles de Rodaje (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.10)	Barbados, GRANTLEY ADAMS INTERNATIONAL AIRPORT	Los márgenes de las calles de rodaje no están nivelados y necesitan ampliarse.	SEP/ 2008	Visita de la OACI Mayo 2008 y carta Ref.: 15/b14/2-2/1 fechada 10 de agosto de 2012.	A	Las porciones rectas de las calles de rodaje necesitan extenderse simétricamente en cada lado de la calle de rodaje y la superficie debería prepararse para resistir erosiones y la ingestión del material de superficies proveniente de las aeronaves.	Barbados	DIC/ 2012	Se han hecho arreglos para incrementar el ancho de los márgenes de las calles de rodaje por dos metros en cada lado. Se estima que este trabajo será finalizado el 31 de mayo de 2010. El incremento al ancho de las calles de rodaje permanece pendiente. Se espera que los trabajos inicien después de la re-designación de las calles de rodaje a ser completado en diciembre de 2012. Todas las calles de rodaje están aumentadas sin embargo, se programó para noviembre de 2012 el aumento.
AGA 572	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Sección 5.2.14)	Barbados, BRIDGETOWN, Grantley Adams Intl	El pavimento de la plataforma se encuentra en muy malas condiciones; el balizaje y la señalización no cumplen con los SARPS de la OACI	MAY/ 2008	La plataforma necesita ser reparada en algunas posiciones de estacionamiento, se necesita sellar juntas y proveer de señalización de seguridad.	A		Barbados		La señalización de la plataforma y líneas de seguridad operacional han sido implementadas. Las puertas han sido pintadas de nuevo y se han instalado puertas al estacionamiento adicionales.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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
BRB Barbados										
AIM 350	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Barbados	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	Barbados	DIC/ 2018	
AIM 403	CAR Anexo 15, Cap. 3, Para. 3.2, Doc 8126, Cap. 1, Para. 1.3	Barbados	El QMS no esta totalmente implementado			A	Preparar un plan de acción para la Implementacion del QMS AIM	CAD	DIC/ 2016	Posible acuerdo con Trinidad y Tobago para el QMS
AIM 404	CAR Anexo 15, Cap. 3, Doc 8126, Cap. 3, Para. 3.3	Barbados	Falta de capacitación al personal de AIM			A	Preparar un plan de acción y capacitar al personal de AIM	CAD	DIC/ 2016	Posible acuerdo con Trinidad y Tobago para el QMS
AIM 405	CAR Doc 8126 de la OACI, Cap 8, Apéndice C a Cap. 8, Hoja de Ruta para la transición de AIS a AIM	Barbados	Falta de un Plan de Automatización AIM Existe una creciente necesidad de información y datos de automatizació en formatos electronicos.			A	Desarrollar un Plan de Acción con respecto a la Implementación de la aotomatización AIM	CAD	DIC/ 2018	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
BRB Barbados										
CNS 146	CAR Anexo 10, Vol. I, Cap. 2, 2.2	Adams TMA	Ejercicios de ayudas de navegación en vuelos y tierra no se llevan a cabo de acuerdo a la periodicidad recomendada por OACI	NOV/ 2010	Informe de la visita del RO/CNS - Noviembre de 2010	A	Asegurar que haya pruebas periódicas de vuelos y tierra y sus registros correspondientes del desarrollo de ayudas en la navegación, de acuerdo con la OACI	Departamento de Aviación Civil de Barbados (CAD)	ABR/ 2010	
CNS 148	CAR Anexo 10, Vol. II, 2.4., 2.6 CAR/SAM PNA Dpc- 9833. Vol. I, Parte IV, para. 20 y 51	Departamento de Aviación Civil de Barbados (CAD)	No existen procedimientos para manejar situaciones de interferencia en radio frecuencias	NOV/ 2010	Informe de la visita del RO/CNS - Noviembre 2010	B	Establecer un procedimiento y los requerimientos necesarios para su implementación, que incluya: - Interacción con la Autoridad Nacional de la Gestión del Espectro; y - Coordinación Regional de frecuencia con OACI	Departamento de Aviación Civil de Barbados (CAD)	ABR/ 2011	
CNS 150	CAR Anexo 10, Vol. III, Capítulo 9, Vol. IV, 2.1.6 PNA CAR/SAM, Vol. I, Parte Iv, para. 44, NACC/DCVA/3 y GREPECAS 14 Conclusiones	Departamento de Aviación Civil de Barbados (CAD)	No se ha establecido el registro de la aeronave de 24 bits	NOV/ 2010	Informe de la visita del RO/CNS - Noviembre 2010	B	Establecer este registro basándose en la guía proporcionada por el GREPECAS y en cumplimiento con los SARPS de la OACI	Departamento de Aviación Civil de Barbados (CAD)	JUN/ 2011	
CNS 151	CAR Doc. 8733, Vol. I, Introducción Conclusión 15/1 de GREPECAS	Departamento de Aviación Civil de Barbados (CAD)	La planeación de navegación aérea basada en la performance debería ser implementada en equipos CNS, sistemas y tecnología deberían ser planeadas para satisfacer mejoras operacionales o alcanzar beneficios operacionales.	NOV/ 2010	Informe de visita del RO/CNS - Noviembre de 2010	B	Implementar la coordinación necesaria para procurar un plan nacional basado en la performance y teniendo la participación total de las partes interesadas involucradas (proveedores de servicio, aerolíneas, usuarios de la aviación general, etc.) Se debería utilizar como referencia el Plan NAM/CAR Regional de Navegación Aérea basada en la performance.	Departamento de Aviación Civil de Barbados (CAD)	ABR/ 2011	Se dieron comentarios sobre el plan existente.

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

BRB Barbados

MET	95 CAR Anexo 3, Capítulo 2, 2.2.1 RP 2.2.2 y 2.2.3	BCAA/ANS	El Departamento del Servicio Meteorológico de Barbados no ha establecido un sistema debidamente organizado comprendido de procedimientos y recursos necesarios para proporcionar calidad en la gestión de la información meteorológica proporcionada para la navegación aérea internacional.	SEP/ 2011		A	La BCAA deberá asegurarse que el Departamento del Servicio Meteorológico establezca un sistema de calidad adecuado que incluya procedimientos y recursos necesarios para proporcionar calidad en la gestión de la información meteorológica proporcionada para la navegación aérea internacional.	Servicio Meteorológico	SEP/ 2012	
-----	--	----------	--	-----------	--	---	---	------------------------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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
BLZ Belice										
AGA 167	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - Rec. 3.3.4 y 6)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	El ancho de la franja de la pista es insuficiente en algunas secciones de la parte norte y contiene objetos como escombros y vegetación	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Remover los objetos Ampliar la franja de pista en la parte norte, según se requiera	Belice	2014	BACC ha removido toda la vegetación, pero necesita proveer una franja de pista de 300 metros y nivelar el suelo existente. Fecha pospuesta para el 2014.
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	A	Considerar proveer RESAs al no declarar zonas de parada, limpiar la vegetación y fortalecer el terreno.	Belice	2014	Para la pista 25, la zona de parada ha sido eliminada, pero se requiere llenar el terreno es necesario para proporcionar RESA. Diciembre de 2018.
AGA 169	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - 4.2.12)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	Las estructuras, la vegetación y las colas de aeronaves grandes estacionadas en la plataforma representan obstáculos que infringen en las superficies limitadoras de obstáculos de transición	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Eliminar los obstáculos	Belice	2014	La vegetación ha sido eliminada, sin embargo, hay varias estructuras que infrinjan las superficies limitadoras de transición, incluyendo las colas de las aeronaves estacionadas en la plataforma.
AGA 172	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	No existen sistemas de luces de aproximación	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Proveer sistemas de luces de aproximación	Belice	2014	
AGA 173	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.4.1.1)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	No existen letreros en el campo aéreo	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Proveer letreros iluminados en el campo aéreo	Belice	2014	BACC ordenará nuevos dispositivos de iluminación para las señales de aeródromo.
AGA 176	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10,10.2.1 y 10.2.2)	Belice, CIUDAD DE BELICE, Philip Goldson International	Los márgenes de la Calle de Rodaje A están en condiciones muy deficientes, en algunas áreas con pavimento fallado y materiales sueltos - FOD	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001 Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Remover el FOD continuamente y reemplazar el pavimento de los márgenes de la Calle de Rodaje A	Belice	2014	La reconstrucción de los márgenes de la calle de rodaje A ha sido incluido en la Fase II del proyecto de aeropuerto. Llevará BACC a cabo reparaciones correctivas para las peores secciones en 2014.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 449	CAR Certificación de Aeródromos (Anexo 14, Vol. I Cap.1, 1.4.1, 1.4.3 y 1.4.4)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	El proceso de Certificación no ha comenzado	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre de 2006	A	LA DGAC está verificando la regulación. El proceso debe ser acelerado.	Belice	2014	El proceso se inició y continuará trabajando con la DCA para cumplir plenamente
AGA 458	CAR Certificación de Aeródromos (Anexo 14, Vol. I Cap.1, 1.5.1, 1.5.2, 1.5.3 y 1.5.4)	Belice, Ciudad de Belice, Philip S.W Goldson International Airport	No se ha implantado SMS	NOV/ 2006	Visita de la OACI en noviembre 2006	A	Implantar SMS en base al marco establecido por la DGAC. La DGAC está capacitando personal. Se está considerando implementar una unidad SMS con el propósito de evaluar y supervisar al Operador del Aeropuerto.	Belice	2014	Las márgenes de las pistas están en buenas condiciones y es necesario eliminar algún crecimiento de pasto alrededor de las luces. Esto se hará como parte de la Fase II del proyecto de aeropuerto
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	A	El operador el aeropuerto está programando los trabajos necesarios. Los trabajos deben ser implementados.	Belice	2014	Han comenzado algunos trabajos de nivelación del terreno y continuará una vez que la vegetación se haya eliminado.
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	A	Los trabajos para nivelar el terreno deben ser incluidos en el Plan de Acción Correctivo	Belice	2014	La estructura que infringe la superficie de transición interna se debe reubicar
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	A	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	A	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	2014	La dirección del indicador de viento ha sido instalado, no obstante, se requiere iluminarlo
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	A	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	2014	
AGA 567	CAR Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.2.30	Aeropuerto Internacional Philip S.W Goldson (MZBZ), Ciudad de Belice	Caminos de acceso de emergencia.	SEP/ 2010	El camino perimetral necesita ser diseñado y construido para proporcionar acceso listo a las áreas de aproximación dentro del límite del aeropuerto. Los caminos de acceso de emergencia deberían poder soportar a los vehículos más pesados y ser utilizables en cualquier condición meteorológica.	A	El camino perimetral debe ser mejorado y extendido a lo largo del largo de la pista y las áreas de aproximación.	Belice	2014	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

BLZ Belice

AIM	351 CAR	Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 Apn 8 y Doc 9881	Belize	El e-TOD, Area 1 no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	DCA	JUL/ 2012	Plan de acción deberá ser preparado y enviado a la Oficina NACC de la OACI
AIM	378 CAR	Anexo 15, Cap 3, Par 3.2.4, Doc 8126, Cap 3, Par 3.3.2, Doc 7192, Parte E-3 (Hoja de ruta para la transición del AIS al AIM, Fase 3	Belize	Instrucción Básica AIS-021 y AIS-024; Introducción y familiarización de la instrucción AIM (AIM, QMS, AIXM, e-TOD, Bases de datos, GIS, etc	NOV/ 2011	Planear y desarrollar con COCESNA/ICCAE un plan de acción para la instrucción de recursos humanos requeridos en preparación para la transición al AIM	A	Desarrollar un programa de instrucción para áreas diferentes específicas de AIM como apoyo a la transición	DCA	JUL/ 2013	Desarrollar un plan de acción detallado de instrucción
AIM	379 CAR	Anexo 15, Cap 3, Par 3.6.7, Doc 8126, Cap 3, Par 3.3.3, Circ 241 de la OACI, Circ 247 de la OACI y Guías de Factores Humanos en AIM del GREPECAS	Belize	Observar y cumplir con las Recomendaciones de la OACI de las referencias con el objeto de mitigar los efectos de las condiciones inadecuadas de la oficina que podrían afectar al personal AIM	NOV/ 2011	Un plan de acción deberá ser desarrollado	A	AIM, NOTAM y ARO/PIB serán reubicados a nuevas instalaciones	DCA	JUL/ 2012	Un plan de acción para la reubicación está en progreso

BLZ Belice

CNS	182 CAR	Anexo 10, Vol. 5, sección 4.1.3.2 CAR/SAM ANP Doc. 8733, Vol. I. Parte I, párrafo 61	Belize APP	Sobrecarga en el uso de las frecuencias AMS VHF y uso correcto del 122.8 MHS para comunicaciones de transmisiones comunes.	JUN/ 2011	Visita de la OACI - 29 de junio al 1 de julio 2011	A	a) Continuar informando sobre el uso correcto de estas frecuencias b) Evaluar el uso de estas frecuencias en la TMA de Belize y actualización de operación/o una sectorización ATC puede traer mejoras c) Solicitud de la OACI para una frecuencia secundaria para el servicio APP d) Incluir en la Circular que la frecuencia 123.450 MHZ es la frecuencia asignada regional como se define en el CAR/SAN ANP Doc. 8733 Fecha límite anterior: Diciembre de 2011 Fecha definida en TEAM de febrero 2017: Marzo 2017	BDCA	MAR/ 2017	
-----	---------	--	------------	--	-----------	--	---	---	------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

BLZ Belice

MET	30 CAR	Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1.	Belice	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado	Asegurar la implementación del RVR requerido. Vista del 31 de enero al 2 de febrero de 2017.
MET	88 CAR	Las presentaciones visuales de viento en la superficie referidas a cada sensor deben ubicarse en la estación meteorológica con las presentaciones correspondientes en los servicios de tránsito aéreo adecuados (Anexo 3, Part II, Apéndice 3, Norma 4.1.2.1)	Belice	Las presentaciones visuales de viento en la superficie en la estación meteorológica y la torre de control de tránsito aéreo corresponden a diferentes sensores de viento ubicados entre sí a una distancia superior a 800m. También es el caso de otros parámetros meteorológicos (temperatura, presión, QNH, etc.).	AGO/ 2008	Se requiere adquirir un sistema automatizado de clima con sensores ubicados por la pista, de preferencia el TDZ, con presentaciones visuales idénticas ubicadas en la estación meteorológica y en las dependencias ATS (TWR y APP). Considerar un proyecto regional Centroamerican incluyendo instrucción para el mantenimiento.	A			Reformular la deficiencia enfatizando el criterio aplicable para observar e informar lo elementos meteorológicos. Prioridad A. Responsable RO/MET. Fecha límite - 13 de abril de 2017 Evaluar en coordinación con el Servicio Nacional Metereológico el proceso para la adquisición de un sistema de observación automático para asegurar el cumplimiento con los SARPS del Anexo 3. Responsable Sr. Gilberto Torres. Fecha límite - 13 de abril de

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET 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
MET 89CAR	El período para la determinación de los valores medios de las observaciones del viento de superficie debería ser a) 2 minutos para los informes locales y las presentaciones visuales del viento en las dependencias ATS; y b) 10 minutos para METAR y SPECI, salvo que durante el periodo de 10 minutos haya una discontinuidad marcada (Anexo 3, Parte II, Apéndice 3, Norma 4.1.3.1).	Belice	Los sistemas de viento en uso no proporcionan valores medios de las observaciones de la dirección del viento y velocidad instantáneos de 2 minutos y 10 minutos para efectos operacionales.	AGO/ 2008	Se requiere adquirir un sistema automatizado meteorológico que proporcione datos meteorológicos con valores medios adecuados, instantáneos de 2 minutos y 10 minutos para satisfacer las necesidades de información meteorológica en las dependencias ATS (TWR y APP) y la estación meteorológica, para cumplir con las SARPS del Anexo 3.	B				Reformular la deficiencia enfatizando el criterio aplicable a la observación y al informe de los elementos meteorológicos. Prioridad A. Responsable RO/MET - fecha límite 13 de abril de 2017. Evaluar en coordinación con el Servicio Nacional Meteorológico el proceso para la adquisición de un sistema de observación automático para asegurar el cumplimiento con los SARPS del Anexo 3. Responsable Sr. Gilberto Torres

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

BON Bonaire

AGA	253 CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.4)	Países Bajos, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	El ancho de la franja de la pista es inadecuado para una pista de instrumentos	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Ampliar la franja de la pista	Antillas Neerlandesas		
AGA	254 CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - 4.2.13, 4.2.18 - 4.2.19)	Países Bajos, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	Hay obstáculos en la superficie transicional, los cuales incluyen aeronaves estacionadas en la plataforma y edificaciones	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Quitar los obstáculos	Antillas Neerlandesas		
AGA	255 CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.4.1)	Países Bajos, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	No se proveen señalizaciones de seguridad en la plataforma	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer señalizaciones de seguridad en la plataforma	Antillas Neerlandesas		
AGA	256 CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.23 y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Países Bajos, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	La Pista 28 no tiene sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación para la Pista 28	Antillas Neerlandesas		
AGA	257 CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.1 & 2 - 9.1.1)	Países Bajos, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	El plan de emergencia para el aeródromo no está terminado	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Terminar el plan de emergencia para el aeródromo	Antillas Neerlandesas		
AGA	258 CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.3)	Países Bajos, BONAIRE/ KRALENDIJK, Flamingo	Las señalizaciones del eje de la pista están desteñidas	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Repintar las señalizaciones de la pista	Antillas Neerlandesas		

BON Bonaire

MET	114 CAR Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 5, norma 5.8)	Bonaire	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET.	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2 y MET 2A.			
-----	--	---------	--	-----------	--	---	---	--	--	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

COCE COCESNA

CNS	48 CAR Sistemas de Vigilancia (Tabla CNS 4A)	COCESNA	No existe vigilancia en las zonas remotas del pacifico de la FIR CENAMER.	NACC/DCA/6	B	Teniendo en cuenta las mejoras efectuadas por COCESNA en el ACC CENAMER, COCESNA esta evaluando la factibilidad de implementar ADS basados en comunicaciones por satélite y basados en espacio ADS-B.	COCESNA	DIC/ 2017	Nuevos planes para uso del ADS-C y CPDLC
-----	--	---------	---	------------	---	---	---------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

CRI Costa Rica

AGA	224CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.3 y 6)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	La anchura de la franja de costado oeste de pista es insuficiente y el equipo de construcción, contenedores de aeronaves, las aeronaves estacionadas en la plataforma, las vallas y las calles, especialmente en el extremo este de la pista, son objetos en la franja de pista	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002,septiembre de 2006 y julio de 2014	A	Eliminar los objetos en franja de pista.	Costa Rica	NOV/ 2018	Se efectuará un estudio aeronáutico, determinando la exposición de riesgo, se publicará en el AIP. 1) Existe un proyecto para dotar de RESA a la Pista 07/25, lo que permitirá dotar de franja al oeste de la Pista 07 2) Se publicará en la AIP se contempla dentro del proceso de certificación del aeropuerto MROC. Diciembre 2016
AGA	226CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - 4.2.12 & 4.2.21)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	Obstáculos infringen las superficies de transición incluyendo topografía, edificaciones, la valla y las aeronaves estacionadas en las plataformas	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002, septiembre 2006 y julio de 2014	A	Reubicar y /o eliminar los obstáculos en las superficies de transición	Costa Rica	DIC/ 2015	Se efectuará un estudio aeronáutico, determinando la exposición de riesgo, se publicará en el AIP. Se publicarán los obstáculos en la AIP. Existe un proyecto para la reubicación de hangares incluyendo el de COOPESA .
AGA	230CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5- 5.3.5.1 & 5.3.5.23)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	La Pista 25 no tiene un sistema de iluminación de aproximación	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002, septiembre 2006 y julio 2014	A	La Pista 25 debe contar con un sistema de iluminación para las operaciones nocturnas.	Costa Rica	JUN/ 2016	a) Se lleva a cabo la actualización del levantamiento de obstáculo, dichos resultados se entregaran en Junio 2015, las distancias declaradas se pblicarán y serán actualizadas según los resultados del estudio. Diciembre 2015 b) El sistema de pendiente de aproximación, se estaría proyectando para inicio del 2016.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 231	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.1 y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Costa Rica, ALAJUELA/ SAN JOSE, Intl Juan Santamaria	La Pista 25 no tiene un sistema visual indicador de pendiente de aproximación	MAR/ 2002	Visita de la OACI en marzo 2002, septiembre 2006 y julio 2014	A	Proveer de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación	Costa Rica	DIC/ 2016	a) se lleva a cabo la actualización del levantamiento de obstáculo, dichos resultados se entregaran en Junio 2015, las distancias declaradas y publicadas serán actualizadas según los resultados del estudio. Diciembre 2015 b) El sistema de pendiente de aproximación, se estaría proyectando para inicio del 2016.
AGA 425	CAR Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 y 3.4.8)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaria	Franja del costado Este de pista está afectada por el drenaje superficial	SEP/ 2006	Visita de la OACI julio de 2014	A	Debe ser entubado y	Costa Rica	DIC/ 2016	Se gestionará el inicio de la formulación del proyecto para definir el mecanismo de financiamiento y período de ejecución. Se publicará en la AIP Fecha de terminación: Diciembre 2016
AGA 426	CAR Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3 -3.4.2, 3.4.8 & 3.4.14)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaria	Carretera emplazada en sector anterior al umbral 25 muy cercana a la pista	SEP/ 2006	Visita de la OACI julio de 2014	A	camiones y vehículos son obstáculos a las operaciones	Costa Rica	DIC/ 2016	Se efectuará un estudio de viabilidad técnica para incluirlo en la próxima modificación del plan maestro o según mecanismo de inversión. Existe un proyecto de CONAVI pero depende del Aeropuerto su ejecución

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 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 julio de 2014	A	Proveer RESA o reducir distancias declaradas	Costa Rica	DIC/ 2018	Se efectuará un estudio de viabilidad técnica para incluirlo en la próxima modificación del plan maestro o según mecanismo de inversión. En proceso Existe un proyecto para dotar de RESAS a ambas pistas.
AGA 429	CAR Geometría de la Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.9 & 3.9.16)	Costa Rica, ALAJUELA, San José, Intl. Juan Santamaría	El actual diseño geométrico de la calle de salida rápida no permite optimizar la gestión del tránsito aéreo de llegada por la pista 07	SEP/ 2006	Visita de la OACI julio de 2014	B	Estudiar emplazamiento de una calle de salida rápida	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 julio de 2014	A	Iluminar las edificaciones y tendidos eléctricos	Costa Rica	JUL/ 2016	Con base en el estudio aeromático y de obstáculos que se realizará en atención a la deficiencia AGA 226 se determinará cuales serán los obstáculos a iluminar. Una vez realizado el estudio la información será publicada en el AIP. FECHA DE TERMINACION: Julio 2016
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 julio de 2014	A	Publicar en la AIP este incumplimiento y los procedimientos establecidos para las operaciones de aeronaves en estas condiciones.	Costa Rica	DIC/ 2019	La separación de la pista y calle de rodaje se mitiga por medio de procedimiento de ATC a la hora de rodaje de aeronaves D/C y C/C. La nivelación del terreno se realizara con el proyecto del bloque X que se incluye dentro del Plan Maestro. Diciembre 2019

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 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 julio de 2014	A	Revisar, rubicar y reinstalar las luces de umbral de pista y de barra de ala según sea necesario	Costa Rica	DIC/ 2015	
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 julio de 2014	A	Elaborar un programa de mantenimiento y efectuar la medición del rozamiento de pista	Costa Rica	DIC/ 2015	Infraestructura Aeronáutica de la DGAC, ha generado un proyecto integral (Convenio OACI) para la renovación de la carpeta asfáltica de la pista de aterrizaje, el cual contempla un plan de mantenimiento para las superficies y drenajes. El 8 de enero 2014, se remitieron los términos de referencia a la OACI. Primera etapa del proyecto - Consultoría - Finales 2014. Segunda etapa del proyecto: Inicio de trabajos - Finales 2015. vease nota: DGAC-IA-OF-1092-2013
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 julio de 2014	A	Proveer RESA	Costa Rica	DIC/ 2016	Se ha considerado en el proyecto integral de renovación de la carpeta asfáltica que se gestiona ante la OACI. Vease nota: DGAC-IA-OF-1092-2013. En proceso
AGA 450	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.1 y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	La Pista 25 no tiene un sistema visual indicador de pendiente de aproximación	SEP/ 2006	Visita de la OACI julio de 2014	A	Proveer un sistema visual indicador de pendiente de aproximación	Costa Rica	DIC/ 2016	Se ha considerado en el proyecto integral de renovación de la carpeta asfáltica que se gestiona ante la OACI. Vease nota: DGAC-IA-OF-1092-2013. En proceso

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 451	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.4.1.1, 5.4.2, 5.4.3 & 5.4.4)	Costa Rica, LIBERIA Daniel Oduber Quirós	Los letreros en el campo de vuelo no cumplen con las normas en términos de diseño e iluminación	SEP/ 2006	Visita de la OACI julio de 2014	A	Proveer de letreros que cumplan normas	Costa Rica	DIC/ 2016	Se ha considerado en el proyecto integral de renovación de la carpeta asfáltica que se gestiona ante la OACI. Vease nota: DGAC-IA-OF-1092-2013. En proceso

CRI Costa Rica

AIM 352	CAR Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y Apn B, Doc 9881	Costa Rica	Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD) El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	DGAC	DIC/ 2018	Durante la última misión en 2015, se reportó que el Área 1 se encuentra en progreso en coordinación con la agencia de cartografía. Se tiene planificado iniciar el Área 2 bajo el plan de acción. En progreso
---------	---	------------	---	-----------	------------------------------	---	--	------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

CRI Costa Rica

CNS	128 CAR Anexo 10, Vol I, 2.3	COCO TWR, COCO APP y Liberia APP	Debido a fallo en el equipo de monitoreo y su enlace de comunicaciones respectivo, falta el monitoreo del estado operativo de las radioayudas (ILS/DME y DVOR/DME) en consolas de las unidades ATS: COCO TWR, COCO APP y Liberia	ABR/ 2009		A	Agosto 2013. a) Seguimiento a pruebas con empresa especializada de posible solución a la limitante de medio de comunicación entre el ATC y Torre Control con las Radioayudas mediante equipos de radio con los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber Quiros. b) Investigación de otras alternativas técnicas distintas a la citada. c) Definición de especificaciones técnicas y cotización de los equipos requeridos. d) Definición de asignación de recursos para las compras requeridas. e) Adquisición de equipos f) Instalación y prueba de equipos	DGAC Costa Rica/COCESN A	DIC/ 2015	Estado de actividades: a) Cerrada b) Cerrada c) Cerrada d) Abierta - Nueva fecha propuesta: febrero 2014 e) Abierta - Nueva fecha propuesta: marzo a octubre 2014 f) Abierta - Nueva fecha propuesta: noviembre a diciembre 2014
CNS	130 CAR Doc 8733 Vol. I, Introducción, GREPECAS Conclusión 15/1	DGAC Costa Rica	La DGAC no dispone de un Plan Nacional para la implementación de los Servicios de Navegación Aérea basados en objetivos de Performance	ABR/ 2009		B	Que la DGAC: • desarrolle su plan nacional tomando en cuenta los requerimientos del usuario y en congruencia a los objetivos de performance regionales. • participe en los talleres que la OACI está impartiendo sobre el enfoque basado en el Performance Nueva acción correctiva : 20 mayo 2014. La Dirección de Navegación Aérea, se encuentra en pleno desarrollo del Plan Nacional de Navegación Aérea, este plan se encuentra en un 60 % de su desarrollo. Con una estimación del 100 % a diciembre 2014.	DGAC Costa Rica	DIC/ 2015	1) Se envía personal al taller OACI sobre el marco de trabajo: - planificación, implementación y bloques del sistema de aviación (ASBU) 2) Primera reunión sobre implementación de navegación Aérea (ANI/WG/1) para las regiones NAM/CAR, impartido en la ciudad de México agosto 2013. 3) Se evidencia con nota DGAC-DG- OF- 1501-13 4) Se propone tener borrador del Plan para abril 2014.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
CNS 257CAR	Anexo 10, Vol. I, para. 2.4, Doc 8071, Vol I, Cap. 2 , párrafo 2.2.36	ILS IGUA	Del informe de inspección en vuelo, se observaron zanjas y montículos de tierra cercanos a la sonda de planeo, que pueden degradar la calidad de la señal de esta radioayuda	FEB/ 2013		A	Realizar un control del entorno (observación de infracciones en el área libre de obstáculos alrededor de las radioayudas) y requerir el retiro/paro de obras - Agosto 2013	DGAC Costa Rica/COCESNA A	DIC/ 2015	Se envía oficio a la Dirección General DGAC-NAV-332-13 Asunto: Plan acción a la Unidad de infraestructura de la DGAC. Infraestructura responde con nota DG-OF-0525-2013
CNS 258CAR	PNA CAR/SAM, Vol. I, Parte 1, para. 54	Sistema AMHS	No se ha implementado el esquema de direcciones IPv4 regional	FEB/ 2013		B	Implementar el esquema de direccionamiento en IPv4 acordado para las regiones CAR/SAM a) Verificar el esquema OACI de direcciones IPv4 designado para CRI b) Con el esquema designado para CRI, procede con el cambio de las direcciones IPv4 a marzo 2015.	COCESNA	DIC/ 2018	Estado de la actividad: a) Cerrada: Fecha propuesta: de agosto a septiembre 2013 b) Abierta: Se verificará en las fechas propuestas cuando los cambios sean requeridos, conforme se indica en el estado de implementación.
CNS 259CAR	Anexo 10, Vol. II, 2.4/2.6 PNA CAR/SAM, Vol. I, Parte IV, Párrafos 20 y 51. Doc 9718, Cap. 5	DGAC Costa Rica	No se han establecido procedimientos específicos para la notificación de interferencias perjudiciales, ni para la coordinación de asignación/des-asignación de frecuencias.	FEB/ 2013		B	Establecer procedimientos específicos para: •la notificación de interferencias perjudiciales; y •la coordinación de asignación/des-asignación de frecuencias. Incluir en los procedimientos la aplicación de los acuerdos regionales CAR/SAM del ANP; particularmente en el uso de las sub-bandas del espectro radioeléctrico y las mínimas de separación (frecuencia y geográfica).	DGAC Costa Rica	AGO/ 2015	El Ministerio de Ciencia y Tecnología, está revisando los procedimientos específicos para su aprobación. En proceso

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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
CUB Cuba										
AGA 90	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.4, 3.4.6, 3.4.7)	Antigua y Barbuda, ST. JOHNS, V.C. Bird International	Anchura de la franja de pista es insuficiente y contiene objetos en las siguientes áreas: Extremo este de la pista - vallas, camino y mar Extremo oeste de la pista, lado norte - vallas, camino, terreno y edificios Porción Central lado sur - vallas y terreno	JUL/ 2001	Visitas de la OACI en julio 2001 y mayo de 2008	A	Quitar o modificar objetos localizados en las franjas de la pista y aumentar la dimensión de la misma. Reducir las distancias declaradas de la pista por unos 100 m aproximadamente. Plan de Acción: Se planea el desarrollo de una nueva plataforma.	ECCAA, Antigua y Barbuda	DIC/ 2005	Existe un proyecto de construcción continua establecido.
AGA 132	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, 5a. Edición, para. 3.4.3 y 3.4.6)	Cuba, HABANA, Internacional José Martí	Anchura de la franja de la pista es insuficiente en la zona sudeste de la pista cerca de la Terminal 1 y el umbral de la Pista 24.	SEP/ 2008	Visita de la OACI en junio del 2001	A	Remover los objetos y aumentar la anchura de la franja de pista. Plan de Acción: Estudio aeronáutico para el rescate del área necesaria a fin de cumplir con los 150 metros de franja de pista en la zona Sudeste.	ECASA	DIC/ 2013	Afectaciones económicas a entidades del país. Se realizó estudio aeronáutico y se está trabajando en el rescate de los terrenos para el completamiento de la franja de la pista. Se realizó estudio aeronáutico y se trabaja en el Proceso Legal para la recuperación de la franja de pista
AGA 140	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, 4th. Edición, para. 5.3.4.1 al 5.3.4.21 y ANP Tabla AOP1)	Cuba, HOLGUIN, Frank Pais	No existe sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I en Pista 05.	SEP/ 2008	Visita de la OACI en junio del 2001	A	Proveer sistema de iluminación de aproximación de precisión. Plan de acción: En proceso la realización de estudio de proyecto y contratación.	ECASA	DIC/ 2013	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

CUB Cuba

AIM	353 CAR	Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Cuba	El e-TOD no ha sido implantado	DIC/ 2011	Encuesta regional de la OACI	B	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	Cuba	DIC/ 2018	Cuba ha preparado su Plan de Acción. En proceso Implantar el e-TOD. El Estado debe preparar un Plan de Acción. Existe un plan de acción para implementar el e-TOD, que debe quedar implementado en el año 2018 para los aeropuertos con más de mil operaciones en un mes.
-----	---------	--	------	--------------------------------	-----------	------------------------------	---	--	------	-----------	--

CUB Cuba

MET	32 CAR	Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1.	Cuba	No se ha implementado el RVR de MUVR, MUHG and MUCC.	JUN/ 1996	El RVR de MUVR y MUHG reportan instalación el 1 de noviembre de 2016 y entrará en funcionamiento en el 2017. El RVR de MUCC se instalará en el 2017 y entrará en funcionamiento en el año 2018.	B	Proceder a solicitar a la OACI una enmienda a la Tabla AOP1 del FASID del ANP CAR/SAM Fecha terminación: Boyeros - diciembre 2006 Varadero - diciembre 2007 El RVR de MUVR y MUHG reportan instalación el 1 de noviembre de 2016 y entrará en funcionamiento en el 2017. El RVR de MUCC se instalará en el 2017 y entrará en funcionamiento en el año 2018.	ECASA	DIC/ 2018	
-----	--------	--------------------------------------	------	--	-----------	--	---	---	-------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

CU Curaçao

AGA 247	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1 (C) y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	CURACAO/ WILLEMSTAD, Hato Int'l	La pista 11 tiene un sistema de iluminación de aproximación muy sencillo	FEB/ 2002	El explotador aéreo propone un sistema de aproximación de aterrizaje intermediario (IALS). Ha sido aprobado por la CCAA. Será implementado en 2016	A	Proveer un sistema de iluminación de aproximación de precisión Categoría I para la pista 11. Plan de Acción: El operador aeroportuario consultará con la DGAC y las aerolíneas para confirmar la necesidad de un sistema de iluminación de aproximación Categoría I y entregará un informe a la DGAC en el que se solicite el no cumplimiento con la norma, en caso necesario. Si el sistema de iluminación de aproximación de Categoría I es necesario, el operador aeroportuario lo proveerá.	AACC	FEB/ 2013	Proveer el sistema requerido representa un alto costo y los informes de pilotos reportan deslumbramiento ocasionado por el sistema de iluminación existente. El operador aeroportuario ha contratado a un experto para realizar la evaluación y el operador aeroportuario mandará un informe oficial al AACC con la 1ra evaluación y recomendaciones. La fecha límite es para fines de febrero de 2013. Fecha de terminación: 2016
AGA 577	CAR Areas de Seguridad de Extremo de Pista (Annex 14, Vol. 1, Chap. 3, 3.5.1, 2 & 4)	Curaçao/WILLEMSTAD, Hato Intl. (TNCC)	La pista y áreas de seguridad (RESAS) necesitan ser niveladas en ambos extremos de la pista	JUN/ 2012	Visita de la OACI 2012	A	Nivelar el extremo de pista de las áreas de seguridad en ambos extremos de la pista.	Antillas Neerlandesas	DIC/ 2013	CAP ha contratado a un experto para realizar la evaluación, y CAP tiene pendiente el informe de esta evaluación.
AGA 578	CAR	CURACAO/WILLEMSTAD, Hato Intl. (TNCC)		JUN/ 2012	Visita de la OACI en junio 2012	A	Las señalizaciones de instrucción obligatorias deberán incluir señalizaciones de designación de pista, Cat 1, señales de punto de espera; señales de calle de espera, y señales de NO ENTRE localizadas en las intersecciones de TWY/RWY. Las señales de información deberán ser provistas para identificar una locación específica o ruta (dirección o destino)	Antillas Neerlandesas	DIC/ 2015	Señalizaciones han sido completadas. Letreros siguen pendientes fecha límite a diciembre de 2015

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 579	CAR Condiciones de los pavimentos en las superficies (Anexo 14, Vol I, Cap. 10, 10.2.1)	CURACAO/WILLEMSTAD, Hato Intl. (TNCC)	La superficie de la plataforma tiene muchas cuarteaduras y material suelto.	JUN/ 2012	Visita de la OACI junio 2012	A	Reparar la superficie de la plataforma y considerar repavimentarla.	Antillas Neerlandesas	DIC/ 2013	la ejecución iniciará en julio 2013
AGA 583	CAR Plan para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas (Anexo 14, Vol. I, RP 9.3.1 - 9.3.2)	CURACAO/WILLEMSTAD, Hato Intl. (TNCC)	No existe un Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas.	JUN/ 2012	Visita de la OACI junio 2012	A	Un plan de de traslado de aeronaves inutilizadas o en areas de movimiento adyacentes debería de establecerse y designar un coordinador para que implemente el plan.	Antillas Neerlandesas	ABR/ 2013	En progreso, fecha límite para abril 2013
AGA 585	CAR Superficies de Limitación de Obstáculos (Anexo 14, Vo. I, 4.17 - 4.1.10, 4.2.7)	CURACAO/WILLEMSTAD, Hato Intl. (TNCC)	Existe un proyecto de desarrollo habitacional en ejecución en la cima del cerro en la superficie de aproximación de la RWY 10, constituyendo obstáculos y restringiendo operaciones.	JUN/ 2012	Visita de la OACI junio de 2012	A	Se deben de tomar acciones para prohibir nuevas construcciones y remover los edificios en la superficie de aproximación.	Antillas Neerlandesas	JUL/ 2013	La AACC, CAP y ROP (Planeación Urbana) tuvieron una reunión en la que ROP fue elegido para investigar y negar permiso de construcción de nuevas casas en el área mencionada. En progreso, fecha límite julio 2013

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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
CU Curaçao										
AIM 330	CAR Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de gestión de calidad (QMS) en los AIS.	Curaçao	Se requiere de la implantación de un sistema de calidad (QS); así como de procedimientos para el aseguramiento y control de la calidad (QA y QC) en los servicios AIS/MAP.	NOV/ 2013	Se debe incluir en el plan de acción. Actualización misión 2013	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo. Preparar y desarrollar un plan de acción que considere como prioridad la implementación del Sistema de Gestión de Calidad en AIM	CCAA	NOV/ 2013	La fecha estimada para completar el QMS es en 2015
AIM 362	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Curaçao	El e-TOD no ha sido implantado	DIC/ 2013	Encuesta regional de la OACI. Actualización misión 2013	A	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción. Preparar y desarrollar un plan de acción que considere la implementación de las Areas 1, 2 y 3 de e Tod	CCAA	DIC/ 2013	Esta estimado completar el plan de acción durante 2013
AIM 390	CAR Anexos ICAO 15 y 4, Doc 8126, Hoja de Ruta de ICAO para la transición de AIS a AIM	Curaçao	Insuficiente personal capacitado para desarrollar la producción del IAIP, en cumplimiento con las SARPS			A	Preparar y desarrollar los respectivos programas continuos de entrenamiento para el personal de AIM, de acuerdo a las SARPS de ICAO, y la hoja de ruta de AIS to AIM	CCAA	JUL/ 2013	El manual de capacitación de AIM esta en proceso de desarrollo
AIM 392	CAR Anexo 15 ICAO Doc 8733	Curaçao	La CCAA no tiene un representante de AIM, esta solo representada y parcialmente implementada en DC ANSP. Debe de haber un area que supervise y monitoré a DC ANSP en AIM			A	Integrar un representante de AIM capacitado en la Organización CCAA para supervisar a DC ANSP de	CCAA	DIC/ 2013	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

CU Curaçao

ATM	135CAR Anexo 1 Anexo 11 Doc 9854 Doc 9750 Doc 9426	DCANSP	Plan de Adiestramiento ATS. No hay programa de adiestramiento que cumpla con los requerimientos de las competencias del personal en diferentes campos especializados ATS.	JUN/ 2012		A	Desarrollar e implementar un programa de adiestramiento que cubra el próximo período de 5 años de acuerdo a los lineamientos de la OACI, para que el personal ATS pueda desarrollar eficientemente las tareas y responsabilidades relacionadas con su posición incluyendo: <input type="checkbox"/> Programas de adiestramiento básico <input type="checkbox"/> Adiestramiento de familiarización o programas introductorios <input type="checkbox"/> Programas de adiestramiento recurrente <input type="checkbox"/> Programas de adiestramiento de mejora profesional	DCANSP	ENE/ 2013	Nueva deficiencia
ATM	136CAR Anexo 11 Doc 4444 Doc 9859 Circ 314	Unidades ATS	Falta de implementación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en unidades ATS de Curazao.	JUN/ 2012		A	Implementar sistemas de gestión de la seguridad operacional incluyendo: <input type="checkbox"/> Establecer personal calificado para que ejecute tareas regulatorias y de vigilancia de seguridad ATS <input type="checkbox"/> Promover al personal especializado de adiestramiento ATS para cumplir las funciones SMS <input type="checkbox"/> Desarrollar un programa de seguridad ATS en las unidades ATC <input type="checkbox"/> Establecer un programa de seguridad en pista con medidas preventivas para evitar incursiones de pista		ENE/ 2013	Nueva deficiencia
ATM	137CAR Doc 9426 Circ 241 Circ 247	Unidades ATS	Se requieren mejoras en las Unidades ATS de acuerdo con los Factores Humanos de la OACI	JUN/ 2012		A	Implementar mejoras para mitigar el ruido, la temperature, la salud e higiene en la TWR y ACC de acuerdo con los Factores Humanos de la OACI.	DCANSP	ENE/ 2013	Nueva deficiencia

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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 138	CAR Doc 9426	Unidades ATS	El personal de Tráfico Aéreo de la Torre de Control (TWR) tiene responsabilidades administrativas y de control de plataforma que no están de acuerdo con sus funciones ATC	JUN/ 2012		A	Asignar responsabilidades apropiadas al personal ATC asignado a la TWR de acuerdo con los lineamientos de la OACI.	DCANSP	ENE/ 2013	Nueva deficiencia
ATM 139	CAR Anexo 1 Anexo 2 Anexo 11 Anexo 15 Doc 9426	Unidades ATS	Errores en el procesamiento de datos y diseminación de los planes de vuelo. El personal asignado al ARO en TNCC lleva a cabo las funciones de los despachadores sin estar capacitados, lo cual crea errores de omisión en el procesamiento de datos y en la diseminación de los planes de vuelo entre las Unidades ATS.	JUN/ 2012		A	Implementar una oficina de Despacho y Control de plan de vuelo para desarrollar, aprobar, diseminar y monitorear información de plan de vuelo entre Unidades ATS incluyendo: •Asignación de las tareas correspondientes al personal designado para desarrollar, revisar y aprobar planes de vuelo de acuerdo a los lineamientos de la OACI •Mejora del proceso de distribución de información de plan de vuelo a unidades civiles y militares de acuerdo con los procedimientos y acuerdos establecidos	DCANSP	ENE/ 2013	Nueva deficiencia
ATM 140	CAR Doc 7300 Anexo 11 Doc 4444 Doc 9426 Doc 9854	Unidades ATS	Declaración de la capacidad de los servicios de tráfico aéreo (ATS) y de los aeropuertos internacionales de la FIR Curaçao.	JUN/ 2012		A	Desarrollar un estudio de la demanda y capacidad de Servicios de Tráfico Aéreo (ATS) incluyendo: •Determinación del número de posiciones ATC requeridos •Determinación del número de personal ATC requerido para cubrir adecuadamente las posiciones de trabajo ATC •Determinación del número de personal administrativo requerido para dar soporte a ATS •Determinación del personal especializado requerido para proveer servicio ATFM •Determinación de la capacidad TNCC	DCANSP	ENE/ 2013	Nueva deficiencia

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

CU Curaçao

CNS	241 CAR Anexo 10, Vol. I, Cap 2, 2.4	"IATO" ILS	ILS/localizador "IATO" esta fuera de servicio por falla de la unidad de aire acondicionado y su fuente de energía. Las baterías necesitan ser reemplazadas.	OCT/ 2012		A	Reparar y asegurar el suministro adecuado de energía al equipo con su respectiva protección eléctrica y aterrizaje. Reemplazar baterías con las de tipo selladas. Reparar aires acondicionados procurando redundancia para cada instalación ILS. Evaluar desempeño de la radioayuda: ensayo en tierra.	CAP/CCAA	ENE/ 2013	
-----	--------------------------------------	------------	---	-----------	--	---	---	----------	-----------	--

CU Curaçao

SAR	142 CAR Anexo 12 Doc 9731 Doc 9750 Doc 8733	Curacao RCC	Mejoras a Búsqueda y Salvamento (SAR)	JUN/ 2012	Nueva deficiencia	A	Desarrollar un plan de acción para implementación de servicio SAR que contenga lo siguiente: <input type="checkbox"/> Revisión de la legislación SAR para registrar, desarrollar y coordinar el uso del ELT en la base de datos 406 <input type="checkbox"/> Publicar en la PIA la capacidad de respuesta SAR <input type="checkbox"/> Establecer los acuerdos SAR con las RCCs adyacentes.	CCAA	ENE/ 2013	Nueva deficiencia
-----	--	-------------	---------------------------------------	-----------	-------------------	---	--	------	-----------	-------------------

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

SLV El Salvador

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	A	Cubrir canal 150 mts, considerando 75 mts. A cada lado del eje proyectado de la pista 07-25	El Salvador	DIC/ 2017	Actualmente se dispone del Diseño de Obras de Paso sobre Canaletas de Drenaje de Aguas Lluvias ubicadas en Cabecezas 07 y 25, el cual se realizó en el año 2009. La gestión para la construcción de dicho diseño está en evaluación por CEPA para su ejecución en el próximo quinquenio (2012-2017)
-----	---------	--	---	---	-----------	-------------------------------------	---	---	-------------	-----------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

SLV El Salvador

AIM	92CAR Doc. 8733 ANPBásico, Parte VIII, Para.24	El Salvador	No se utiliza el inglés para texto sencillo	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS	A	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje sencillo. Esta en preparación la 3a. Ed. Del AIP que incluirá ambos idiomas	ACC / CEPA	DIC/ 2013	Se proyecta la 3° edición de la AIP en los idiomas Ingles/castellano, de igual forma todos los elementos de la documentación integrada. (2 idiomas). Se requiere que el personal asignado a dicho trabajo, lo realice a tiempo completo. Y cuente con el apoyo y las herramientas necesarias. Está en preparación la nueva edición del AIP que incluirá ambos idiomas
AIM	317CAR Anexo 15, para. 3.2 implantación de sistema de calidad (QS) en los AIS.	El Salvador	Se requiere de la implantación de un Sistema de Gestión de Calidad	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	El Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS elaboró la documentación técnica respectiva para asistir a los Estados CAR/SAM en el logro de este objetivo. Se requiere de la preparación de un Plan de Acción para la Implementación del QMS en la AIM	ACC / CEPA	DIC/ 2013	Se requiere de la aprobación de los manuales de calidad por parte de las autoridades competentes. Contamos con el borrador del Manual de Calidad. El Sub.-Grupo AISMAP del GREPECAS presento un Manual guía y documentación técnica pertinente. El manual del Sistema de Gestión de la calidad y los procedimientos asociados de la ACC y de CEPA está proyectado a ser aprobado a más tardar en diciembre de 2013

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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
AIM 356	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	El Salvador	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	B	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	El Salvador		El Plan de Acción debería ser preparado y presentado a la Oficina Regional NACC de la OACI

SLV El Salvador

CNS 192	CAR PNA CAR/SAM, Doc 8733. Vol. I. Introducción Párrafo 9	ILS ICUS	El equipo está obsoleto, carece de repuestos y requiere de mejoras en su mantenimiento y operación.	JUL/ 2011	Visita de la OACI - julio 2011	A	Se tiene el proyecto de instalación de un sistema de aumentación basado en tierra GBAS CAT 1	CEPA	DIC/ 2015	
CNS 195	CAR Anexo 10, Vol. I, párrafo 2.4 Doc. 8071, Vol. I, Cap. 2, párrafo 2.2.36	CVOR/DME YSV	Se observó la presencia de estructuras metálicas como hangares y torres que pueden degradar la calidad de la señal de esta radioayuda. Igualmente se informó de problemas de suministro de energía al equipo cuya fuente proviene de la terminal MSSS	JUL/ 2011	Visita de la OACI - julio 2011	A	Se implementara un DVOR en reemplazo del equipo actual.	Cocesna	DIC/ 2014	
CNS 199	CAR Anexo 10, Vol. III, Cap. 9, Vol. IV, 2.1.6; PNA CAR/SAM, Vol. I, Parte IV, párrafo 44	AAC	No se ha establecido un registro de dirección de aeronaves de 24 bits	JUL/ 2011	Visita de la OACI - julio 2011	B	Establecer el registro de direcciones de aeronaves de 24 bits.	AAC	FEB/ 2012	

SLV El Salvador

MET 15	CAR Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5	El Salvador	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica. El operador CEPA ha presentado su plan de capacitación a ser desarrollado durante este año 2013 y el primer semestre de 2014, para todo el personal de meteorología de acuerdo a los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la publicación No. 49 de la OMM	CEPA	JUN/ 2014	
--------	---	-------------	--	-----------	---	---	--	------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

USA Estados Unidos

AGA	158 CAR Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.5.3 y ANP, Tabla AOP1)	Estados Unidos, San Juan, Luis Muñoz Marín Internacional	No se provee un VASI estandarizado	ABR/ 2002	Revisión de la OACI del esquema del aeródromo & Visita de la OACI - octubre de 2003	A	Plan de Acción: Un nuevo indicador de pendiente será instalado (PAPI) como parte de la extensión en la Calle de Rodaje "Sierra" y mejoras adicionales debido a la Pista 26, mejoras a la Area de Seguridad de Extremo de Pista (RESA). Las mejoras al RSA también incluyen el traslado del REILS al final de la Pista 26 (sin funcionar actualmente) ya que el umbral de la Pista 26 ha sido desplazado para proteger a la Antena del Localizador (ILS) del chorro de los motores de los aviones. La FAA tiene como meta completar todas las mejoras de RSA de la pista 8/26 para junio de 2013. La conclusión de la extensión de la Calle de Rodaje "Sierra" es un asunto de prioridad y de financiamiento/fondos.	Estados Unidos	MAR/ 2014	Respuesta de los Estados Unidos a la carta de la OACI Ref. N1-15.8.2- EMX0260.
AGA	328 CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.3.4, 5.3.4.2 & 5.3.4.3 y Doc. 8733 ANP FASID Tabla AOP 1)	Estados Unidos, Puerto Rico, Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín	Los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación que están provistos en todas las pistas no cumplen con la norma	OCT/ 2003	Visita de la OACI - octubre 2003	A	Plan de Acción: Un nuevo indicador de pendiente será instalado (PAPI) al final de la pista 26 como parte de todas las mejoras del RSA a la pista 8/26. La FAA tiene como meta completar todas las mejoras del RSA a la pista 8/26 para junio del 2013. La conclusión es un asunto de prioridad y de financiamiento/fondos.	Estados Unidos	MAR/ 2014	Respuesta de Estados Unidos a la carta de la OACI Ref.: N1-15.8.2 - EMX0260 Como parte de las mejoras RSA en general, un nuevo indicador de pendiente (PAPI) fue instalado en la aproximación de Pista 8 y aproximación de Pista 26.

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

GRD Granada

AGA 123	CAR Franjas de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4, 3.4.3, 6 & 15)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	Las franjas de la pista son deficientes en longitud, las inclinaciones transversales y esto es debido a: topografía, hangar extremo oeste de la pista, - ambas esquinas norte y sur, Hardy Bay, mar en el extremo sur, camino de acceso VOR/DME, charco de drenaje, generador alterno, alcantarillas, zanjas de drenaje, caminos, vallas y edificios localizados en el extremo sureste de la pista	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001 & mayo 2008	A	No declarar zonas de parada y por ende se reduce la longitud de la franja de la pista y las deficiencias del extremo oeste Achaflanar los accesos de diques VOR/DME y Hardy Bay - Los charcos de drenaje del mar. Ampliar la franja de pista llenando las áreas de agua y quitar o modificar los objetos localizados en las franjas de la pista.	ECCAA	JUN/ 2003	
AGA 124	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2.10 & 12)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	Las colas de las aeronaves estacionadas en la plataforma y la topografía son obstáculos que infringen en la superficie transicional.	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001 & mayo 2008	A	La reconfiguración futura de la plataforma debería considerar la eliminación de esta deficiencia	Grenada		
AGA 125	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I Cap. 5, 5.3.5.1, 5.3.5.3 y 5.3.5.23 y Tabla AOP 1 del ANP)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	No hay indicador de pendiente de aproximación en la pista 28	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001 & mayo 2008	A	Instalar sistemas de pendientes de aproximación visual para la Pista 28 en caso de que esten disponibles los acercamientos a la Pista 28	Grenada		
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	A	Proveer barreras de seguridad en el perímetro	Grenada	ABR/ 2003	
AGA 127	CAR Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.2, Rec. 9.2.22 & 26)	Grenada, ST. GEORGES, Point Salines Intl.	No hay acceso directo desde la pista a los servicios de salvamento y de extinción de incendios.	MAY/ 2001	Visita de la OACI en mayo 2001 & mayo 2008	A	Designar una ruta directa a través de la plataforma a los accesos existentes de la pista para asegurar tiempos mínimos de respuesta en ambos extremos de la pista.	Grenada	AGO/ 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 & mayo 2008	A	Se debe incrementar el número de personal a 9 más un supervisor y tres vehículos para la Categoría 9	Grenada	MAR/ 2003	

GRD Granada

AIM 357	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Grenada	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	Grenada	DIC/ 2018	
---------	--	---------	--------------------------------	-----------	------------------------------	---	---	---------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

GRD Granada

CNS	63 CAR CAR/SAM FASID, Doc. 8733, Volumen II, Tabla CNS 3 – Tabla de Ayudas para la Radionavegación	Grenada, St. Georges/ Point Salines	No hay ILS implantado para la Pista 10	JUL/ 2009	Reportado por IFALPA sobre la información del Anexo 19 en diciembre de 2008	A	Implantar el elemento ILS o GNSS, para cumplir con el tipo de operaciones declaradas, o bien actualizar la definición del tipo de operaciones permitidas en la pista.	Autoridad Aeroportuaria en Grenada	DIC/ 2012	
-----	--	-------------------------------------	--	-----------	---	---	---	------------------------------------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

GRD Granada

MET	35CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Grenada	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado	
MET	51CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Grenada	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estado	
MET	134CAR	Anexo 3, Capítulo 2, 2.2.1, RP 2.2.2 & 2.2.3, CAR/SAM ANP FASID Vol II	Grenada	La Oficina MET de Grenada no ha implementado un sistema de calidad organizado adecuadamente necesario para proporcionar la gestión de la calidad de la información meteorológica, suministrada para la navegación aérea internacional.	AGO/ 2012		A	La GAA/MET debe asegurar que la Oficina Meteorológica implemente un sistema de calidad organizado adecuadamente que incluya procedimientos y recursos necesarios para la implementación del sistema.	GAA/MET	NOV/ 2012
MET	135CAR	Anexo 3, Capítulo 4, 4.2	Grenada	Limitada coordinación formal MET ATS. Se identificó que no existió carta de acuerdo formal entre las dependencias ATS y MET.	AGO/ 2012		A	Implementar una carta de acuerdo formal entre las dependencias ATS y MET para asegurar un adecuado intercambio de información, requerido para el suministro de servicios meteorológicos y de tránsito aéreo para la navegación aérea internacional, considerando la necesidad rutinaria local e informes especiales.	GAA/MET	FEB/ 2013
MET	136CAR	Anexo 3, Capítulo 7, párrafo 7.4.1	Grenada	La Oficina MET no emitió advertencia de cizalladura del viento para aeródromos donde la cizalladura del viento es considerada como un factor de seguridad operacional, tampoco emitió información AIRMET de acuerdo con las disposiciones del Anexo 3 de la OACI.	AGO/ 2012		A	La GAA debe implementar un sistema que asegure que la Oficina MET emita una advertencia de cizalladura del viento para aeródromos donde la cizalladura de viento es considerada como un factor de seguridad operacional, así como información AIRMET.	GAA	JUL/ 2013

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET 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
MET 137CAR Anexo 3, Apéndice 3, 4.1.1.2	Grenada		Las observaciones del viento para los informes locales ordinarios, utilizados para la llegada y salida de aeronaves, deberían ser representativas de la zona de toma de contacto y de las condiciones a lo largo de la pista.	AGO/ 2012		A	Se recuerda a las autoridades MET que las observaciones del viento de superficie incluidas en el METAR deben ser representativas de la zona de toma de contacto y de las condiciones a lo largo de la pista. El sensor de viento está siendo instalado en la zona central de la pista.	GAA/MET	MAR/ 2013	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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
GTM Guatemala										
AGA	3 CAR Geometría de Pista (Anexo 14, Vol. I, Secc. 3.1 - 3.1.13)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	La pendiente longitudinal de la pista excede el límite especificado.	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999, Mayo 2001 y Junio 2006 Visita OACI octubre 2007	A	Reducir la pendiente longitudinal de la pista.	Guatemala	DIC/ 2013	Por su implicación económica y limitaciones existentes, la DGAC notificará a la OACI el no cumplimiento con la recomendación y se publicará en la AIP
AGA	14 CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Secc. 3.4.3.4.3 y 3.4.6)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	La anchura de la franja de la pista es insuficiente en algunos sectores y existen objetos en la franja de la pista	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999, Mayo 2001 y Junio 2006 Visita OACI octubre 2007	A	Ensanche la franja de pista y remover obstáculos de la franja.	DGAC	DIC/ 2013	La DGAC notificará a la OACI el no cumplimiento con la norma y continuará con la eliminación de objetos que aún se encuentran a lo largo de la franja de la pista.
AGA	23 CAR Área de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Secc. 3.5, 3.5.1 - 3.5.5)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	No se proporcionan áreas de seguridad en ambos extremos de la pista.	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999 y Mayo 2001 Visita OACI octubre 2007	A	Proporcionar RESAs	DGAC	JUN/ 2014	La DGAC debe considerar proveer RESA a través de la reducción de las distancias declaradas. Diciembre de 2017.
AGA	50 CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.4, 5.3.4.2 - 5.3.4.9 y ANP, Tabla AOP 1)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	Sistemas de iluminación de aproximación inadecuadas para ambas aproximaciones.	DIC/ 1999	Visita de la OACI Diciembre 1999 y Mayo 2001 Visita OACI octubre 2007	A	Proveer los sistemas de iluminación de aproximación adecuados en ambos extremos de pista	Guatemala	DIC/ 2011	Mejoramiento al sistema pero no se cumplirá con normas OACI
AGA	131 CAR Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Secc. 9.4, 9.4.1-9.4.4)	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 Visita OACI octubre 2007	A	Reubicar vertederos de basura existentes cerca del umbral 01. Implementar las medidas mitigadoras necesarias. La DGAC debe proceder a informar a la OACI sobre las medidas atenuantes que han sido implantadas para la mitigación del peligro que representan las aves/fauna en el aeropuerto	DGAC Guatemala	JUN/ 2014	La DGAC continúa las gestiones ante las municipalidades vecinas para clausurar los vertederos de basura en el extremo sur de la pista.
AGA	374 CAR Geometría de la Pista (Anexo 14, Vol. I, Secc. 3.9.8)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	La separación entre ejes de la pista y la calle de rodaje paralela es insuficiente para permitir operaciones simultáneas para cierto tipo de aeronaves.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006 Visita OACI octubre 2007	A	Reubicar la calle de rodaje y proporcionar la separación correspondiente.	Guatemala		La DGAC mantiene el control del tipo de aeronaves que pueden realizar operaciones simultáneas. La reubicación de la calle de rodaje oeste implica limitaciones de carácter legal y económico. Publicarán esta situación en la AIP

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 378	CAR Caninos de Acceso de emergencia (Anexo 14, Vol. I, Secc.9.2.30 & 9.2.31)	Guatemala, GUATEMALA, La Aurora	La estación del SEI no tiene acceso directo pavimentado a la Pista 01/19.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006 Visita OACI octubre 2007	A	Proporcionar acceso directo pavimentando de la Estación SEI a la Pista 01/19	DGAC Guatemala	JUN/ 2014	La DGAC tiene planificado la construcción de la calle de acceso directo
AGA 381	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Secc.5.2.16.2, 5.2.16.3, 5.2.16.8 Figura 5.9)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	El ancho de la entrada de la Calle de Rodaje hacia la pista 10/28 excede los 60 metros y debería suplementarse con una señal de designador de Pista y una señal de faja lateral, la cual debería extenderse a lo largo de la entrada.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Pintar la señalización de Designador de Pistas y continuar la señalización de faja lateral a lo largo de la entrada de la calle de rodaje.	Guatemala		
AGA 382	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Secc. 5.2.5 y 5.2.6)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Las señales de la zona de toma de contacto son incorrectas y no existe una señal de punto de visada.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Señalizar adecuadamente y proveer la señal de punto de visada.	Guatemala		
AGA 384	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Secc. 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	A	Proveer el letrero del designador de pista.	Guatemala	DIC/ 2011	
AGA 386	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Secc.5.3.4)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Los sistemas de iluminación son inadecuados en ambas aproximaciones a la pista 10/28 .	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Actualizar los sistemas de iluminación de aproximación en ambas aproximaciones a la pista 10/28. Proveer los sistemas de iluminación adecuados de aproximación a la pista.	Guatemala	DIC/ 2011	Mejoramiento del sistema
AGA 387	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Secc. 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	A	Quitar los arbustos y árboles pequeños de la franja de pista.	Guatemala		
AGA 389	CAR Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Secc.3.4.6)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Hay un canal abierto, grande y muy profundo que corre paralelo a la pista 10/28 a una distancia de más de 100 metros dentro de la parte nivelada de la franja de la pista.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Reubicar el curso del canal o cubrirlo con una tapa que sea capaz de soportar aeronaves muy pesadas.	Guatemala		
AGA 395	CAR Servicios de salvamento y extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I Secc. 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 ubicada en la instalación actual y la cual contará con un acceso directo.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Implementar la construcción de la estación SEI con acceso directo al área de movimiento,	Guatemala		
AGA 397	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I Secc. 9.10.1)	Flores, GUATEMALA, Mundo Maya	Existe presencia de fauna en el área de movimiento del aeropuerto debido al criadero de venados a un costado del aeropuerto.	JUN/ 2006	Visita de la OACI Junio 2006	A	Instalar vallas con suficiente altura para impedir el paso de venados.	Guatemala		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 605	CAR Personal (Anexo 14, Vol. I, párrafo 9.2.38, 9.2.42)	MGGT	El personal de salvamento y extinción de incendios no se encuentra debidamente entrenado y no cuenta con el equipo de protección apropiado.	OCT/ 2013		A	El personal de SEI debe estar debidamente entrenado y participar en ejercicios reales de extinción de incendios y contar con equipo de protección adecuado	DGAC	JUN/ 2014	
GTM Guatemala										
AIM 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-84	ENE/ 1998	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados El Estado ha tomado acciones sobre la implantación total del WGS-84	A	Necesidad de implantar el sistema geodésico WGS-84 El Estado reguló el uso del WGS-84 en la RAC-15 y el uso de éste sistema en las cartas aeronáuticas respectivas publicadas en el AIP	Estado	NOV/ 2006	Determinación de obstáculos. Finalizada El Estado ha tomado acciones sobre la implantación total del WGS-84
AIM 93	CAR Doc. 8733 ANPBásico, Parte VIII, Para.24	Guatemala	No se utiliza el inglés para texto sencillo.	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC; Informes del GREPECAS. No hay plan de acción reportado. Visita NCLB 2016	A	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje sencillo El Estado ha implementado el texto sencillo en inglés en casilla E de NOTAM	Estado		Elaborar un Plan de Acción Oficina NOTAM usa traductor en línea
AIM 358	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Guatemala	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	B	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	Guatemala		Tiene ortofotos del IGN para iniciar trabajos del Area 3. Elaborar Plan de Acción Recolección y actualización de datos en el área 1 y 3 con base en la planificación que se lleve a cabo con COCESNA Para terminar en 2020

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

GTM Guatemala

ATM	70CAR Anexo 3; Anexo 11, Doc 4444	Guatemala	Elaborar en coordinación con las autoridades correspondientes el establecimiento de un acuerdo ATS/MET y procedimientos adecuados que permitan proporcionar la asistencia MET relacionada con los ATS en Guatemala.	SEP/ 2007	Elaborar en coordinación con las autoridades correspondientes el establecimiento de un acuerdo ATS/MET y procedimientos adecuados que permitan proporcionar la asistencia MET relacionada con los ATS en Guatemala.	A	Procedimientos de intercambio de información interinstitucional, completado. En proceso de aprobación por parte de la Alta Gerencia.	DGAC	DIC/ 2015	Comentarios por Guatemala: Elaborar en coordinación con las autoridades correspondientes el establecimiento de un acuerdo ATS/MET y procedimientos adecuados que permitan proporcionar la asistencia MET relacionada con los ATS en Guatemala.
ATM	148CAR Anexo 1, cap. 4, Anexo 11, cap. 2 Doc 9426, P-IV, S-1, Doc 9854, cap. 2, Doc 9750, cap. 1	Servicios de Navegación Aérea (ANS)	Requiere revisión de la estructura organizacional de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)	AGO/ 2011		A	<p>Que la DGAC desarrolle un plan de mejora organizacional de los servicios de navegación aérea (ANS) en Guatemala, que incluya:</p> <ul style="list-style-type: none"> •mejoras a la comunicación y flujo de información para una eficiente coordinación entre todos los campos ANS (AGA, AIS, ATM, CNS y MET); •determinar la suficiente cantidad de personal calificado a fin de proporcionar eficientemente los servicios ATS; y •el desarrollo de un manual organizacional, que describa los perfiles y competencias requeridas para todos los puestos ATS. 	DGAC	DIC/ 2015	En proceso de aprobación
ATM	150CAR Anexo 11, cap. 2, Doc 9854, cap. 1, 2, Doc 9750, cap. 1, Doc 4444, cap. 3, Doc 9613 GREPECAS Conclusión 15/1 y NACC/DCA/3 DEC 3/3	Dependencia ATC	Falta de actualización del plan de navegación aérea con un enfoque basado en la performance para lograr mejoras operacionales ATM	AGO/ 2011		A	<p>Que la DGAC actualice su plan de navegación aérea con un enfoque basado en la performance, según las directrices del NAM/CAR RPBANIP que incluya directrices para:</p> <ul style="list-style-type: none"> - implementar la PBN - implementar medidas de equilibrio entre demanda y capacidad (DCB) - mejorar la consciencia situacional ATM - mejorar las operaciones de aeródromo 	DGAC	DIC/ 2015	En proceso

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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 152CAR	Anexo 11, cap. 2, Doc 4444, cap. 3, Doc 9426, , P-II, S-1, Doc 9854, cap. 2	Dependencia ATC	Falta de declaración de capacidad ATS	AGO/ 2011		A	Que la DGAC; •analice la capacidad operacional ATS en Guatemala; •publique los procedimientos ATFM a fin de difundir la información entre los usuarios del espacio aéreo; •implemente los equipos tecnológicos necesarios para proporcionar el servicio ATFM; •publique la capacidad declarada en la AIP; y •analice las necesidades de mejora de la infraestructura aeroportuaria a mediano y largo plazo.	DGAC	DIC/ 2015	Proyecto ATFM en proceso de implantación

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

GTM Guatemala

CNS	18CAR 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. No se ha implementado este circuito RO/CNS ya que el aeropuerto de Puerto Barrios no es un aeropuerto internacional, no figura en la reciente enmienda a la tabla AGA/AOP como tal.	Guatemala, Honduras y COCESNA		
CNS	215CAR Anexo 10, Vol II., PNA CAR/SAM Doc 8733, Vol. I. Introducción Párrafo 9 y Parte IV, párrafos 21	La Aurora APP	Se han detectado problemas en la falta de cobertura AMS VHF para la frecuencia APP a niveles inferiores dentro del TMA La Aurora	FEB/ 2012	Visita de OACI - Febrero 2012	A	a)continuar la evaluación de las coberturas VHF con todos los equipos radios existentes y tomando en cuenta las rutas ATS en uso, para la identificación específica de estas áreas ciegas y b)evaluar área por área las potenciales soluciones dentro de un análisis coste-beneficio, con la implementación de nuevas repetidoras, aplicación de filtros de banda y ajustes pertinentes a los radios	DGAC	DIC/ 2012	
CNS	217CAR Anexo 10, Vol. I, Par. 2.4 Doc 8071, Vol. I, Cap. 2, par. 2.2.36	ILS/DME IAAI y DVOR/DME GUA	Se observó la presencia de estructuras metálicas como hangares y edificaciones vecinas que pueden degradar la calidad de la señal de esta radioayuda.	FEB/ 2012	Visita de OACI - Febrero 2012	A	realizar un control del entorno (observación de infracciones en el área libre de obstáculos alrededor de las radioayudas) y requiriendo el retiro de las estructuras metálicas identificadas.	DGAC	DIC/ 2012	
CNS	218CAR PNA CAR/SAM Doc 8733, Vol. I Doc. 9734, Parte A., Párrafo 2.4.9	DGAC	No existe vigilancia, supervisión ni regulación para lo correspondiente a los sistemas y servicios CNS. La DGAC no funge sus funciones como ente regulador para los aspectos CNS.	FEB/ 2012	Visita de OACI - Febrero 2012	A	a) Implementar la plaza de inspectores para Navegación Aérea con especialidad en CNS; b) actualizar la regulación (RAC) afin al Anexo 10; y c) realizar supervisión o vigilancia del performance de los servicios de mantenimiento y operación de los proveedores de servicio (DGAC misma/COCESNA).	DGAC	DIC/ 2012	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
CNS	220CAR Anexo 10, Vol. I, Cap. 2, 2.3	Mundo Maya TWR	No se dispone de la información específica sobre el estado operacional de los servicios del ILS/DME ITKL ni NDB TKL.	FEB/ 2012	Visita de OACI - Febrero 2012	A	Implementar el monitoreo o presentación del estado operacional de los servicios de estas radioayudas.	DGAC	DIC/ 2012	
CNS	224CAR Anexo 10 Vol III, Anexo 14, Vol I, par. 9.2.35	Mundo Maya TWR	La estación de salvamento y extinción de incendios (SEI) posee un radio transceptor que opera en la frec 121.9 (SMC) como único medio de comunicación con la Torre de control.	FEB/ 2012	Visita de OACI - Febrero 2012	A	Implementar comunicación oral dedicada entre Torre de control y SEI.	DGAC	JUN/ 2012	
CNS	226CAR Anexo 10, Vol. III, Cap. 9, Vol. IV, 2.1.6; PNA CAR/SAM, Vol. I, Parte IV., párrafo 44	DGAC	No se ha establecido un registro de dirección de aeronaves de 24 bits.	FEB/ 2012	Visita de OACI - Febrero 2012	B	Establecer el registro de direcciones de aeronaves de 24 bits.	DGAC	DIC/ 2012	
GTM Guatemala										
MET	17CAR Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5)	Guatemala	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados		
MET	52CAR Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Guatemala	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido cuando fuera requerido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados		
MET	91CAR Se debería establecer un acuerdo entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS apropiada (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, recomendación 4.2).	Guatemala (DGAC, INSIVUMEH)	No se ha firmado carta de acuerdo entre las autoridades MET y ATS. Por lo tanto, algunos asuntos de equipo meteorológico e información meteorológica de aeronaves no se entienden como es debido.	AGO/ 2008	Establecer una carta de acuerdo idéntica o equivalente al modelo incluido en el Doc 9377 - Manual de Coordinación entre los servicios ATS y MET.	A				
MET	119CAR Establecimiento de un QMS, Annex 3, párrafo 2.2.2	INSIVUMEH	No se ha establecido un sistema de gestión de la calidad (QMS) para el INSIVUMEH	JUN/ 2012		A	Que la Autoridad Meteorológica establezca un sistema de gestión de la calidad de la información meteorológica proporcionada a los usuarios antes del 15 de noviembre de 2012.	INSIVUMEH		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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
HTI Haiti										
AGA 52	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.5.23 y ANP,Tabla AOP 1)	Cap Haitien Intl	No se proporcionan PAPIs.	JUN/ 2000	Visita de la OACI Junio 2000	A	PAPIs se instalarán dentro del marco del proyecto Cap Haitiano el cual está en proceso.	Haití	DIC/ 2014	
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	A	Mejorar el servicio de SEI	Haití		
AGA 541	CAR Servicios Operacionales de Aeródromo, Equipo e Instalaciones (Anexo 14, Vol. I, Sección 9.2.34, Doc. 9137, Parte 1, Capítulo 9, 9.2)	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	La estación de bomberos está ubicada en la plataforma de aviación general y no cumple con los requisitos de tiempos de respuesta.	MAR/ 2010	Reubicar la estación de bomberos para que el acceso de vehículos de salvamento y extinción de incendios sea directo al área de la pista, esté despejado y se asegure los tiempos de respuesta mínimos.	A		AAN	2013	
AGA 543	CAR Agentes extintores (Anexo 14, Vol. I, Sección 9.2.15. Doc. 9137 Parte 9, Sección 5.5 y Parte 1, Sección 3.1)	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	Sólo existe dos hidrantes contra incendios para todo el aeropuerto y el reabastecimiento de vehículos de salvamento y extinción de incendios es dificultoso.	MAR/ 2010	La capacidad del sistema de aprovisionamiento de agua del aeropuerto debería cumplir con los requisitos de extinción de fuego. La disponibilidad de suficiente cantidad de agua en la proximidad a la plataforma como apoyo a las operaciones RFF es necesaria.	A		AAN	2013	
AGA 544	CAR Servicios, equipo e instalaciones operacionales de aeródromos (Anexo 14, Vol. I, Sección 9.2.42, Doc. 9137, Parte 1, Capítulo 6).	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	La ropa de protección del personal de salvamento y extinción de incendios no es adecuada y es compartida entre los turnos.	MAR/ 2010	Adquirir nueva ropa de protección y equipo respiratorio para el personal de RFF.	A		AAN	2013	
AGA 545	CAR Áreas de seguridad operacional de extremos de pista (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.5, 3.5.1 – 3.5.4)	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	La pista 10/28 no tiene áreas de seguridad de extremo de pista.	MAR/ 2010	Construir RESA en ambos extremos de pista.	A	Pista 10 tiene seguridad operacional en el área de los extremos de pista. Proyecto de rehabilitación de pista para proveer RESA para la Pista 28. Proceso esperado a comenzar en julio de 2014	AAN	DIC/ 2015	
AGA 548	CAR Sistemas de comunicación y alerta (Anexo 14, Vol. I, Sección 9.2.35)	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	No hay sistema de comunicación y alarma para alertar y movilizar a otro personal de apoyo en una emergencia.	MAR/ 2010	Proporcionar e instalar un sistema de comunicaciones discreto, que enlace a la estación de bomberos con TWR y los vehículos de salvamento y extinción de incendios.	A		AAN	2013	
AGA 552	CAR Señalización (Anexo 14, Vol. I, 5.4, Cap. 5, 5.4.1.1 y ANP, Tabla AOP 1)	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	Falta de señalización en el aeropuerto	MAR/ 2010	Instalar señales retroiluminadas para el área de movimiento.	A		AAN	2013	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 553	CAR Sistema de guía de acoplamiento visual (Anexo 14, Vol. I, 5.3.24, 5.3.24.1)	Aeropuerto intl. Toussaint Louverture	No hay sistema de guía de atraque visual para indicar el posicionamiento preciso de una aeronave en un puesto de estacionamiento de aeronaves	MAR/ 2010	Proporcionar un sistema de guía de atraque visual para indicar, por medio de una ayuda visual, el posicionamiento preciso de una aeronave en un puesto de estacionamiento de aeronaves.	A		AAN	2013	
AGA 555	CAR Pavimentos (Anexo 14, Vol. I, 10.2, 10.2.3).	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	La pista tiene acumulación de caucho y hay posibilidad de disminución de la fricción cuando esté húmeda.	MAR/ 2010	Adquirir equipo para remoción de caucho en pista.	A	La rehabilitación de pista del aeropuerto se encuentra en proceso. Proceso esperado a comenzar en julio 2014 y que proporcione la remoción de caucho en pista.	AAN	JUL/ 2015	
AGA 558	CAR Doc. 9137, Parte 9, Capítulo 5	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	No hay separadores de aceite y combustible	MAR/ 2010	Los separadores de aceite son parte integral de los recolectores de agua. Los separadores de combustible son componentes del sistema de drenaje de los hangares, talleres y otras áreas técnicas que deben ser proporcionados con la instalación	B		AAN	2013	
AGA 559	CAR Caminos de acceso de emergencia (Anexo 14, Vol. I, 9.2.30 & 9.2.31, 9.10.5)	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	No hay caminos pavimentados de acceso directo dentro del aeropuerto, lo que es una causa significativa de FOD	MAR/ 2010	Proporcionar caminos de acceso directo al área de movimiento.	A		AAN	2013	
AGA 560	CAR Pavimentos (Anexo 14, Vol. I, 10.2, 10.2.1 – 10.2.2, Adjunto A, Sección 5, 5.3.17, 5.3.17.1 & 5.3.17.2., Doc. 9137, Parte 9, Capítulo 4, 4.1)	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	La pista 10/28 tiene grietas longitudinales de gravedad baja, media y alta, con grietas tipo cocodrilo de severidad baja y surcos.	MAR/ 2010	Rehabilitar la pista 10/28 y el pavimento de la calle de rodaje	A	Proyecto de rehabilitación de pista en el aeropuerto se encuentra en proceso. Proceso esperado a comenzar en julio de 2014	AAN	DIC/ 2015	
AGA 564	CAR Calles de rodaje (Anexo 14, Vol. I, 3.9, 3.9.8 y ANP, Tabla AOP 1)	Aeropuerto Intl. Toussaint Louverture	Se necesita una calle de rodaje paralela para reducir el esfuerzo en pista y aumentar su vida útil. También aumenta la capacidad de la pista con tiempos de ocupación de pista reducidos-	MAR/ 2010	Construir una calle de rodaje paralela.	A		AAN	2013	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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
HTI Haiti										
AIM 113	CAR Anexo 15 Cap. 8; Doc. 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 25; Tablas FASID AIS 1 and 2	Haití	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado. Visita del Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica - junio de 2010	B	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado		
AIM 130	CAR Anexo 15. Cap. 8, Para. 8.1.3; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Para. 26	Haití	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	SEP/ 1996	Registros/archivos en la OR NACC. No hay plan de acción reportado. Visita del Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica - junio de 2010	A	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado		
AIM 149	CAR Anexo 4 Cap. 16 Apend. 5; Tabla FASID AIS 7.	Haití	La producción de cartas aeronáuticas mundiales de la OACI no cumple con el índice de páginas establecido para esta serie de cartas.	ENE/ 1994	Registros/archivos en OR NACC; Informes del GREPECAS y del SG/AIS/MAP. No hay plan de acción reportado. Visita del Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica - junio de 2010	B	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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
AIM 341	CAR Anexo 15 Capítulo 3, Par. 3.1.1.3, 3.1.2. y 3.3.3, Doc 8126 Capítulo 3.	Haití	Que la OFNAC tome las medidas necesarias para instalar un departamento AIM debidamente organizado, tomando en consideración que el rol y la importancia de la información/datos aeronáuticos tienen un impacto directo en la seguridad operacional de la navegación aérea como un componente crítico y crucial. Consecuentemente, la información/datos aeronáuticos corruptos o erróneos afectan potencialmente a la seguridad operacional.	MAR/ 2010	Visita del Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica - junio de 2010	A	<p>Implementar las funciones de AIM como sigue:</p> <p>a) recibir y/o originar b) reunir o recopilar c) editar d) formatear e) publicar/almacenar y f) distribuir</p> <p>la información/datos aeronáuticos que corresponden a todo el Estado, así como a las áreas en donde el Estado es responsable de los servicios del tráfico aéreo (ATS) afuera de su territorio.</p> <p>Varios factores que contribuyen al fortalecimiento de una base organizacional, necesita ser resaltada por la OFNAC.</p> <p>La Oficina AIM necesita coordinar con:</p> <p>a) los servicios técnicos relacionados b) Oficina Internacional NOTAM (NOF) c) Dependencias AIM aeródromo/helipuerto d) servicios de cartografía e) servicios de impresión y distribución</p> <p>facilidades de comunicación eficientes, particularmente enlaces para AFTN, fax y conexión a internet (correos electrónicos)</p>	OFNAC	DIC/ 2011	Varios factores que contribuyen a una fuerte base organizacional deben destacarse por la Office National de l' Aviation Civile. La Oficina Central de AIS necesita coordinación con: a) servicios técnicos relacionados; b) Oficina Internacional NOTAM (NOF); c) dependencias de AIS de aeródromo / helipuerto; d) servicios cartográficos; e) servicios de impresión y distribución; y servicios de comunicaciones eficaces, especialmente los vínculos por AFTN, fax y conexión a Internet (correo electrónico)
AIM 343	CAR Anexo 15, Implementación del Sistema de Calidad (QS) en AIS.	Haití	Falta de implementación de sistemas de gestión de la calidad (QMS); así como también procedimientos de control de la garantía de calidad en el Paquete de Información Aeronáutica Integrada que contiene información/datos críticos y de seguridad operacional para los usuarios que podrían afectar operaciones de aeronaves.	MAR/ 2010	Visita del Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica - junio de 2010	A	La información aeronáutica será publicada como un Paquete Integrado de Información Aeronáutica (IAIP). El Estado tomará las medidas necesarias para introducir un sistema de calidad propiamente organizado que contenga procedimientos, procesos y recursos necesarios para implementar gestión de calidad la etapa de cada función.	OFNAC	JUN/ 2011	Podría afectar la información válida en las bases de datos de navegación de la comunidad de usuarios

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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
AIM 344	CAR Anexo 15, Capítulo 8 y Doc 8126	Haití	La autoridad aeroportuaria ha evitado cualquier acuerdo repetitivo de plan de vuelo que se encontraba en el lugar sin ninguna razón proporcionada. Los operadores de aeronaves han expresado su preocupación pero aparentemente no les consultan sobre estos asuntos los cuales tienen un efecto negativo importante en sus operaciones. Los planes de vuelo son dirigidos a las oficinas de OFNAC tales como TWR, ACC o AFTN, dependiendo en el tipo.	MAR/ 2010	Misión CNS de Cooperación Técnica (noviembre de 2008 y enero de 2009) Visita del Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica - junio de 2010	A	En cualquier aeródromo/heliporto usualmente utilizado para operaciones aéreas internacionales, la información aeronáutica es esencial para la seguridad operacional, la regularidad y eficiencia de la navegación aérea y las etapas en ruta originándose en el aeródromo/heliporto, deberán estar disponibles para el personal de operación de vuelos, incluyendo a la tripulación de vuelo y para los servicios responsables de la información previa al vuelo.	OFNAC	DIC/ 2010	Los planes de vuelo están dirigidos a dependencias de OFNAC como TWR, ACC o la Oficina AFTN dependiendo el tipo. El Plan de vuelo debería implementarse en conformidad con las SARPS de la OACI.
AIM 345	CAR WGS84 / EGM-96 / e-TOD - Anexo 15, Cap. 3 Par. 3.7, Ape. 7, Cap. 10, Ape. 8 Doc. 9674 y Doc. 9881	Haiti	Actualizar los puntos de aeródromo primarios y secundarios como un sistema de referencia para la navegación GNSS en relación con los requisitos para ser publicado en el AIP. Implementación del e-TOD	OCT/ 2012	Visita del Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica - junio de 2010	A	Como consecuencia de los fenómenos naturales en enero de 2010, un nuevo levantamiento geodésico es necesario para todo el territorio, todos los Aeropuertos, radio-ayudas e instalaciones descritas en el Anexo 15 y Doc 9674. Además, será necesario para implementar el e-TOD según las nuevas fechas indicadas en la Carta de Estado ref. AN 2/2.2-09/13, de fecha 23 de abril de 2009. Ver Enmienda 36 al Anexo 15. El Estado debe preparar un Plan de Acción para e-TOD que incluya la actualización de WGS-84.	OFNAC	JUN/ 2013	Referencias comunes de coordenadas para los sistemas de aeronavegación Horizontal (latitud y longitud) y Vertical con especificaciones rectoras que determinan y reportan (precisión e integridad de datos en el campo de trabajo) la elevación y la ondulación del geoide en posiciones específicas en aeródromos y helipuertos figuran en el Anexo 14, volúmenes I y II, capítulo 2 y la tabla A5-2 y 2 de la tabla de apéndices 5 y 1, respectivamente
AIM 346	CAR Instrucción - Anexo 15 Cap. 3 Par. 3.2.3 y Par. 3.6.7, Doc. 9683, Doc. 8126 Par. 1.3.7 y 1.3.8	Haiti	Bajo nivel de formación de personal	JUN/ 2010	Visita del Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica - junio de 2010	A	Cumplimiento de mínimo de la Parte E-3 del Doc. 7192-AN/857 (manual de capacitación) bajo la metodología de TRAINAIR	OFNAC	JUN/ 2011	En cuanto a los cambios recientes en la AMD 36 al Anexo 15, son urgentes para cumplir con los requisitos de instrucción

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

HTI Haiti

ATM	72CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9859, Circ 314	Dependencias ATS en Puerto Príncipe	Falta de programas de gestión de la seguridad operacional.	MAR/ 2010	Implementar los programas de gestión de seguridad operacional ATS requeridos en las dependencias ATS de Puerto Príncipe en conformidad con los requisitos del Anexo 11 incluyendo: - publicación de normativa de gestión de la seguridad operacional, que cubre aspectos de protección de la información; - asignación de un número suficiente de personal ATS calificado para elaborar y monitorear los programas de seguridad operacional ATS; e - implementar un programa de instrucción de la seguridad operacional para que el personal asignado desempeñe sus funciones.	A	El programa SMS se encuentra en curso y se espera sea completamente operacional para junio de 2014. El manual SMS se encuentra actualmente en curso y el personal ya designado para cumplir posiciones.	OFNAC	JUN/ 2014	
ATM	73CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9854, Doc 9750, Doc 8733, informes GREPECAS	Dependencias ATS en Puerto Príncipe	Falta de planificación de navegación aérea basada en performance para lograr mejoras operacionales ATM	MAR/ 2010	Implementar planificación operacional ATM basada en performance para lograr mejoras operacionales en conformidad con las guías de la OACI y los acuerdos de GREPECAS para: - optimizar la red de rutas ATS y espacio aéreo ATS; - implementar procedimientos de aproximación RNP; - mejorar coordinación civil-militar - establecer medidas de equilibrio entre la demanda y la capacidad; - mejorar la conciencia situacional ATM; y - mejorar las operaciones en el aeródromo.	A	El plan PBN actual ahora dirige diferentes elementos. La red de ruta ATS se encuentra bajo revisión. Los procedimientos RNAV-RNP han sido mejorado, la coordinación civil-militar ha sido completada; el sistema de vigilancia se encuentra actualmente bajo estudio y se espera completar para junio de 2014	OFNAC	JUN/ 2014	
ATM	78CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9426, Doc 9854	Aeropuerto Intl. de Puerto Príncipe	Falta de Declaración de la capacidad de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) en el Aeropuerto Intl. de Puerto Príncipe	MAR/ 2010	Conducir un estudio sobre servicios de tránsito aéreo (ATS) para determinar capacidad ATS y capacidad aeroportuaria de MTPP para implantar medidas de equilibrio entre demanda y capacidad.	A		OFNAC	DIC/ 2014	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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 80CAR	Recomendación RAN/CAR/SAM 5/34 – Entrega de autorización ATC	Aeropuerto Intl. Puerto Príncipe	Falta de procedimientos para que los pilotos reciban autorización IFR antes del rodaje para aeronaves saliendo del Aeropuerto Intl. Puerto Príncipe.	MAR/ 2010	Implementar el procedimiento de otorgamiento de autorización ATC antes del rodaje en el Aeropuerto Intl. Puerto Príncipe	A		OFNAC	DIC/ 2014	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
HTI Haiti										
CNS	98CAR Anexo 10 de la OACI, Vol. I, II and III Anexo 11	Aeropuerto Internacional Port-au-Prince Toussaint Louverture: Torre de Control (TWR) e instalaciones CNS y ATC	La torre de control y el equipo ATC y CNS se dañaron severamente durante el terremoto y están fuera de servicio. En conformidad con un acuerdo entre la OFNAC y la FAA de los Estados Unidos se desplegó una torre de control móvil de manera temporal.	MAR/ 2010	Visita a Haiti por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	A	Se recomienda que la OFNAC planifique y construya una nueva Torre de Control junto con un nuevo edificio de navegación aérea, incluyendo un nuevo Centro de Control completamente equipado con los sistemas ATC y CNS asociados, así como el equipo.	OFNAC	DIC/ 2013	Se planea una torre de control. Una nueva torre temporal se ha puesto arriba de un edificio tecnico temporal mientras se lleva a cabo el proceso de una torre de control permanente.
CNS	100CAR Anexo 10 de la OACI, Vol. II and III Annex 11	Aeropuerto Internacional Port-au-Prince Toussaint Louverture: Torre (TWR) móvil - comunicaciones tierra-tierra	Las comunicaciones tierra-tierra, incluyendo la AFTN y las líneas de voz ATS/OPS son limitadas	MAR/ 2010	Visita a Haiti por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	B	1. Implementar la línea AFTN para el FPL, mensajes MET y AIM 2. Mejorar la calidad y disponibilidad de las líneas de voz y telefónicas para los servicios ATS revisando la funcionalidad del equipo 3. Asegurarse que las líneas de voz ATS están grabando adecuadamente	OFNAC	DIC/ 2012	La línea AFTN ya es operacional, se adquirieron nuevos equipos de telefonos y nueva grabadora. Las líneas telefónicas de comunicación ATS son registradas,
CNS	101CAR Anexo 10 de la OACI, Vol. II y III	Aeropuerto Internacional Port-au-Prince Toussaint Louverture: Torre (TWR) móvil - comunicaciones tierra-tierra	No hay pantallas con ayudas a la navegación (ILS/DME y VOR/DME) de estados de servicio en la torre de control o el ACC	MAR/ 2010	Visita a Haiti por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	B	Implementar las pantallas con las ayudas a la navegación (ILS/DME y VOR/DME) con el estado operacional de los servicios o dispositivos para la mitigación en la torre de control y el APP. Para implementar esta tarea se recomienda que se reemplacen los cables de tele-mando para las ayudas a la navegación.	OFNAC	DIC/ 2012	
CNS	104CAR Anexo 10, Vol. I, pa. 2.2, Doc 87 ANP CAR/SAM, Vol. I	Aeropuerto Internacional Port-au-Prince Toussaint Louverture: Inspecciones en tierra y vuelo de las estaciones VOR/DME el ILS/DME	Se contratan los servicios especializados de ASECNA para llevar a cabo vuelos de inspección para el ILS, VOR y DME una vez por año. Las inspecciones de vuelo para el 2010 fueron programadas para empezar en febrero, sin embargo, debido al terremoto la programación se ha pospuesto. No se realiza inspección en tierra periódicamente.	MAR/ 2010	Visita a Haiti por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	B	Llevar a cabo inspección de los servicios en tierra e inspección de vuelo de las ayudas a la radionavegación tomando en consideración las recomendaciones de la OACI contenidas en el Doc 8071, Vol. I, Inspecciones en tierra de las estaciones ILS y VOR entre inspecciones en vuelo.	OFNAC	DIC/ 2012	Todavía está pendiente la periodicidad de las inspecciones en tierra

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
CNS 107	CAR Anexo 10, Vol. III Anexo 11	ACC de Port-au-Prince y sus dependencias CNS: ACC Port-au-Prince, Salas Centrales, Instalaciones ATC y CNS	Se observó que el terremoto aparentemente no dañó significativamente el equipo central del ACC en Puerto Principe. No obstante, el ACC solamente tiene solamente un control de sector y ningún dato de vigilancia, el cual era una posición auxiliar y otro para encargarse de las comunicaciones de voz ATS en los centros adyacentes. En general, las consolas/equipos ATC y los equipos asociados CNS, no obstante que se encuentran operando, tienen muy poca vida útil.	MAR/ 2010	Visita a Haití por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	B	a) Que la OFNAC establezca un programa de modernización para los ACC a través de la construcción de una nueva sala en conjunto con el nuevo edificio TWR y ATS y la modernización del programa equipo CNS para la implementación gradual. B) Para modernizar el ACC, los sectores ACC deberían ser rediseñados y proporcionar el equipo ATC y CNS de acuerdo con las necesidades operacionales actuales y futuras del ATS.	OFNAC	DIC/ 2013	Se encuentra en curso un proyecto para un edificio con nueva terminal con torre de control asociada. El proceso de licitación se espera antes de diciembre de 2014.
CNS 111	CAR Anexo 10, Vol. III, Parte II, Cap. 4	ACC de Port-au-Prince: Comunicaciones tierra-tierra	Los circuitos de voz ATS conectados entre el ACC de Port-au-Prince y unidades internacionales ATS vecinas a través de la estación MEVA SAT trabajan adecuadamente. Sin embargo, no hay instalaciones de comunicaciones entre el ACC y el Aeropuerto Intl. Cap. Haitien y otro aeropuertos del país.	MAR/ 2010	Visita a Haití por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	B	Se recomienda la implementación de una estación VSAT MEVA en el Aeropuerto Internacional Cap. Haitien.	OFNAC	DIC/ 2012	
CNS 112	CAR Anexo 10, Vol. II, sección 4.4 Anexo 10, Vol. III Sección 3.5 y 3.6 Doc. 9896	ACC de Port-au-Prince: Comunicaciones tierra-tierra	Solo hay una terminal PC para la AFTN y su conexión internacional es apoyada por la red MEVA VSAT y solo tiene una terminal localizada en la sala de control ACC y no tiene circuitos locales AFTN hacia la oficina MET y otras dependencias locales que requieren este servicio, ni a los aeropuertos internacionales de Haití. No existe capacidad para intercambio de mensajes.	MAR/ 2010	Visita a Haití por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	B	Continuar la implementación de un sistema de conmutación de mensajes AFTN/AMHS. AMHS debería estar basado en el protocolo IPS, aplicando direcciones IPv4 GREPECAS y suficientes terminales locales basado en los lineamientos del SARPSs de GREPECAS. La funcionalidad en el acceso a la Web-internet también debería ser incorporado.	OFNAC	DIC/ 2012	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
CNS 114	CAR Anexo 10, Vol. III Secciones 3.3 y 3.5	OBLEON VOR/DME	<p>Los servicios de navegación aérea en ruta en la FIR Port-au-Prince son suministrados por el VOR/DME OBLEON y el uso de la capacidad del GNSS básico.</p> <p>La estación del VOR/DME OBLEON (OBN) localizada en una montaña remota está fuera de servicio; sin embargo, los ingenieros del OFNAC informaron que el equipo de esta estación está en operación sin la transmisión de señal de identificación. Este equipo también es obsoleto. Esta estación no tiene suministro de energía comercial, por lo que solo está apoyada por dos generadores de motor diesel y respaldo alimentado por baterías 48v que ha experimentado varias fallas. La tele-señalización y tele-control de la estación están fuera de servicio.</p>	MAR/ 2010	Visita a Haití por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	B	Sustitución de equipo en la estación OBN VOR/DME con nuevo equipo Doppler VOR y DME, así como con una fuente secundaria de energía, teleseñalización remota, sistema de telecontrol, sistema de seguridad/protección de vigilancia y otras instalaciones auxiliares.	OFNAC	DIC/ 2012	
CNS 115	CAR Anexo 10, Vol. IV Doc 8733 ANP, CAR/SAM, Vol. II, FASID, Tabla CNS 4A Doc 9925	ACC de Port-au-Prince y sus dependencias CNS: Vigilancia	<p>El ACC no tiene sistema de datos de vigilancia. Se ha reportado que el OFNAC intenta implementar un plan de Radar Secundario de Vigilancia (SSR) y un acuerdo bilateral con la República Dominicana para la implementación de la compartición de datos radar. Un estudio para la vigilancia del sistema está en curso y un lugar potencial para radar ha sido identificado.</p>	MAR/ 2010	Visita a Haití por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	B	<p>a) Continuar con el Estudio del Sistema de Vigilancia para un MSSR o un Sistema de Multilateración en una Extensa-Área.</p> <p>B) Dar seguimiento a los esfuerzos para establecer acuerdos bilaterales/multilaterales con Curaçao, República Dominicana y Estados Unidos para compartir datos radar. Estas señales podrían estar apoyadas por la Red MEVA II VSAT.</p> <p>C) Desarrollar un plan para la implementación del ADS-B en la FIR Port-au-prince /ACC tomando en consideración los SARPS de la OACI y los resultados de las iniciativas regionales y orientaciones.</p>	OFNAC	DIC/ 2012	Plan actual bajo estudio para implementar ADS-B

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
CNS 116	CAR Anexo 11, Cap. 3 Doc 9750 doc 9683 Circ 249	ACC de Port-au-Prince: Automatización ATM	No hay nivel de automatización ATS establecido en el ACC de Port-au-Prince	MAR/ 2010	Visita a Haití por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	B	Tomando en consideración los requerimientos operacionales, la orientación regional de la OACI y los acuerdos bilaterales/multilaterales, como parte de la modernización de la ACC Port-au-Prince, la ACC OFNAC debería incluir el plan de implementación para la automatización ATS y para el intercambio de datos de automatización ATM con dependencias ATC adyacentes, incluyendo AIDC y CPLs.	OFNAC	DIC/ 2012	
CNS 117	CAR Doc 8733 PNA CAR/SAM, Vol I, Parte I, para. 11 y Parte II párrafos 22 y 23 Doc 7192, Parte E2	Personal Técnico CNS	Existe insuficiente personal técnico para dar mantenimiento y operación a los sistemas y equipos CNS. Existe personal técnico CNS que tiene conocimiento básico y capacitación; no obstante, necesitan tomar cursos especializados CNS y recibir más capacitación en el lugar de trabajo.	MAR/ 2010	Visita a Haití por parte del Equipo de la OACI - 9 al 11 de marzo de 2010, actualizada por la Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011.	B	a) Revisar las capacidades y preparación del personal técnico basado en el Doc 7192, Parte E-2 de la OACI. b) Evaluar el personal técnico actual para identificar mejoras y un plan de capacitación. c) Solucionar la necesidad de contratar nuevas técnicos CNS / ingenieros como se requiera, basado en la descripción de puestos. d) Proporcionar técnicos con especialización en cursos y llevar a cabo capacitación para el equipo, así como también en el lugar de trabajo.	OFNAC	DIC/ 2012	
CNS 201	CAR Anexo 10, Vol. I, Sección 3.3 Doc. 8071, Vol. I, Cap. 2, par 2.2.36	Cap Haitien Estación VOR – Servicios de navegación aérea en la Terminal / Aproximación	La estación VOR es un modelo convencional VOR Thomson CSF-modelo 512C, el cual es antiguo sin refacciones; el VOR trabaja parcialmente. La protección está en condiciones deplorables y la madera soporta la estructura. La señal VOR reporta varias fallas. Una nueva construcción cerca del edificio está transgrediendo sobre el área de despeje alrededor del área de la navegación.	OCT/ 2011	Visita del Equipo de la OACI del 24-24 de octubre de 2011.	U		OFNAC	DIC/ 2012	
CNS 202	CAR Anexo 10, Vol. I, Cap. 2, par 2.3	Cap Haitien TWR – Navaid Information	No existe una pantalla con información del estado operacional VOR en la Torre de Control.	OCT/ 2011	Vista del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011	B	Implementar una pantalla con información del estado operacional VOR en la Torre de Control.	OFNAC	DIC/ 2012	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE CNS 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
CNS 205	CAR Anexo 10, Vol. III, Cap. 9, Vol. IV, 2.1.6 Doc 8733 ANP CAR/SAM, Vol. I, Parte IV, para. 44	OFNAC ANS	No se ha establecido el registro de direcciones de aeronaves de 24-bits.	OCT/ 2011	Visita del Equipo de la OACI 24-28 de octubre de 2011	B	Implementar este registro con su publicación correspondiente para todas las aeronaves bajo la responsabilidad de Haití.	OFNAC	DIC/ 2012	
CNS 206	CAR Doc 8733 PNA CAR/SAM, Vol. I Doc 9734, Parte A, 2.4.9	Normas Nacionales, regulación y procedimientos relacionados con asuntos CNS	Referencias de documentación nacional sobre asuntos CNS, los siguientes asuntos claves aún faltan de ser preparados: •R Las Regulaciones relacionadas con el rol y funciones de la División de Comunicaciones, son muy generales y requieren ser más detalladas •M Muchos documentos necesitan actualizarse y tener un contenido más desarrollado •D Desarrollar más normas nacionales y regulaciones concernientes a asuntos CNS • Las diferencias con respecto a los SARPS CNS de la OACI no han sido publicados en el AIP • Otros documentos importantes sobre organización, normas y procedimientos	OCT/ 2011	Visita del Equipo e la OACI 24-28 de octubre de 2011	B		OFNAC	NOV/ 2012	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

HTI Haiti

MET	18 CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5)	Haití	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM.	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	Estados	
MET	37 CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Haití	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado	
MET	53 CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Haití	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido cuando fuera requerido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estados	
MET	71 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39)	Haití	La información OPMET no se está difundiendo de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2A y MET 2B del FASID CAR/SAM	JUN/ 1996	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	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estados	

HTI Haiti

SAR	7 CAR	Anexo 1, Anexo 12, Doc 9731, RAN CAR/ SAM/3 Rec. 6/2	Servicios Aeronáuticos de Búsqueda y Salvamento	Falta de una Organización de Búsqueda y Salvamento (SAR), manuales y personal calificado SAR	OCT/ 2011	Visita de la OACI en octubre de 2011	A	La OFNAC ha implementado una unidad SAR, todos los protocolos y manuales se encuentran listas para ser operacionales antes de Octubre 2014.	OFNAC	OCT/ 2014
-----	-------	--	---	--	-----------	--------------------------------------	---	---	-------	-----------

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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										
AGA 178	CAR Geometría de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.1 & 3.2 - 3.2.1)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La pista no tiene márgenes	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre de 2001, julio de 2006 y enero de 2010.	B	Proveer márgenes en la pista	Honduras		
AGA 180	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4, 3.4.4 - 3.4.8, 3.4.10, 3.4.12 - 3.4.17)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La anchura de la franja de pista es insuficiente en ambos extremos de la pista	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre de 2001, julio de 2006 y enero de 2010.	A	Aumentar la anchura de la franja de pista removiendo los objetos o reduciendo las distancias declaradas para la pista	Honduras		
AGA 181	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.3, 3.3.5 y 3.5)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La anchura de la franja de pista es insuficiente en la zona noreste y contiene objetos incluyendo muros, edificios y árboles	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre de 2001, julio de 2006 y enero de 2010.	A	Aumentar la anchura de la franja de pista removiendo los objetos.	Honduras		Se han talado árboles y edificios cuentan con luces de obstrucción. Reportado en diciembre de 2015.
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 de 2001, julio de 2006 y enero de 2010.	A	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista removiendo los objetos o reduciendo las distancias declaradas para la pista	Honduras		En proceso de revisión de distancias declaradas. Visita Enero 2010. Se ha implementado RESA en la Pista 20. Reportado en Julio 2015
AGA 183	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4 - 4.2.5)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	Obstáculos infringen las superficies de aproximación y transición incluyendo topografía, edificios, muro, árboles, las aeronaves estacionadas en la plataforma	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre de 2001, julio de 2006 y enero de 2010.	A	Remover, iluminar y/o señalar los obstáculos	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 20 incluye la valla y camino	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre de 2001, julio de 2006 y enero de 2010.	A	Remover la valla y el camino en el extremo sur o reducir las distancias declaradas para la Pista 20	Honduras		Se eliminó el camino y la valla perimetral fue reconstruida a 170m, restringiendo las operaciones de despegue para las letras clave C y D.
AGA 185	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1 y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	Honduras, TEGUCIGALPA, Intl Toncontín	La pista no tiene sistemas de iluminación de aproximación	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre de 2001, julio de 2006 y enero de 2010.	A	Proporcionar sistemas sencillos de iluminación de aproximación	Honduras		No se cuenta con espacio suficiente.
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 de 2001, julio de 2006 y enero de 2010.	A	Confirmar peligro aviario e implantar las medidas mitigadoras necesarias	Honduras		Se conformó un comité de Prevención de Peligro Aviario. Se cuenta con cañones de propano.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 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, julio 2006, enero de 2010 y julio de 2015.	A	Proveer la franja de pista reduciendo las zonas de parada declaradas	Honduras		
AGA 193	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.2)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	La anchura de la franja de pista es insuficiente en la parte sudeste	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001, julio de 2006, enero de 2010 y julio de 2015.	A	Aumentar la anchura de la franja de pista con la expansión del limite de la propiedad del aeródromo	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, julio 2006, enero de 2010 y julio de 2015.	A	Proveer áreas de seguridad de extremo de pista reduciendo las zonas de parada y las distancias declaradas	Honduras		RESA implementada en una extremo de la pista.
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, julio de 2006, enero de 2010 y julio de 2015.	A	Corregir las señales designadoras de pista	Honduras		
AGA 200	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap.9.4 - 9.4.3)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. La Mesa	Las superficies de la calle de rodaje de entrada a la Pista 04 y la parte vieja de la calle de rodaje paralela, márgenes de la pista y zona de parada en el extremo noreste de la pista están deficientes.	NOV/ 2001	Visita de la OACI en noviembre 2001, julio de 2006, enero de 2010 y julio de 2015.	A	Rehabilitar los pavimentos de las calles de rodaje, márgenes de la pista y zona de parada	Honduras		
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, julio de 2006, enero de 2010 y julio de 2015.	A	Confirmar peligro aviario e implantar las medidas mitigadoras necesarias	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, enero de 2010 y julio de 2015.	A	Extender las señalizaciones en todas las calles de rodaje	Honduras		Se han extendido las señalizaciones; sin embargo, los colores son diferentes.
AGA 418	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol.I, Cap. 5.3.4.10 al 5.3.4.21)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. Ramón Villeda Morales	El sistema de iluminación de aproximación (ALS) para el extremo de la pista 22 es un ASFL-I de 420 metros con luces intermitentes en serie	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006, enero de 2010 y julio de 2015.	A	Obtener permiso para instalar la hilera de las luces que faltan y las luces del eje de la pista para alcanzar los 900m de longitud ALS en la propiedad nivelada colindante	Honduras		
AGA 420	CAR Geometría de la Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.9.7 & Tabla 3-1 Columnas #4 & #8)	Honduras, SAN PEDRO SULA, Intl. Ramón Villeda Morales	No hay suficiente separación entre al pista 04/22 y la calle de rodaje A para permitir operaciones simultáneas de ciertas aeronaves	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006, enero de 2010 y julio de 2015.	B	Implementar un Plan Operacional ATCT para que estudie la situación según corresponda	Honduras		Se ha desarrollado un procedimiento; sin embargo, no existe un estudio aeronáutico.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

AIM	359CAR	Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Honduras	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	El Estado debe preparar un Plan de Acción.	Honduras	DIC/ 2013	Aún no se elabora el plan de acción
AIM	406CAR	Anexo 15, Cap. 3, Para. 3.2.4	Honduras	Falta de un programa de capacitación permanente en AIS (AIM)			A	Necesidad de capacitar al personal de AIS de acuerdo con las especificaciones de la OACI	DGAC	DIC/ 2013	Se recomienda hacer un programa con base en las necesidades de capacitación y coordinar con el ICCAE/COCESNA para su implementación.

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

ATM	63 CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9859 Honduras		Falta de implantación de Programas de gestión de la seguridad operacional ATS.	JUN/ 2008	Visita OACI 06/08	A	Implantar los programas de gestión de la seguridad operacional ATS según los requisitos del Anexo 11, que incluya: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> la publicación de regulaciones sobre gestión de seguridad operacional, que cubra los aspectos la protección a las fuentes de información; <input type="checkbox"/> implantar programas de garantía de la calidad ATS en conjunto con un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) <input type="checkbox"/> evaluación de los eventos de incidentes y accidentes para establecer los correspondientes programas de gestión de la seguridad operacional; <input type="checkbox"/> la asignación de personal ATS suficiente y calificado para desarrollar y monitorear los programas de gestión de la seguridad operacional ATS; <input type="checkbox"/> implantar un programa de capacitación de gestión de la seguridad operacional ATS para que el personal asignado pueda desempeñar estas funciones. 	DGAC Honduras	DIC/ 2012	
ATM	64 CAR Anexo 1, Anexo 2, Anexo 11, Anexo 15, Doc 9426	Tegucigalpa, Honduras	Errores en el procesamiento de datos de planes de vuelo entre las dependencias ATS de Tegucigalpa. El personal asignado a la oficina AIS del aeropuerto de Tegucigalpa efectúa funciones de despacho de aeronaves sin tener la capacitación adecuada lo que da origen a omisiones y errores en el proceso de coordinación de datos de planes de vuelo.	JUN/ 2008	Implantar una Oficina de Despacho y Control de Vuelos en el Aeropuerto Internacional de Tegucigalpa con suficiente personal calificado para la elaboración, aprobación, distribución y monitoreo de los datos del plan de vuelo entre las dependencias ATS, conforme a las orientaciones de la OACI.	A		DGAC Honduras		1. FPL Management TOP SKY software user manual 2. TOP Sky Flight Plan system approval; TOP Sky Flight Plan system distribution; TOP Sky Flight Plan system elaboration; Errors in the Flight Plan system processing; TOP Sky Flight Plan system monitoring
					Mar2019: Queda válida, dado que las acciones detalladas por el Estado no responden las observaciones realizadas para levantar la deficiencia.					

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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	65CAR Doc 7300, Anexo 11, Doc 4444, Doc 9426, Doc 9854	Honduras	Falta de declaración de la capacidad de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y de los aeropuertos internacionales de Honduras.	JUN/ 2008	Visita OACI 06/08	A	Elaborar un estudio sobre demanda y capacidad de los servicios de tránsito aéreo (ATS) de Honduras que incluya: determinar la cantidad de posiciones de trabajo ATC requeridas; determinar la cantidad de personal ATC requerido para cubrir adecuadamente las posiciones de trabajo ATC; determinar la cantidad de personal de apoyo administrativo a los ATS; determinar el personal especializado requerido para el suministro del servicio ATFM; y determinar la capacidad de los aeropuertos de Honduras.	DGAC Honduras	DIC/ 2012	
ATM	66CAR Doc 7300	Honduras	Actualización de los Anexos de la OACI y Manuales de procedimientos requeridos en las dependencias ATS de Honduras	JUN/ 2008	Visita OACI 06/08	A	Solicitar la OACI las enmiendas correspondientes a los Anexos y Documentos a ATS y SAR; - dotar a las dependencias ATS con la documentación OACI básica requerida acorde a sus funciones; y, - actualizar los manuales de procedimientos operacionales ATS y SAR, según corresponda a las unidades de servicio.	DGAC Honduras	DIC/ 2011	
ATM	67CAR Anexo 2	Honduras	Falta de publicación de procedimientos de interceptación de aeronaves civiles en el espacio aéreo de Honduras.	JUN/ 2008	Publicar en el manual AIP y difundir adecuadamente los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles acorde a los requisitos del Anexo 2 de la OACI. Mar2019 - queda válida, dado que el Estado no ha ratificado el Artículo 3 bis del Convenio (ver PQ 7.007)	A				1. eAIP publication in ENR 1.12 Civil aircraft interception dated 31 January 2019. 2. ATS Civil Aircraft Interception Process Manual

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET 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	19CAR	Cumplimiento de los requisitos de la OMM en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico aeronáutico (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 2, norma 2.1.5)	Honduras	No todo el personal cumple con los requisitos relativos a calificaciones e instrucción de la Publicación N° 49 de la OMM	JUN/ 1996	Realizar una revisión de las funciones y la capacitación de los meteorólogos aeronáuticos	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica.	DGAC	
MET	81CAR	Establecimiento de oficina de vigilancia meteorológica (MWO) (Anexo 3, Ap. 3, Norma 3.4.1 del FASID CAR/SAM).	Honduras	Honduras no cuenta con instalaciones adecuadas para la MWO de Tegucigalpa.	SEP/ 2005		A	Asegurar la modernización con tecnología de punta.	DGAC	MWO requiere mejores instalaciones y comunicaciones ya que emite el SIGMET para la FIR Centroamérica.
MET	84CAR	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		A	Se requiere darle mantenimiento correctivo al equipo de comunicación, para lo que se requiere de equipo especial.	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. 2016: Manual de Procedimientos MET: MET-PRO-019; MET-PRO-020; MET-PRO-021; MET-PRO-022; MET-PRO-023 y MET-PRO-027.
MET	138CAR	Anexo 3, párrafo 2.2.2	Honduras	No se ha establecido un Sistema de gestión de la calidad (QMS) para el SMN			A	Que la Autoridad Meteorológica establezca un sistema de gestión de la calidad de la información meteorológica proporcionada a los usuarios.	SMN/DGAC	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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
CYM Islas Caimanes										
AGA	2CAR Geometría de Pista (Anexo14, Vol. I, Cap. 3.1 y 3.2)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	Margenes de la pista no están proporcionadas - Ref. Anexo 14, Vol. I, 4th Ed., Inciso 3.2.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	B	Proporcionar margenes de la pista durante el próximo mejoramiento de la pista. Plan de Acción: Sujeto a la fecha de implantación del plan maestro del aeropuerto. Diferencia publicada en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2008	
AGA	6CAR Calle de rodaje paralela a la pista (ANP, Tabla AOP 1 and Table 3-1 of Anexo 14 Vol. I, 4th Edición Cap. 3, 3.9.8, 3.9.12)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	No hay calle de rodaje paralela con la pista	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	B	Proveer la calle de rodaje paralela. Plan de Acción: Sujeto a la fecha de implantación del plan maestro del aeropuerto. Diferencia publicada en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2008	
AGA	12CAR 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	A	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	
AGA	22CAR 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	A	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	
AGA	26CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap. 4.2.12)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	Existen obstáculos en la superficie limitadora de obstáculos de transición incluyendo caminos, casas, vallas, arboles y las colas de aeronaves estacionados en la plataforma - Ref. Anexo 14 Vol. I, 4th Ed., Inciso 4.2.12	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Eliminar los obstáculos con la reubicacion de instalaciones y durante la próxima reconfiguración de la plataforma. Plan de Acción: Se iluminaron los obstáculos. Los árboles se han quitado en donde ha sido posible. La información se ha publicado en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2006	Existe jurisdicción de propiedad de tierras y no hay suficientes regulaciones.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 27	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap.. 4, 4.2.20 & 4.2.21)	Islas Caimanes, CAIMAN BRAC, Gerrard Smith Intl	Existen obstáculos en la superficie limitadora de obstáculos de transición incluyendo un camino, edificios y arboles - Ref. Anexo 14 Vol. I Inciso 4.2.12	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Eliminar los obstáculos con la reubicacion de instalaciones. Plan de Acción: Se iluminaron los obstáculos. Los árboles se han quitado en donde ha sido posible. La información se ha publicado en el AIP.	Islas Caimanes	ENE/ 2001	Existe jurisdicción de propiedad de tierras y no hay suficientes regulaciones.
AGA 40	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP,Tabla AOP 1)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	No existen luces de borde en la área de virar al extremo de la pista - Ref. Anexo 14 Vol. I Inciso 5.3.16.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer luces de borde	Islas Caimanes	DIC/ 2007	
AGA 42	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, 4th Edición, Cap. 5.3.4.1(A) y ANP,Tabla AOP 1)	Islas Caimanes, CAIMAN BRAC, Gerrard Smith Intl	No existen luces de aproximación - Ref. Anexo 14 Vol. I, 4th Ed., Inciso 5.3.4.1(A)	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer sistema de luces de aproximación. Plan de Acción: REILS instalados. No se requiere fecha de corrección, la diferencia será publicada en el AIP.	Islas Caimanes	DIC/ 2006	Enlistada como pista no-instrumental en la tabla AOP del ANP. La instalación de luces de aproximación no es físicamente posible. No existe suficiente terreno para colocar un sistema de luces de aproximación para la Pista 09 debido a la proximidad del umbral de la pista al mar. Existe un bajo nivel de tráfico y no hay vuelos regulares en la noche. La pista se utiliza en condiciones de buena visibilidad. Existen suficientes guías con los REILS, PAPIS y las luces de la pista.
AGA 43	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.3.17.1 y ANP,Tabla AOP 1)	Islas Caimanes, CAIMAN BRAC, Gerrard Smith Intl	No existen luces de borde en la plataforma - Ref. Anexo 14 Vol. I, 4th Ed., Inciso 5.3.17.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Proveer luces de borde en la plataforma	Islas Caimanes	ABR/ 2006	
AGA 73	CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo14, Vol. I, 4th Edición, Cap.10.2, 10.2.1)	Islas Caimanes, GRAN CAIMAN, Owen Roberts Intl	La superficie del pavimento de la plataforma de aviación general esta deficiente - Ref. Anexo 14 Vol. I, 4th Ed., Inciso 10.2	OCT/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000	A	Mejorar el pavimento de la plataforma. Plan de Acción: Sujeto a la fecha de implantación del plan maestro del aeropuerto.	Islas Caimanes	DIC/ 2007	
CYM Islas Caimanes										
AIM 394	CAR Anexo 15, Par 10.1.3 (Área 1) y Par 10.1.7 (Área 3)	Islas Caimanes	El e Tod no ha sido implementado todavia	MAR/ 2011	Encuesta Regional de la OACI	B	Implementar el e Tod, el Estado debe preparar un plan de acción	CCAA	DIC/ 2013	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

CYM Islas Caimanes

CNS	60CAR	CAR/SAM FASID, Doc. 8733, Volumen II, Tabla CNS 3 – Tabla de Ayudas para la Radionavegación	Cayman Islands, Owen Roberts International (MWCR)	No hay ILS implantado para la Pista 08	JUL/ 2009	Reportado por IFALPA sobre la información del Anexo 19 en diciembre de 2008	B	Implantar equipo ILS, revisar el Plan de Navegación Aérea respecto a la implantación de elementos GNSS o actualizar el tipo de pista de acuerdo a los requerimientos operacionales	Islas Caimanes
-----	-------	---	---	--	-----------	---	---	--	----------------

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

TCA Islas Turcas y Caicos

AIM	395 CAR Anexo 15 Par 10.1.3 (Área 1) y Par 10.1.7 (Área 3)	Turks and Caicos	EL e Tod no ha sido implementado todavia	MAR/ 2011	Encuesta Regional de la OACI	B	Implementar el e Tod, el Estado debe preparar un plan de acción	CCAA	DIC/ 2013
-----	--	------------------	--	-----------	------------------------------	---	---	------	-----------

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

VGB Islas Vírgenes Británicas

AIM	386CAR	Implementación de los Datos Electrónicos de Obstáculos y Terreno (e-TOD), de acuerdo con el Anexo 15, para. 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Islas Vírgenes Británicas	No se ha implementado el e-TOD aun	MAR/ 2011	Encuesta Regional de la OACI	A	Implementación del e-TDO. El Estado debe preparar un Plan de Acción.,	Islas Vírgenes Británicas	DIC/ 2018	Se requiere incluir especificaciones e-TOD
-----	--------	---	---------------------------	------------------------------------	-----------	------------------------------	---	---	---------------------------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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										
AGA	4CAR Geometría de Pista (Anexo14, Vol. I, Cap. 3, Rec. 3.1.3)	Jamaica, KINGSTON, Norman Manley Intl	La pendiente longitudinal de la pista excede las limitaciones especificadas en Anexo 14 Vol I Sección 3.1.13	OCT/ 2000	Visita de la OACI octubre 2000 y mayo 2010.	B	Reducir la pendiente longitudinal de la pista durante el próximo recubrimiento del pavimento de la pista.	Jamaica	2016	Se abordará en el proximo recubrimiento del pavimento.
AGA	5CAR Geometría de Pista (Anexo14, Vol. I, Cap. 3, 3.1 y 3.2.1)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	Margenes de la pista no están proporcionadas - Ref. Anexo 14, Vol. I, Inciso 3.2.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI octubre 2000 y mayo 2010.	B	Proporcionar margenes a la pista durante el próximo mejoramiento de la pista	Jamaica	2013	Esto se corregirá durante el proyecto de rehabilitación de la pista.
AGA	15CAR 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 y mayo 2010.	A	Extender y ensanchar la franja de pista o reducir las distancias declaradas	Jamaica	2013	El ancho de pista en toda la longitud de la pista cumple con el Anexo 14. Sin embargo, la longitud en ambos extremos de la pista se llevaran a cabo en 2013 cuando se programe la implantación de la RESA.
AGA	17CAR 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 y mayo 2010.	A	Extender y ensanchar la franja de pista o reducir las distancias declaradas	Jamaica	2013	Esto se corregirá durante el proyecto de rehabilitación de la pista.
AGA	18CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3, 3.4, 3.4.7)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	La franja de pista contiene obstáculos - Ref. Anexo 14, Vol. I, Inciso 3.3.6	OCT/ 2000	Visita de la OACI octubre 2000 y mayo 2010.	A	Remover los obstáculos en la franja de pista	Jamaica	2015	Se han removido varios obstáculos y el proceso continuará como una iniciativa de hace varios años.
AGA	19CAR 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 y mayo 2010.	A	Remover las lagunas de la franja de pista	Jamaica	2013	La laguna actúa como captación y absorbe el agua que corre fuera de la pista actual - la diferencia se rellenará.
AGA	24CAR 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 lo especificado en Anexo 14 Vol I Sección 3.4.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI octubre 2000 y mayo 2010.	A	Proveer áreas de seguridad de extremos de la pista con una extensión de la plataforma de la pista o con la reducción de distancias declaradas	Jamaica	2013	Se han completado varios estudios de ingeniería. La implantación está programada.
AGA	25CAR 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 lo especificado en Anexo 14 Vol I Sección 3.4.1	OCT/ 2000	Visita de la OACI octubre 2000 y mayo de 2010.	A	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	2013	Esta deficiencia será corregida en el proyecto de rehabilitación de la pista.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 63	CAR Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 8.4)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl	No se proporciona un camino perimetral para acceso a las áreas de movimiento y patrullas de seguridad como lo recomienda el Anexo 14, Vol. I, Inciso 8.4.5	DIC/ 2000	Visita de la OACI Octubre 2000 y mayo 2010.	B	Proveer un camino perimetral	Jamaica	2013	Esta deficiencia será corregida en el proyecto de rehabilitación de la pista.
AGA 506	CAR Superficie de las pistas (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.1.21)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl.	La superficie de la pista 07 esta desnivelada y por lo general afecta el despegue.	JUL/ 2009	Reportado por IFALPA. Visita de la OACI mayo 2010.	A	La superficie de la pista debe repararse para que no tenga irregularidades que puedan resultar en la pérdida de fricción o que puedan afectar el despegue o aterrizaje de una aeronave.	Jamaica	2013	Esta cuestión será abordada en el proyecto de rehabilitación de la pista.
AGA 507	CAR Sistemas de iluminación de aproximación (Anexo 14, Vol. I, Sección 5.3.4.1)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl.	Los sistemas de iluminación están degradados.	JUL/ 2009	Reportado por IFALPA en diciembre 2008. Visita de la OACI mayo 2010.	A	Para dar cabida a RESA, se cambiarán las luces de aproximación como parte del proyecto de rehabilitación pista/calle de rodaje en 2011.	Jamaica	2013	Esta cuestión se abordará en el proyecto de rehabilitación de la pista.
AGA 508	CAR Resistencia de las calles de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.9.13, 3.9.14 & 3.9.15)	Jamaica, MONTEGO BAY, Sangster Intl.	Las calles de rodaje están desniveladas y se deterioran con acumulación de agua con fuerte lluvia.	JUL/ 2009	Reportado por IFALPA en diciembre de 2008. Visita de la OACI mayo 2010.	A	La superficie de las calles de rodaje no deben tener irregularidades que puedan ocasionar daños a las estructuras de las aeronaves.	Jamaica	2013	Esta deficiencia será corregida en el proyecto de rehabilitación de la pista.
AGA 566	CAR Resistencia de las calles de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Sección 3.9.13, 3.9.14 & 3.9.15)	Kingston Norman Manley Intl. Airport	Calle de rodaje desnivelada debido a grietas en el pavimento de concreto.	MAY/ 2010	Visita de la OACI mayo 2010.	A	Reparar grietas en las losas de concreto de la plataforma TWY.	Jamaica	2013	Esta deficiencia será corregida en el proyecto de rehabilitación de la pista.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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										
AIM	14CAR Anexo 15, Cap. 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP Básico, Parte VIII, Paras 36 a 37	AIP	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP	OCT/ 2000	Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS	A	Necesidad de mantener al día la información/datos aeronáuticos contenidos en el AIP	JCAA		El estado fue cambiado a finalizado; se recomendó a la JCAA acceder a la GANDD para actualizarlo (2011) Misión ICAO marzo 2017
AIM	322CAR Anexo 15, Cap 3, Par. 3.2.1, Doc 8126, Cap 1, par 1.3 (Hoja de ruta, fase 1-consolidación, paso 17)	QMS	Falta de la implantación de un sistema de gestión de calidad (QMS).	DIC/ 2005	Se debe incluir en el plan de acción.	A	Implementación QMS en AIM	JCAA	JUL/ 2012	Desarrollar un plan de acción QMS detallado Misión ICAO marzo 2017
AIM	360CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, Cap 10, Apéndice 8, Doc 9881 (Hoja de ruta Fase 2-Paso al entorno digital, pasos 13 y 14)	e-TOD	Implementación del e-TOD	MAR/ 2010	Encuesta regional de la OACI	A	El Estado debe preparar un Plan de Acción. No se han iniciado acciones hacia el e-TOD Area 1	JCAA	JUL/ 2013	Desarrolla un plan de acción detallado Misión ICAO marzo 2017
AIM	375CAR Anexo 15, Cap 3, Par 3.3 y 3.6.5, Doc 8126, Cap 9, Para 9.4 (Hoja de ruta Fase 2-Paso al entorno digital Paso 06)	NOTAM	Falta de Automatización de NOTAM	OCT/ 2011	Se requiere una acción urgente para implementar la automatización del NOTAM para mejorar la calidad del servicio en términos de integridad de la información	U	Automatizar el servicio NOTAM dentro del AIM, tomando en cuenta los requerimientos de los usuarios	JCAA	DIC/ 2012	Desarrollar un plan de acción detallado de automatización Misión ICAO marzo 2017
AIM	376CAR Anexo 15, Chap 3, Par 3.2.4 Y Par 3.6.7, Doc 8126, Cap 3, Par 3.3 y Doc 9683 (Hoja de ruta Fase 3-Gestión de Información Paso-16)	Factores Humanos AIM	No hay suficiente personal AIM calificado (programa de instrucción). No hay suficiente equipo (hardware y software)	OCT/ 2011	Factores humanos podrían impactar en el desempeño del personal en contra de la seguridad operacional	A	Proporcionar instrucción al personal AIM dedicado a actualizar y producir: IAIP, e-AIP, QMS, asuntos ET (automatización), cartas aeronáuticas, asuntos WGS-84 y otros	JCAA	SEP/ 2012	Desarrollar un plan de acción para el Programa de Instrucción AIM y proporcionar más recursos para la transición del AIS al AIM Misión ICAO marzo 2017

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

ATM	130CAR Anexo 11, Doc 4444 Doc 9859; Circ. 314	Unidades ATS de Jamaica	Falta de implementación de un sistema de gestión de la seguridad operacional en las unidades ATS de Jamaica	DIC/ 2010	Implementar un sistema de gestión de la seguridad operacional ATS, que incluya: - Utilizar el progreso logrado en el programa de aseguramiento de calidad ATS como una plataforma para implementar los Sistemas de sistemas de gestión de la seguridad operacional en las unidades SMS en las unidades ATS -Asignar un número suficiente de personal calificado ATS para desempeñar tareas regulatorias y de vigilancia de la seguridad operacional, promover entrenamiento al personal especializado en las unidades ATS para lograr estas funciones -Implementar un programa de gestión de la seguridad operacional ATS para que el personal asignado pueda desempeñarse adecuadamente. -Desarrollar un programa de seguridad operacional en pista con medidas preventivas para evitar incursiones/excursiones de pista	A	El manual de Aseguramiento de calidad ATS está siendo usado como plantilla para escribir un manual SMS para todas las unidades ATS. Un miembro de staff ATS ha sido transferido a la división de regulaciones para ver los asuntos de vigilancia de la seguridad ATS y está actualmente recibiendo instrucción para esta función. Las personas marcadas para posiciones gerenciales están expuestas a los programas de adiestramiento necesarios en una base continua, basada en sus descripciones de trabajo. ATS ha desarrollado un programa interno de seguridad que lleva la seguridad en pista por medio de los Manuales de Operación, Cartas de Acuerdos y directivas ATS.	JCAA	DIC/ 2011	El manual se espera que se promulgue en diciembre de 2011. Se espera que se contrate personal adicional en el área ANS, AGA y SMS para diciembre de 2011. Se darán oportunidades adicionales de adiestramiento en base a un análisis de necesidades para el personal marcado. Se llevarán a cabo coordinaciones adicionales con los operadores de aeródromos para asegurar que todos los programas de seguridad operacional
ATM	131CAR Anexo 11, Doc 9750, Doc 9854 Conclusiones NACC/DCA/3 y GREPECAS/14	Unidades ATS de Jamaica	Falta de un programa de trabajo para implementar mejoras operacionales en el sistema ATM	DIC/ 2010	Desarrollar un programa de trabajo para la implementación de un sistema ATM en acuerdo con el Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750).	A			DIC/ 2011	El programa estará desarrollado en diciembre de 2011
ATM	132CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9426 Doc 9854	Unidades ATS de Jamaica	Falta de procedimientos de balance entre demanda y capacidad (ATFM) en la FIR de Kingston	DIC/ 2010	Que Jamaica tome acción para establecer procedimientos de balance entre demanda y capacidad en la FIR de Kingston de acuerdo a los lineamientos de la OACI.	A	ATS actualmente lleva a cabo procedimientos de balance entre demanda y capacidad utilizando años de experiencia, sabiendo cuando abrir y cerrar sectores basados en los patrones de movimiento de aeronaves.	JCAA	DIC/ 2011	Se llevará a cabo un estudio más científico para establecer los umbrales numéricos, incluyendo el uso de automatización. Sin embargo, debido a restricciones de personal, esta tarea no se llevará por completo antes de julio de 2012.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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 133	CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9426	Unidades ATS de Jamaica	Falta de personal calificado para asegurar una capacidad ATS en Jamaica	DIC/ 2010	Que Jamaica lleve a cabo un estudio de demanda y capacidad e los servicios ATS, para cubrir adecuadamente las unidades de posición ATC y la unidad futura ATFM de la FIR Kingston para los próximos 5 años, que incluye: -Determinar el número de posiciones de trabajo ATC requeridos -Determinar el número de persona ATC requerido para cubrir adecuadamente las posiciones de trabajo ATC -Determinar el número de personal requerido para labores de apoyo administrativo ATS -Determinar el número de personal especializado para el suministro de servicios ATFM	A	JCAA ha llevado a cabo un estudio para determinar las necesidades de personal incluyendo los beneficios de eficiencia en cambios operacionales. El número de posiciones de trabajo ATC se ha determinado El número de personal ATC requerido ha sido determinado. El número de personal ATC para labores de apoyo administrativo requerido ha sido determinado.	JCAA	DIC/ 2012	Revisar los estudios dl crecimiento proyectado actualizado y la necesidad de sectores operacionales adicionales basados en un plan de 5 años Revisar el número de posiciones ATC basados en la proyección de crecimiento en el tráfico y la necesidad de sectores operacionales adicionales basados en un plan de 5 años. Asegurarse que el personal identificado reciba el entrenamiento técnico y operacional requerido. Este proceso se espera que se complete en diciembre de 2012. Siguiendo la finalización del estudio ATFM las necesidades especializadas se determinarán. Este proceso se espera que se complete para diciembre de 2012.

JAM Jamaica

CNS 235	CAR Anexo 10, Vol. II, 2.4 / 2.6 Doc 9718 CAR/SAM ANP Doc 8733, Vol. I, Part IV, paras. 20 and 51.	JCAA	No existe un procedimiento para el manejo de la interferencia de frecuencias de radio y un procedimiento formal para la coordinación de frecuencias	OCT/ 2011	Visita de la OACI - Octubre 2011	B	Establecer los procedimientos y los requisitos necesarios para su aplicación, incluyendo: a) la interacción con la Autoridad Nacional de Gestión del Espectro, y b) la coordinación de frecuencias regionales de la OACI.	JCAA	JUN/ 2012	
---------	--	------	---	-----------	----------------------------------	---	---	------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET 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	39 CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Jamaica	No se han implementado los RVR.	DIC/ 2013	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado	JUL/ 2013	La instalación se espera que sea en julio de 2013.
MET	44 CAR	Retransmisión de aeronotificación por las dependencias ATS (Anexo 3, Part I, Capítulo 5, norma 5.8).	Antigua y Barbuda	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET.	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Unidades ATS no transmiten periódicamente todos los AIREP especiales a las unidades MET.	ATS/ABMS	MAR/ 2013	
MET	58 CAR	Intercambio de información OPMET (ANP Básico CAR/SAM, párrafos 35 al 39)	Anguila	La información OPMET no se está difundiendo de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2A y MET 2B del FASID CAR/SAM	JUN/ 1996	Hacer uso de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET en las Regiones CAR/SAM	A	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estado		
MET	96 CAR	Anexo 3, Capítulo 7, Párrafo 7.4.1	JCAA/ANS	La División del Servicio Meteorológico de Jamaica no disemina avisos de cizalladuras del viento en donde la cizalladura es considerada como un factor de seguridad, tampoco emite información AIRMET de acuerdo a lo establecido en el Anexo 3 de la OACI.	AGO/ 2011		U	La JCAA debe establecer un sistema para asegurar que la División de Servicios Meteorológicos disemine avisos de cizalladuras del viento para los aeródromos en donde la cizalladura de viento es considerada como un factor de seguridad, así como la información AIRMET, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 3 de la OACI.	Centro Meteorológico Nacional		
MET	97 CAR	Doc 9734 Parte A, 3.76	JCAA / ANS	JCAA no ha establecido un sistema para conducir un sistema de vigilancia de la seguridad en el área de meteorología aeronáutica (MET) que incluye: a) inspectores calificados y con experiencia con autoridad legal para llevar a cabo sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad. b) descripciones detalladas de los puestos, c) programa de entrenamiento, d) vigilancia de la entidad que presta el servicio MET y e) un mecanismo con un marco de tiempo para la eliminación de deficiencias.	AGO/ 2011		A	La JCAA debe establecer e implementar un sistema de vigilancia de la seguridad para los servicios MET para incluir: a) inspectores calificados y con experiencia con autoridad legal para llevar a cabo sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad. b) descripción detallada de los puestos c) programa de entrenamiento d) vigilancia de la entidad prestadora del servicio MET y e) un mecanismo con un período de tiempo para la eliminación de deficiencias.	Centro Meteorológico Nacional	DIC/ 2012	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET 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
MET 98	CAR Doc 9734 Parte A, 3.9	ANS	Aunque se ha establecido un mecanismo para revisar las deficiencias identificadas dentro del marco del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (CAR/SAM PIRG), JCAA no ha establecido un mecanismo para la eliminación de estas deficiencias.	AGO/ 2011		A	La JCAA debe establecer un mecanismo para la eliminación de deficiencias que están identificadas y revisadas dentro del esquema del GREPECAS.	JCAA	AGO/ 2012	
MET 99	CAR Anexo 3, Capítulo 2, 2.2.1, RP 2.2.2 y 2.2.3	JCAA / ANS	La División de Servicio Meteorológico no ha establecido un sistema debidamente organizado comprendido de procedimientos y recursos necesarios para proporcionar calidad en la gestión de la información meteorológica proporcionada para la navegación aérea internacional.	AGO/ 2011		A	La JCAA deberá asegurarse que la División de Servicio Meteorológico establezca un sistema de calidad organizado incluyendo procedimientos y recursos necesarios para proporcionar calidad en la gestión de la información meteorológica proporcionada para la navegación aérea internacional.	Centro Nacional de Meteorología	SEP/ 2012	
MET 129	CAR Anexo 3, Parte 1, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2, ANP FASID	Antigua y Barbuda	No se ha implantado RVR	NOV/ 2012		A	Asegurar la implantación de RVR requerido	ECCAA/ABMS	DIC/ 2013	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

MEX Mexico

AGA	347CAR Calles de Rodaje (Anexo 14, Cap. 3, 3.9, Rec.3.9.8)	México, MÉXICO, Aeropuerto Internacional Lic.Benito Juárez	La distancia entre el eje de la calle de rodaje B y el camino de servicio paralelo es insuficiente	ABR/ 2003	Visitas de la OACI en abril de 2003 y mayo de 2009. No se ha presentado el estudio correspondiente.	A	Proveer la distancia requerida entre la calle de rodaje y camino de servicio paralelo – reubicar camino de servicio. Plan de Acción: Para la atención de esta observación, se están llevando a cabo propuestas para que la DGAC las estudie y de 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)	DIC/ 2013	El camino de servicio está en proceso de reubicación. La vialidad paralela a rodaje Bravo, fue cancelada en un 80%, reemplazándose por la nueva vialidad detrás de las aeronaves en Terminal 1, liberando la franja de seguridad del rodaje.
AGA	591CAR Anexo 14, Vol. I, (Cap. 3, Rec. 3.9.8)	MMMX Área de maniobras	La distancia entre el eje de la calle de rodaje B y el camino de servicio paralelo es insuficiente.	MAR/ 2013		A	Proveer la distancia requerida entre la calle de rodaje y camino de servicio paralelos – reubicar camino de servicio.	GACM	DIC/ 2013	La reubicación del camino de servicio en plataforma ha sido iniciado y se prevé la reubicación total del camino en mayo 2013.
AGA	592CAR Anexo 14, Vol. I, (Cap. 3, 3.11.1 y Rec. 3.11.2, Rec. 3.10.1)	MMMX Calle de rodaje	Algunas calles de rodaje no tienen márgenes y otros tienen márgenes con una anchura insuficiente.	MAR/ 2013		A	Proveer los márgenes requeridos en todas las calles de rodaje.	GACM	NOV/ 2013	Pendiente de ejecución la calle de rodaje Echo.
AGA	594CAR Anexo 14, Vol. I, (Cap. 5, 5.4.1.1, 5.4.2.8 y 9)	MMMX Letreros	Los letreros en el área de movimiento necesitan ser relocalizados en algunos casos y ubicarlos cerca a las intersecciones pista/calle de rodaje de forma apropiada.	MAR/ 2013		A	Relocalizar letreros de acuerdo a necesidades y ubicarlos en intersecciones de pista/calles de rodaje a las distancias establecidas.	GACM	JUN/ 2014	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 603	CAR Anexo 11 (párrafo 3.8, 3.8.2, 3.8.4), Docs. 9476 y 4444 (párrafos 7.6.3.2, 7.6.3.2.1 y 7.6.3.2.2)	MMMX - Control en tierra de vehículos en el área de maniobras	Los vehículos cruzan calles de rodaje en el área de movimiento sin requerir autorización de la torre de control.	MAR/ 2013		A	Establecer rutas que no requieren el cruce de calles de rodaje en el área de movimiento y/o equipar vehículos para comunicaciones radiotelefónicas, establecer procedimientos y capacitar conductores para que los vehículos en el área de maniobras sean autorizados por la torre de control. Se precisa comunicación para recibir autorización por parte del control de tránsito aéreo (ATC).	GACM	NOV/ 2013	Se han establecido rutas entre las calles de rodaje Bravo y Echo para el cruce vehicular, reduciendo el cruce por calle Bravo. Se ha implementado capacitación a los conductores de vehículos para que observen las señales y letreros en áreas de cruce vehicular con calles de rodaje.

MEX Mexico

AIM 361	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	México	El e-TOD no ha sido implantado		Encuesta regional de la OACI	B	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	México	MAR/ 2011	Actualmente se están llevando a cabo las gestiones pertinentes ante el INEGI, para iniciar con el proyecto e-TOD y en cuanto se haya definido el plan de acción se enviará a la OACI.
---------	--	--------	--------------------------------	--	------------------------------	---	---	--------	-----------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

MEX Mexico

ATM	104CAR Anexo 2, Anexo 11 (párrafo 3.8, 3.8.2, 3.8.4), Docs. 9476 y 4444 (párrafos 7.6.3.2, 7.6.3.2.1 y 7.6.3.2.2)	Dependencias ATC	Falta de implantación de un programa de gestión de la seguridad operacional de pista en el AICM	AGO/ 2011	Visita de la OACI en 29 de agosto de 2011	A	Que SENEAM, en coordinación con la DGAC y el operador del AICM, implemente un programa de seguridad operacional de pista en el AICM acorde a las SARPS de la OACI.	DGAC, SENEAM, AICM	DIC/ 2013	-Se está coordinando el programa del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en el Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México. Como evidencia se tienen las 5 minutos de las reuniones llevadas a cabo por este grupo de trabajo.El manual SMS del AICM aún no ha sido puesto a consideración de la DGAC.
-----	---	------------------	---	-----------	---	---	--	--------------------	-----------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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 106	CAR Anexo 11, Anexo 15, Doc 9854, Doc 9750, Doc 4444, Doc 9613	Dependencias ATC	Deficiencias de publicación en la organización y clasificación del espacio aéreo ATS	AGO/ 2011	Visita de la OACI en 29 de agosto de 2011	A	Que SENEAM, en coordinación con la DGAC, lleve a cabo: •una revisión de los procedimientos de llegada en la TMA México considerando la implantación de especificaciones de navegación PBN, •una revisión de la organización y clasificación del espacio aéreo ATS, considerando la demanda de servicio de las operaciones IFR y VFR, •el establecimiento como clase "A" del espacio aéreo superior de la FIR Mazatlán Oceanic, y •la publicación de la información correspondiente en la PIA de México	SENEAM	JUL/ 2014	-DGAC en coordinación con SENEAM analizará la factibilidad de un plan de Proyecto de Organización y clasificación del espacio aéreo ATS, conforme a la gestión de proyectos propuesta en ATM 103 -Esta implementación no puede ser factible durante el 2012 tentativamente Diciembre del año 2013. -En cuanto se tenga la restructuración del Espacio Aéreo se Publicará en el AIP de México Derivado de la Misión de Cooperación Técnica de la OACI llevada a cabo en el periodo de noviembre de 2012 enero de 2013, se elaboró el Proyecto de Reclasificación del Espacio Aéreo de la FIR MMFO, por lo que le requirió a SENEAM que elabore la Reclasificación de la FIR MMFO. Asimismo, el Proyecto contiene las "Operaciones de Helicópteros en el Área Terminal de México (TMA México y AICM) para la reorganización y mejora en las operaciones de helicópteros en el Área Terminal de México, del cual también se le está requiriendo a SENEAM las acciones necesarias.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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 107	CAR Anexo 11, Anexo 15	ACC Mazatlán	Falta de publicación del área peligrosa W-291 en el espacio aéreo de la FIR Mazatlan Oceanic	AGO/ 2011	Visita de la OACI en 29 de agosto de 2011	A	Que la DGAC coordine las acciones correspondientes para llevar a cabo: •una revisión de la necesidad de implantación del área peligrosa W-291 en la FIR Mazatlán Oceanic, y •la publicación de la información correspondiente en la PIA de México.	DGAC	DIC/ 2014	A la fecha el Gobierno de México se encuentra realizando coordinaciones bilaterales con Estados Unidos a efecto de resolver lo concerniente a la área peligrosa W-291 conforme a lo establecido en los artículos 2 y 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y los SARPs de la OACI.
ATM 111	CAR Doc 7300, Anexo 11, Doc 9426	Dependencias ATC	Insuficiente personal ATS calificado		Visita de la OACI el 29 de agosto de 2011	A	Que SENEAM desarrolle e implemente un proyecto de planificación de personal a fin de proporcionar eficientemente los servicios ATC incluyendo: - la determinación del número de posiciones de trabajo ATC requeridas - la determinación del número de personal ATC requerido para cubrir adecuadamente las posiciones de trabajo ATC - la determinación del número de personal administrativo requerido para apoyar el desarrollo de los ATS.	SENEAM	DIC/ 2014	-El manual de organización que está elaborando SENEAM contempla el número de posiciones de trabajo ATC por unidad y de igual forma el número de personal ATC requerido. -Para la planeación, desarrollo e implementación de proyectos de mejoras ATS, la DTA en coordinación con las SSTA realizan este tipo de proyectos y se incluye a personal calificado y con funciones operativas activas dentro de la operación en la unidad involucrada en el proyecto.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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 115	CAR Anexo 11, Doc 4444, Doc 9426, Doc 9854	Dependencias ATC	Falta de declaración de capacidad ATS	AGO/ 2011	Visita de la OACI el 29 de agosto de 2011	A	Que SENEAM, en coordinación con la DGAC; <ul style="list-style-type: none"> •analice y equilibre las cargas de trabajo de las diferentes posiciones de trabajo ATC en el ACC y TWR México •lleve a cabo un estudio que determine la capacidad operacional ATS y de aeropuerto, •actualice los procedimientos ATFM a fin de difundir la información entre los usuarios del espacio aéreo, •implemente los equipos tecnológicos de conciencia situacional ATS requeridos para proporcionar el servicio ATFM, •publique la capacidad operacional del AICM y aeropuertos alternos en el AIP de México, y •analice las necesidades de mejora en la capacidad operacional en el AICM a mediano y largo plazos. 	SENEAM	JUL/ 2012	-SENEAM ha realizado estudios de capacidad de operación del AICM, Regimen de Aceptación de Llegadas del AICM (AAR el cual utiliza el CCF MEX) y de Sectores del ACC MEX en los años 2001 y 2007. -Los equipos utilizados en el CCF MEX para la regulación de tránsito aéreo son PROSAT, ETMS y EUROCAT X el cual cuenta con herramientas de ayuda para ATM. -La DGAC coordinará reuniones de trabajo entre los involucrados para analizar las necesidades de mejora en la capacidad operacional en el AICM a mediano y largo plazos

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE ATM 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 117CAR	Anexo 11, Doc 9426, Doc 9854, Doc 9750, Doc 9859, Doc 9910, Circ. 314	Dependencias ATC	Desactualización de los programas de capacitación ATS	AGO/ 2011	Visita de la OACI el 29 de agosto de 2011	A	Que SENEAM, en coordinación con la DGAC, actualice su plan de capacitación ATS acorde a las SARPS de la OACI, que incluya: <ul style="list-style-type: none"> •un programa de capacitación recurrente acorde a las funciones y competencias del personal ATC, •un programa de capacitación para supervisión ATC que facilite la identificación de peligros, errores, amenazas y estados indeseados en las Dependencias ATC •un programa de capacitación recurrente sobre procedimientos para operaciones de escasa visibilidad, •un programa de capacitación para desarrollar instructores ATS calificados, •una actualización de la documentación didáctica ATS, y •la implantación de procesos de garantía de calidad TRAINAIR Plus que garanticen la eficiencia del sistema de capacitación ATS y procedimientos relacionados. 	SENEAM	MAY/ 2012	-Dentro del proyecto de programación de capacitación para el 2012 está incluido un curso de capacitación dirigido específicamente a los Supervisores ATC. -SENEAM está preparando un curso de procedimientos para operaciones de escasa visibilidad dirigido al personal ATC de TLC. -En SENEAM los instructores designados para impartir cursos cuentan con un permiso de instructor otorgado por la DGAC la cual solicita documentación específica para validar la competencia del solicitante de dicho permiso para la expedición del mismo. -DGAC solicitará a SENEAM implemente el TRAINAIR

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

MEX Mexico

CNS	237CAR PNA CAR/SAM Doc 8733 Vol I, Introducción Párrafo 9 Doc 9734 Parte A, 2.3	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	El número y competencias de inspectores verificadores aeronáuticos son deficientes para atender todas las áreas de Navegación Aérea.	DIC/ 2010	Visita de la OACI Diciembre 2010	A	1. Evaluar el número adecuado de inspectores, incluyendo las competencias que deben tener para cumplir las inspecciones y seguimiento a la vigilancia de la seguridad operacional, procurando que cada inspector tenga mínimamente el mismo nivel de conocimiento que el proveedor de servicio y un conocimiento amplio y actualizado a la normativa de la OACI y las regulaciones nacionales. 2. Continuar la capacitación conjunta con SENEAM, enfocándose en los aspectos de evaluación y mejora a los sistemas CNS. 3. Actualizar el manual del inspector Aeronáutico (MINA) reflejando las competencias y el plan de capacitaciones requeridas específicas al área de especialidad (aplicar Doc 7192). 4. Participar activamente en las reuniones de la OACI.	DGAC	AGO/ 2012	
CNS	238CAR PNA CAR/SAM Doc 8733 Vol I, Introducción Párrafo 9 Doc 9734 Parte A, 2.4	DGAC	No se están realizando las inspecciones como seguimiento a la vigilancia de la seguridad operacional en los asuntos correspondientes a Navegación Aérea.	DIC/ 2010	Visita de la OACI Diciembre 2010	A	1. Realizar las inspecciones a los sistemas / servicios CNS enfocados a su desempeño operacional y su impacto a los servicios de navegación aérea. 2. Dotación de los equipos de medición y herramientas necesarias para realizar las inspecciones. 3. Las inspecciones a realizarse a SENEAM deberían realizarse según la prioridad de la instalación ante el servicio prestado.	DGAC	DIC/ 2012	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

MEX Mexico

MET	40 CAR Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1.	México	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996		B	El Aeropuerto de Toluca (MMTO) cuenta con 3 sensores RVR y las fechas probables de la instalación de RVR en los aeropuertos de MMMX, MMGL y MMMY 6/2013.	Estado	JUN/ 2013	Razones presupuestales han venido demorando la adquisición de estos equipos.
MET	109 CAR Anexo 3, 2.1.5	CAPMA	Establecer un programa de capacitación que incluya cursos de formación y refresco con el fin de actualizar a los funcionarios en temas afines a su área técnica	AGO/ 2011		B	Se espera que SENEAM establezca un plan de capacitación para CAPMA y las Gerencias Regionales.	SENEAM/DG AC	NOV/ 2012	Existe esta deficiencia por razones presupuestales.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE SAR 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

MEX Mexico

SAR	8 CAR Doc 7300, Anexo 12, Doc 9731, Doc 9750, Doc 8733	Sistema SAR de México	Mejoras al Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) de México.	AGO/ 2011	Visita de la OACI el 29 de agosto de 2011	A	<p>Que la DGAC elabore un plan de acción para mejorar el servicio SAR que contenga:</p> <ul style="list-style-type: none"> •la publicación de la documentación SAR aplicable, •la elaboración un plan operativo SAR nacional que contenga los datos de asistencia SAR en caso de desastres naturales, •la publicación de la capacidad de respuesta SAR, •el establecimiento de un Comité SAR nacional que prevea la coordinación adecuada entre las autoridades civiles y militares y el uso eficiente de los recursos SAR disponibles, •la designación de un punto de contacto SAR (SPOC) que funja como coordinador operativo en el RCC de México con el sistema COSPAS SARSAT y con los CCS de los Estados adyacentes, •la elaboración un plan de capacitación SAR para el personal involucrado en la coordinación, localización y misiones de salvamento, incluyendo ejercicios coordinados, y •la implementación de un procedimiento de calificación / certificación para el personal SAR. 	DGAC	MAR/ 2012	<p>El servicio de Búsqueda y Salvamento en México es suministrado por la SCT a través de la DGAC , quien es la autoridad responsable de la organización y control de estos servicios.</p> <p>La participación de SENEAM es ser parte de los grupos de apoyo permanente.</p>
-----	--	-----------------------	---	-----------	---	---	--	------	-----------	---

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

MSR Montserrat

AIM	384CAR	Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Montserrat	El e-TOD no ha sido implementado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	Implantar el e-TOD. El Estado db e preparar un Plan de Acción	Montserrat	DIC/ 2018
-----	--------	--	------------	----------------------------------	-----------	------------------------------	---	---	------------	-----------

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

NIC Nicaragua

AGA	399CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5.2.7, 5.2.7.3 6 & 5.2.7.5)	Nicaragua, MANAGUA, Intl Managua	La zona de viraje del extremo de pista 27 tiene burbujas y carece de la continuación de señales de la franja de la pista y de luces de pavimento en el borde de la pista	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Señalizar el borde de la pista e instalar luces de pavimento. La Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales completó la señalización de bordes de pista. La instalación de las luces de pista se completará en el año 2009 como parte del proyecto de ampliación de pista.	Nicaragua	2009	
AGA	405CAR Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4.3 y 3.4.6)	Nicaragua, MANAGUA, Intl Managua	El ancho de la franja de pista en el lado norte es insuficiente debido a la ubicación de la Calle de Rodaje A paralela	JUL/ 2006	Visita de la OACI julio 2006	A	Implantar un Plan Operacional de Tránsito Aéreo que indique cuando la calle de rodaje está restringida para determinadas aeronaves en aproximación. Construir una ampliación de la calle de rodaje A paralela al nuevo extremo de la pista 27 al lado de la franja de pista. La Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales solicitará una excepción al cumplimiento de las regulaciones y establecerá un procedimiento teniendo en cuenta el SMS.	Nicaragua		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

NIC Nicaragua

AIM	363 CAR	Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Nicaragua	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	B	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	INAC/INETER	2016	El Estado de Nicaragua adquirirá equipo de software, hardware y aplicativos de última tecnología que se utilizaran en la implantación del eTOD Capacitar al personal AIS/MAP, proporcionándoles conocimientos y destreza en el manejo de herramientas especializadas (base de datos, SIG, CRC, etc.) El INAC en coordinación con el INETER (Especialistas AIS/MAP, Geodestas, Cartógrafos) procederá al levantamiento, recolección, certificación y procesos de datos cartográficos (bases), en las áreas 1 y 2 (a, b, c y d), áreas 3 y 4 no aplican.
-----	---------	--	-----------	--------------------------------	-----------	------------------------------	---	--	-------------	------	--

NIC Nicaragua

CNS	261 CAR	Anexo 10, Vol. I, Capítulo 2, 2.3	TWR Managua	No hay monitor de estado de operación del ILS/DME en la TWR de Managua			A	El Estado de Nicaragua en coordinación con COCESNA, ejecutarán un proyecto que tiene como objetivo la instalación del monitor del estado operativo del ILS/DME en la TWR de Managua	INAC / COCESNA	DIC/ 2015	Como existen proyectos a ejecutarse en los periodos 2013 a 2014, se define la fecha de aplicación para diciembre de 2015.
CNS	262 CAR	PNA CAR/SAM, Vol. I, Parte I, párrafo 54	Sistema AMHS	No se ha implementado el esquema de direcciones IPv4 regional	DIC/ 2013		B	El INAC gestionara ante COCESNA la ejecución del esquema IPv4 que será implementado en la región Centroamericana	COCESNA	DIC/ 2016	Se extiende la fecha meta de resolución de esta deficiencia debido a que la implementación no puede ser ejecutada de manera unilateral sino en sincronía con toda la región

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

NIC Nicaragua

MET	23 CAR	Número adecuado de personal meteorológico especializado	Nicaragua	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos.	JUN/ 1996	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica.	A	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica. Plan de acción: Hay diez meteorólogos aeronáuticos debidamente capacitados por la OMM. Esta cantidad se debe al nivel de automatización que se cuenta actualmente. La Autoridad Aeronáutica elaboró un plan de acción en conjunto con el prestador de servicios meteorológicos INETER, el cual contempla la inclusión de al menos dos especialistas meteorológicos MET para sumar a los 10 meteorólogos aeronáuticos existentes los que están debidamente capacitados por la OMM. Esta cantidad se debe al nivel de automatización que se cuenta actualmente.	Estados	FEB/ 2009
-----	--------	---	-----------	--	-----------	--	---	---	---------	-----------

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

DOM República Dominicana

AGA 491	CAR Peligro Aviario (Anexo 14, Vol.I, Cap.9, 9.4.4)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (MDJB)	Existe un relleno sanitario en las cercanías del aeropuerto	ENE/ 2007	Visita de la OACI en enero 2007	A	Coordinar acciones con la Municipalidad para el cierre o reubicación del relleno sanitario y evitar la presencia de aves en los alrededores al aeropuerto.	República Dominicana		Pendiente de ejecución. Acción correctiva: Coordinar acciones con la Municipalidad para el cierre o reubicación del relleno sanitario y evitar la presencia de aves en los alrededores al aeropuerto.
AGA 599	CAR Anexo 14, Vol. 1, Cap. 3, RC 3.4.10, 3.5.11)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDSO)	La pista no tiene una plataforma anti chorro y al menos una de las franjas de la pista no se encuentra al mismo nivel de la superficie de la pista.	JUL/ 2013		A	La parte de franja situada por lo menos 30 m antes del umbral debe prepararse contra la erosión producida por el chorro de los motores. Proveer una plataforma anti chorro. Nivelar la parte de la franja longitudinal con la superficie de la pista.	AERODOM	DIC/ 2013	Postergada a 2017.
AGA 600	CAR Anexo 14, Vol. 1, Cap. 5, párrafo 5.4.1.1, Figura 5.29)	República Dominicana - Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDSO)	Algunos letreros de instrucción no están en cumplimiento con los estándares (tienen una marca de separación de color blanco entre la designación de pista y	JUL/ 2013		A	Proveer lo requerido y proporcionar letreros para indicar instrucciones obligatorias y de información de acuerdo a requerimiento establecido en el Anexo 14, Vol. 1.	AERODOM / IDAC	DIC/ 2013	
AGA 608	CAR Anexo 14, Vol. 1, Cap. 3, RC 3.4.10, 3.5.11)	Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDSO)	Carece del área prevista para reducir los efectos erosivos del chorro de los motores y del torbellino de las hélices denominada plataforma antichorro y al menos una de las RESA de la pista 17/35 presenta un desnivel con relación a la pista.	JUL/ 2013		A	La parte de una franja situada por lo menos 30 m antes del umbral debe prepararse contra la erosión producida por el chorro de los motores, mediante la construcción de una plataforma anti chorro. La superficie de la parte de la franja lindante con la pista, margen o zona de parada debe estar al mismo nivel que la superficie de la pista.			
AGA 609	CAR Anexo 14, Vol. 1, Cap. 5, párrafo 5.4.1.1, Figura 5.29)	Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDSO)	Algunos letreros de información tienen separación de color blanco entre el emplazamiento de umbral y la calle de rodaje.			A	Se debe proporcionar letreros para indicar una instrucción obligatoria, una información sobre un emplazamiento o destino particular en el área de movimiento o para suministrar otra información. Ver Fig. 5.29.			

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 610	CAR Anexo 14, Vol. 1, Cap. 10, 10.3.1	Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDSO)	La pista 17/35 contiene acumulación de caucho				A	Se debe eliminar de la superficie de las pistas pavimentadas en servicio, tan rápida y completamente como sea posible, a fin de minimizar el agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, depósito de caucho y otras.		
AGA 611	CAR Anexo 14, Vol. 1, Cap.9, 9.1.1 – 9.1.6)	Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, Las Américas (MDSO)	El Plan de emergencia de aeropuerto está desactualizado y no está aprobado.				A	Enmendar el Plan de emergencia del aeropuerto e incluya todas los tipos de emergencias descritos en 9.1.2.		
DOM República Dominicana										
AIM 355	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	República Dominicana	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI		B	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	República Dominicana	
DOM República Dominicana										
ATM 145	CAR Anexo 2 Anexo 11 Doc 4444 Doc 9859 Doc 9870	Dependencias ATS Aeropuerto Internacional de Punta Cana (AIPC)	Falta de implantación de un Equipo de Seguridad Operacional de Pista (RST) en el Aeropuerto Internacional de Punta Cana (AIPC)	AGO/ 2013			A	Que el IDAC, en coordinación con el operador del AIPC, establezca un Equipo de Seguridad Operacional de Pista (RST) para la implementación de mejoras a la seguridad operacional de pista en el AIPC acorde a los SARPS de la OACI.	IDAC	ENE/ 2014

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

DOM República Dominicana

CNS	249 CAR PNA CAR/SAM Doc 8733. Vol. I. Introducción Párrafo 9, Anexo 10 Vol.I	ILS/DME ICDO	Problemas operativos que afectan el desempeño del equipo: •Se realizan reparaciones con componentes sustitutos no necesariamente de las mismas prestaciones que los elementos originales •Falta de transmisión de su identificación - NOTAM A0486-10 •Corrosión en algunas estructuras metálicas como las unidades de aire acondicionado en el shelter de la trayectoria de planeo.	OCT/ 2012		A	a) remplazar el equipo ILS/DME; b) realizar mantenimiento estructural y control de corrosión.	IDAC Depto. CNS	JUL/ 2013	El reemplazo del equipo está planeado para el 2014
-----	--	--------------	--	-----------	--	---	--	-----------------	-----------	--

DOM República Dominicana

MET	14 CAR Número adecuado de personal meteorológico especializado	República Dominicana	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos.	JUN/ 1996		A	Utilizar los proyectos regionales de cooperación para la instrucción en meteorología aeronáutica. El aspecto de meteorólogos para el nivel superior, sigue siendo una deficiencia.	Estados	DIC/ 2013	
MET	49 CAR ANP CAR/SAM, Parte VI, Meteorología, párrafo 3.	República Dominicana	No transmiten las AIREP especiales en forma regular, de acuerdo con los requisitos.	MAY/ 1996		A	Mantener una estricta supervisión y control del personal operacional ATS/MET para que estén informados de la importancia de las AIREP especiales y de la necesidad de difundirlas cuando fuera requerido.	Estados	DIC/ 2012	
MET	86 CAR Evaluar el alcance visual en la pista para operaciones de CAT I [Anexo 3, Capítulo 4, Rec 4.6.3.2 a)	República Dominicana, Estaciones meteorológicas	No han sido implantados o no se encuentran operativos los RVR de MDSB.	JUN/ 1996		A	Planificar la adquisición o la reparación de los RVR .	IDAC/ONAM ET	DIC/ 2013	Tienen planes de adquirir el RVR.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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
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	A	Aumentar la franja de pista o no declarar las zonas de paradas y reducir las distancias declaradas de pista	San Kitts y Nevis		
AGA 281	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4 - Rec. 3.4.4 & 6)	San Kitts y Nevis, BASSETERRE, Robert L. Bradshaw Int'l	La longitud de la franja de pista es insuficiente y contiene objetos	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Quitar los objetos y ampliar la franja en lo posible	San Kitts y Nevis		
AGA 282	CAR Area 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	A	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 283	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - Norma 5.4.1.1)	San Kitts y Nevis, BASSETERRE, Robert L. Bradshaw Int'l	No hay letreros en el campo aéreo	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Proveer letreros en el campo aéreo	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	A	Mejorar las vallas perimetrales para prevenir el acceso no autorizado de personas o la entrada de animales	San Kitts y Nevis		
AGA 285	CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - Rec. 3.4.5 & 6)	San Kitts y Nevis, CHARLESTOWN, Vance W. Amory Int'l	La longitud de la franja de pista es insuficiente y contiene objetos	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Quitar los objetos y ampliar la franja o reducir la categoría del aeródromo. Plan de Acción: La franja de la pista será publicada como una Deficiencia.	Administración de la Isla de Nevis	SEP/ 2003	
AGA 286	CAR Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - Norma 3.5.2)	San Kitts y Nevis, CHARLESTOWN, Vance W. Amory Int'l	La longitud del área de seguridad de extremo de pista en el extremo este es insuficiente	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	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	
AGA 287	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - Norma 5.3.5.1 & Doc. 8733 ANP FASID Tabla AOP1)	San Kitts y Nevis, CHARLESTOWN, Vance W. Amory Int'l	La Pista 28 no tiene sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación en la Pista 28. Plan de Acción: Proveer PAPI para la Pista 28.	NASPA (San Kitts y Nevis)	SEP/ 2005	
AGA 288	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.4, 5.4.1.1)	San Kitts y Nevis, CHARLESTOWN, Vance W. Amory Int'l	No hay letreros en el campo aéreo	ENE/ 2003	Visita de la OACI - Enero 2003	A	Proveer letreros en el campo aéreo	NASPA (San Kitts y Nevis)	SEP/ 2005	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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	A	Mejorar las vallas perimetrales para prevenir el acceso no autorizado de personas o la entrada de animales	San Kitts y Nevis		

KNA San Kitts y Nevis

AIM 367	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	San Kitts y Nevis	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	San Kitts y Nevis	DIC/ 2018	
---------	--	-------------------	--------------------------------	-----------	------------------------------	---	--	-------------------	-----------	--

KNA San Kitts y Nevis

CNS 158	CAR Anexo 10, Vol. III, Cap. 9, Vol. IV, 2.1.6; PNA CAR/SAM, Vol. I, Parte IV, para. 44; NACC/DCA/3 y Conclusiones de GREPECAS/14	Saint Kitts y Nevis/ECCAA	Direcciones de aeronave de 24 bits, no han sido establecidas	NOV/ 2010	Informe de visita del RO/CNS - Noviembre de 2010	B	Establecer este registro basado en guías proporcionadas por GREPECAS y en cumplimiento con los SARPS de la OACI	Saint Kitts y Nevis/ ECCAA	JUN/ 2011	
CNS 159	CAR Anexo 10, Vol. II, 2.4 / 2.6 CAR/SAM PNA, Doc. 8733, Vol. I, Parte IV, párrafos 20 y 51	Saint Kitts y Nevis / ECCAA	No hay procedimientos para manejar situaciones de interferencias de radio frecuencia	NOV/ 2010	Informe de visita del RO/CNS - Noviembre 2010	B	Establecer un procedimiento y los requerimientos necesarios para su implementación, incluyendo: - Interacción con la Autoridad Nacional de Gestión del Espectrum; y - Coordinación Regional de frecuencia con la OACI	Saint Kitts y Nevis (SCASPA -NASPA)/ ECCAA	JUN/ 2016	El manual Operacional CNS ha sido firmado y esta siendo actualizado actualmente, el cual va a dirigir el problema de interferencia de frecuencias.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AIM 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

VCT San Vicente y las Granadinas

AIM	365CAR	Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	San Vicente y las Granadinas	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	San Vicente y las Granadinas	DIC/ 2018
-----	--------	--	------------------------------	--------------------------------	-----------	------------------------------	---	--	------------------------------	-----------

VCT San Vicente y las Granadinas

CNS	170CAR	Anexo 10, Vol. III, Cap. 9, Vol. IV, 2.1.6; CAR/SAM ANP, Vol. I, Parte IV, para. 44; NACC/DCA/3, y GREPECAS/14 - Conclusiones	San Vicente y las Granadinas/ ECCAA	A 24-bit aircraft address register has not been established.	NOV/ 2010		B	Establish this register based on the guidance provided by GREPECAS and in compliance with ICAO SARPs.	Saint Vincent and the Grenadines/ ECCAA	JUN/ 2011
-----	--------	---	-------------------------------------	--	-----------	--	---	---	---	-----------

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET 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
VCT San Vicente y las Granadinas										
MET 120	CAR Anexo 3, Capítulo 2, párrafo 2.2.1, 2.2.2 & 2.2.3 CAR/SAM ANP FASID Vol. II.	ANS/MET	La oficina MET no ha establecido un sistema de calidad de procedimientos y recursos necesario para suministrar una gestión de manejo de la información proporcionada por la navegación aérea internacional.	AGO/ 2012		A	AD/MET deberá asegurarse que la oficina MET establezca un sistema organizado de calidad, incluyendo procedimientos y recursos necesarios para implementar este sistema.	TVSV		
MET 121	CAR Anexo 3, Capítulo 3, párrafo 4.4.2	ANS/MET	Coordinación formal limitada de MET-ATS. Se pudo notar que no hay un acuerdo formal para transmitir informes meteorológicos aeronáuticos de las unidades ATS a las unidades MET; asimismo, no hay un acuerdo entre las unidades ATS y MET.	AGO/ 2012	Fecha objetivo de solución: Marzo 2013	A	Establecer un acuerdo formal entre la unidad ATS y MET para asegurar un intercambio de información que sea adecuado para el suministro de servicios meteorológicos y de control de tráfico aéreo para la navegación aérea internacional, considerando la necesidad de rutinas locales e informes especiales.	TVSV		Fecha objetivo de solución: Marzo 2013
MET 122	CAR Anexo 3, Capítulo 7, párrafo 7.4.1	ANS/MET	La Oficina MET no emite alertas de cizalladura de viento para los aerodromos en donde la misma es considerada como un factor de seguridad; asimismo, no emite información AIRMET de acuerdo con lo estipulado en el Anexo 3 de la OACI.	AGO/ 2012		A	La AD debe establecer un sistema para asegurar que la Oficina MET emita alertas de cizalladura de viento para aeródromos en donde la misma es considerada como un factor de seguridad, así como la información AIRMET.	TVSV		Fecha objetivo de cumplimiento: Julio de 2013
MET 123	CAR Anexo 3, Apéndice 3, párrafo 4.1.1.2	ANS/MET	Las observaciones de viento para los informes de rutina locales para aeronaves aterrizando y despegando deberían de ser representativas de la zona de toma de contacto y las condiciones a lo largo de la pista.	AGO/ 2012		A	Se les recuerda a las Autoridades MET que las observaciones de la superficie del viento incluidas en el METAR deben ser representativas de la zona de toma de contacto y las condiciones a lo largo de la pista. Actualmente, el sensor del viento está instalado arriba de la torre de control.	ECCAA/AD/M ET		Fecha objetivo de solución: Marzo de 2013
MET 124	CAR Anexo 3, Apéndice 3, párrafo 4.1.2.1	ANS/MET		AGO/ 2012		A		ECCAA/AD/M ET	FEB/ 2013	
MET 128	CAR Anexo 3, Parte 1, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2	San Vicente y las Granadinas	El Alcance Visual en Pista (RVR) no se ha implantado	AGO/ 2012		B	Asegurar la implementación del RVR requerido.	TVSV	SEP/ 2013	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

LCA Santa Lucía

AGA	109CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.4, 5.3.4.1 (A))	Santa Lucia, CASTRIES, George F.L. Charles Intl.	No hay sistemas de luces de aproximación en ambos extremos de la pista	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Reducir la categoría del aeródromo a un código de referencia 2 y/o proveer sistemas de iluminación en ambos extremos de la pista Plan de Acción: Categoría del AD reducida a Código de Referencia 2	SLASPA	AGO/ 2003	La instalación de un simple sistema de iluminación de aproximación no es físicamente práctica. Se brindaron clarificaciones para su resolución
AGA	110CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.4, 5.3.4.1 (A))	Santa Lucia, CASTRIES, George F.L. Charles Intl.	No hay sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación en la pista 27	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación en la pista 27	SLASPA	AGO/ 2003	Diferencia de archivo. No existe PAPI en la Pista 27. Se brindaron clarificaciones para su resolución
AGA	111CAR	Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5, 5.3.2.3 y 5.3.2.5 & 3 y ANP FASID Tabla AOP 1)	Santa Lucia, CASTRIES, George F.L. Charles Intl.	Existe APAPI en la Pista 09 en lugar de PAPI	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	A	Reducir la categoría del aeródromo a un código de referencia 2 y/o proveer PAPI en la pista 09. Plan de Acción: El aeródromo ha sido reducido a un código de referencia 2.	Santa Lucia	AGO/ 2003	Se brindaron clarificaciones para su resolución
AGA	112CAR	Condiciones de la superficie del pavimento (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10.2, 10.2.1, 10.2.2. & 10.2.3)	Santa Lucia, 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	A	Mantener la superficie limpia de FOD y actualizar el pavimento de la pista	Santa Lucia		Se brindaron clarificaciones para su resolución
AGA	113CAR	Geometría de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.1 & 3.2, 3.2.1)	Santa Lucia, VIEUX FORT, Hewanorra Intl.	No se proporcionan márgenes de la pista	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	B	Proveer márgenes de la pista. Estado: En curso	SLASPA		
AGA	122CAR	Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9, 9.10, 9.10.9)	Santa Lucia, VIEUX FORT, Hewanorra Intl.	No se provee camino perimetral	JUL/ 2001	Visita de la OACI Julio 2001	B	Proveer camino perimetral. Estado: Pendiente	SLASPA	DIC/ 2004	No se estableció un camino circundante. Será incluido al plan maestro y se encuentra en desarrollo

LCA Santa Lucía

AIM	364CAR	Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Santa Lucia	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	Santa Lucia	DIC/ 2018	
-----	--------	--	-------------	--------------------------------	-----------	------------------------------	---	--	-------------	-----------	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

LCA Santa Lucía

CNS	62CAR CAR/SAM FASID, Doc. 8733, Volumen II, Tabla CNS 3 – Tabla de Ayudas para la Radionavegación	Saint Lucia, Hewannorra International (TLPL)	No hay ILS implantado para la Pista 10		Reportado por IFALPA sobre la información del Anexo 19 en diciembre de 2008	B	Implantar equipo ILS, revisar el Plan de Navegación Aérea respecto a la implantación de elementos GNSS o actualizar el tipo de pista de acuerdo a los requerimientos operacionales			Se dieron mayores aclaraciones sobre la precisión de aproximación de las operaciones de Categoría 1 y sus relaciones con la performance de la señal del Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y los requisitos de la Navegación basada en la performance (PBN).
CNS	163CAR Anexo 10, Vol. II, 2.4 / 2.6 CAR/SAM ANP Doc 8733, Vol. I, Parte IV, párrafos 20 y 51.	Santa Lucia/ECCAA	Sin procedimiento para manejar situaciones de interferencia de radio frecuencia	NOV/ 2010	Informe de la visita del RO/CNS - Noviembre de 2010	B	Establecer un procedimiento y los requerimientos necesarios para su implementación, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"> • Interacción con la Autoridad Nacional de Gestión del Espectro; y • Coordinación regional de frecuencias con la OACI 	Santa Lucia/ ECCAA	JUN/ 2011	Los detalles fueron entregados para las disposiciones de los procedimientos para entrega de situaciones de interferencia de radio frecuencia
CNS	165CAR Anexo 10, Vol. III, Cap. 9, Vol. IV, 2.1.6; PNA CAR/SAM, Vol. I, Parte IV, para.44; NACC/DCA/3 y GREPECAS/14 - Conclusiones	Santa Lucia/ECCAA	No ha sido establecida una dirección registrada de aeronave de 24 bits	NOV/ 2010	Informe de la visita del RO/CNS - Noviembre de 2010	B	Establecer este registro basado en la guía proporcionada por el GREPECAS y en cumplimiento con los SARPS de la OACI .	Santa Lucia/ECCAA	JUN/ 2011	Se discutió 24 - bit de registro de dirección de las aeronaves. ECCAA proporcionará evidencia de su implementación

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

LCA Santa Lucía

MET	42CAR	Notificar el RVR para operaciones de CAT I (Anexo 3, Parte I, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2)	Santa Lucía	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996	Planificar la adquisición del RVR	B	Asegurar la implantación de los RVR requeridos.	Estado	
MET	56CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Santa Lucía	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estado	
MET	125CAR	Anexo 3, Capítulo 7, párrafo 7.4.1	Santa Lucía	El Servicio Meteorológico de Santa Lucía no emite avisos de cizalladura del viento para aquellos aeródromos en los que la cizalladura se considera como un factor de seguridad operacional	JUL/ 2013	Dar seguimiento para garantizar su cumplimiento Anexo 29 de IFALPA - julio de 2013	A	El SMLS debería establecer un sistema para garantizar que el departamento de servicios meteorológicos emita notificaciones de cizalladura de viento en aquellos aeródromos donde la cizalladura se considere un factor para la seguridad operacional.	Santa Lucía	
MET	126CAR	Anexo 3, Capítulo 2, párrafos 2.2.1, 2.2.2 y 2.2.3, CAR/SAM ANP FASID Vol II	SLASPA/SLMS	Un sistema de calidad organizado adecuadamente formado por procedimientos y recursos necesarios para proporcionar la gestión de calidad de la información de meteorología proporcionada por navegación aérea internacional no ha sido establecido por la Oficina MET de Santa Lucía.	NOV/ 2012		A	ECCAA/SLMS debería asegurar que la Oficina Meteorológica establece un sistema de calidad adecuadamente organizado que incluya procedimientos y recursos necesarios para implementar este sistema.	ECCAA/SLMS	JUN/ 2013

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

EST Sint Eustatius

MET	112CAR	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte 1, Capítulo 5, norma 5.8)	Sint Eustatius	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET.	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2 y MET 2A.	Territorio
-----	--------	--	----------------	--	-----------	--	---	---	------------

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

SM Sint Maarten

AGA	259 CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.2)	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	A	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	260 CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3.4 - 3.4.4)	SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	El ancho de la franja de la pista es inadecuado para una pista de instrumentos	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Ampliar la franja de la pista. Plan de Acción: La franja de la pista es adecuada para acercamientos visuales. Se puede autorizar un IFR para ejecutar una aproximación visual, siempre y cuando las condiciones meteorológicas sean tales que una aproximación visual y aterrizaje sea posible. Para PJIA, una franja de 2x75 es suficiente. Los vuelos IFR en aproximación visual están aprobados.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)		
AGA	261 CAR Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap.3.5 - 3.5.1)	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	A	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	263 CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2, Rec. 4.2.12)	SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	Los obstáculos en la superficie transicional incluyen aeronaves estacionadas en la plataforma, edificaciones y vegetación	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Reducir la presencia de obstáculos previniendo y quitando los mismos. Iluminar y señalar los obstáculos restantes según corresponda. Plan de Acción: Remediar el sistema hidratante de goteo. Se ha informado a las autoridades locales de las medidas necesarias para la implantación.	PJIAE (Antillas Neerlandesas)		

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 264	CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2, Rec. 4.2.12)	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	A	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	
AGA 268	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1 (B) y Tabla AOP 1 del FASID del ANP)	SINT MAARTEN/ PHILIPSBURG, Princess Juliana Int'l	La pista 09 no tiene un sistema de iluminación de aproximación sencillo	FEB/ 2002	Visita de la OACI en febrero 2002	A	Proveer un sistema de iluminación de aproximación sencillo para la Pista 09	PJIAE (Antillas Neerlandesas)		Instalar un sistema de iluminación de aproximación sencillo no es posible debido a la presencia del mar. No es requerido cuando la Pista es utilizada en condiciones de visibilidad óptima o en caso de utilizar otras ayudas visuales. En este caso, contamos con buena visibilidad y con un sistema PAPI en el lado izquierdo y derecho de la pista.
AGA 270	CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap.5, 5.3.15, 5.3.15.1)	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	A	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	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

SM Sint Maarten

ATM	99CAR Annex 11, Doc 4444, Doc 9859	Aeropuerto Intl. de St. Maarten	Mejora a la visibilidad desde la torre de control en el aeropuerto de St. Maarten.	AGO/ 2007	Visita en 2007 por RO/ATM/SAR de la OACI	A	Realizar acciones para mejorar la visibilidad de la torre de control hacia el viraje final y fases de aproximación para la Pista 09 en aeropuerto internacional de St. Maarten, que considere: a) el establecimiento de medidas correctivas para mejorar la visibilidad externa de la torre de control hacia las fases de aproximación y final de la Pista 09 (Prioridad U); y b) analizar la ubicación física de la torre de control dentro de las instalaciones y servicios del aeropuerto de St. Maarten en el mediano plazo (Prioridad A).	Aeropuerto Sint Maarten		Confirmación de que permanece vigente por la visita del RO/AGA en junio de 2012 Actualización 2019: se reacomodó la disposición de la TWR, se instalaron monitores de vigilancia para crear conciencia del personal ATC y se desarrolló un plan para reubicar la torre.-> Prioridad A
ATM	100CAR Doc 8168	St. Maarten	Cálculo de altura de obstáculos grandes en los alrededores del aeropuerto de St. Maarten.	AGO/ 2007		A	Elaborar un estudio de cálculo de altura de obstáculos grandes en los alrededores del aeropuerto de St. Maarten y publicar la información correspondiente en la AIP en conformidad con los requisitos de la OACI.			

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

SM Sint Maarten

CNS	137CAR Anexo 10, Vol. I, Cap. 2, 2.3	Juliana APP	No hay provisión de información sobre el estado operacional de los servicios de radionavegación.	JUN/ 2010	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - Junio de 2010	A	Implementar el estado remoto de monitoreo/pantalla de los navais	Aeropuerto Internacional Princess Juliana	DIC/ 2011	
CNS	138CAR Anexo 10, Vol. I, Cap. 2, 2	Juliana CTR	Los ensayos en vuelo y en tierra no se llevan a cabo en conformidad con la frecuencia recomendada por la OACI.	JUN/ 2010	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - Junio de 2010	A	Asegurarse que hayan ensayos en vuelo y tierra de manera periodica que corresponda con el registro de performance de las ayudas a la navegación.	Aeropuerto Internacional Princess Juliana	ABR/ 2011	
CNS	139CAR Anexo 10, Vol. I, Cap. 3, 3.3	Instalación PJM VOR/DME	La inspección de vuelo reportó irregularidades que afectaron la performance global del equipo.	JUN/ 2010	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - Junio de 2010	A	Llevar a cabo ensayos en tierra, realizar ajustes y verificar mejoras del ensayo en vuelo.	Aeropuerto Internacional Princess Juliana	ABR/ 2011	
CNS	140CAR Anexo 10, Vol. III, Cap. 9, Vol. IV, 2.1.6 ANP CAR/SAM, Vol. I, Parte IV, Par. 44 Conclusiones de la NACC/DCA/3 y del GREPECAS/14	Aeropuerto Internacional Princess Juliana (PJIAE)	No se ha establecido un registro de direcciones de aeronave de 24 bits.	JUN/ 2010	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - Junio de 2010	B	Establecer este registro basándose en los lineamientos proporcionados por GREPECAS y en cumplimiento con las SARPS de la OACI.	Aeropuerto Internacional Princess Juliana	DIC/ 2011	
CNS	141CAR Anexo 10, Vol. II, 2.4 / 2.6 ANP CAR/SAM, Vol. I, Parte IV, párrafos 20 y 51	Aeropuerto Internacional Princess Juliana (PJIAE)	No hay procedimientos establecidos para manejar situaciones de interferencia de radiofrecuencias.	JUN/ 2010	Visita del Especialista Regional CNS de la OACI - Junio de 2010	B	Establecer un procedimiento y las indicaciones necesarias para su implementación incluyendo: - La interacción con la Autoridad para la Gestión del Espectro Nacional; y - La coordinación de frecuencias regionales con la OACI. Estar al tanto del uso de las diferentes frecuencias en el Espectro Aeronáutico para la TMA Juliana.	Aeropuerto Internacional Princess Juliana	DIC/ 2010	

SM Sint Maarten

MET	113CAR Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS (Anexo 3, Parte I, Capítulo 5, norma 5.8)	Sint Maarten	Las dependencias ATS no transmiten regularmente todas las AIREP especiales a las dependencias MET.	MAY/ 1996	Revisar la Carta de acuerdo ATS/MET y hacer seguimiento para que se cumpla lo establecido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2 y MET 2A.	Territorio		
-----	---	--------------	--	-----------	--	---	---	------------	--	--

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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
TTO Trinidad y Tabago										
AGA	8CAR Calle de rodaje paralela a la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, Rec. 3.9.1 & 3.9.2 ANP, Tabla AOP 1)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	No hay calle de rodaje paralela	DIC/ 1999	Visita de la OACI Marzo 2001 Reunión de IFALPA Noviembre 2000 Visita de la OACI Mayo 2008	B	Proveer la calle de rodaje paralela.	AATT/BWIA (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2015	Plan de Acción: Se planea extender la calle de rodaje.
AGA	20CAR Franjas de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 3.4, 3.4.3 & 3.4.7)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	La calle de rodaje B y la plataforma de mantenimiento de aeronaves infringen en la franja de pista	MAR/ 2001	Visita de la OACI marzo y diciembre de 2001 Visita de la OACI mayo de 2008	A	Reubicar el edificio y realinear la porción de la calle de rodaje paralela B a la distancia de separación requerida de la pista.	AATT & AATT/BWIA (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2015	Plan de Acción: Se planea realinear la Calle de Rodaje B. Se planea reubicar la plataforma.
AGA	31CAR Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4, 4.2, 4.2.13 & 4.2.21)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	Instalaciones ubicadas al norte del extremo oeste de la pista son obstáculos que infringen en la superficie de transición	MAR/ 2001	Visita de la OACI Marzo 2001 Visita de la OACI en mayo de 2008	A	Reubicar las instalaciones.	AATT / BWIA (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2015	Plan de Acción: la reubicación de los hangares está planificada.
AGA	58CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP 1)	Trinidad y Tabago, PUERTO ESPAÑA, Piarco Intl	No existen letreros de calles de rodaje	MAR/ 2001	Visita de la OACI Marzo 2001 Visita de la OACI en mayo de 2008	A	Proveer letreros de calles de rodaje.	AATT (Trinidad y Tabago)	AGO/ 2012	Plan de Acción: Se instalarán nuevos letreros.
AGA	290CAR 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	A	Proveer la longitud requerida en la franja de pista.	TTCAA/AATT (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2012	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.
AGA	291CAR 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	A	Proveer el área de seguridad de extremo de pista requerida.	TTCAA/AATT (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2012	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.
AGA	293CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.1 & ANP FASID Tabla AOP1)	Trinidad y Tabago, SCARBOROUGH, Crown Point Int'l	La Pista 29 no tiene sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2002	A	Proveer sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación en la Pista 29.	AATT (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2012	Plan de Acción: Se planea la instalación de VASIS en la Pista 29.
AGA	294CAR Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.4.1.1)	Trinidad y Tabago, SCARBOROUGH, Crown Point Int'l	No hay letreros en el campo aéreo	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2002	A	Proveer letreros en el campo aéreo.	AATT (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2012	Plan de Acción: Se planea la instalación de letreros en el campo aéreo.
AGA	295CAR Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 10, 10.2, & 10.2.1)	Trinidad y Tabago, SCARBOROUGH, Crown Point Int'l	La superficie del pavimento de la plataforma tiene irregularidades y FOD a lo largo de las juntas de la loza	MAY/ 2002	Visita de la OACI - mayo 2002	A	Reparar el pavimento de la plataforma.	AATT (Trinidad y Tabago)	DIC/ 2012	Plan de Acción: Está planificado un proyecto de actualización del pavimento de la plataforma.

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE AGA 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 514	CAR Nivelación de las franjas de pista (Anexo 14, Vol. I, Rec. 3.4.8 & 3.4.9)	Trinidad & Tobago, PORT OF SPAIN, Piarco Intl	El ancho de la franja de la pista desde unos 75 m a partir del eje de la pista no está nivelado.	MAY/ 2008	Visita de la OACI en mayo de 2008	A	Nivelar las franjas de pista dentro de una distancia de por lo menos 75 m desde el eje de la pista, para minizar el daño a las aeronaves ante la eventualidad de que una aeronave se salga de la pista y para ser utilizada por el equipo de emergencia.	TTCAA		Plan de acción: Se planea nivelar la franja de la pista.
AGA 516	CAR Márgenes de las calles de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Rec. 3.10.1 & 3.10.2)	Trinidad & Tobago, PORT OF SPAIN, Piarco Intl	El ancho de los márgenes de las calles de rodaje B y C es inadecuado	MAY/ 2008	Visita de la OACI en mayo de 2008	A	Ampliar el ancho de los márgenes de la calle de rodaje.	TTCAA	DIC/ 2015	Plan de acción: se planifica ampliar los márgenes de la calle de rodaje en porciones rectas de por lo menos 44 m.
AGA 518	CAR Plataformas (Anexo 14, Vol. I, Rec. 3.13.1 & 3.13.3)	Trinidad & Tobago, PORT OF SPAIN, Piarco Intl	La parte sur de la superficie de la plataforma está desnivelada y las juntas deben reemplazarse y cerrarse.		Visita de la OACI en mayo de 2008	A	La superficie de la plataforma tiene irregularidades y las juntas deben reemplazarse y cerrarse.	TTCAA	DIC/ 2012	Plan de Acción: se planifica rehabilitar el pavimento de la plataforma.
AGA 535	CAR Anexo 17, Cap. 4, 4.2.1 Anexo 14, Cap 9, 9.10.3 CAR/SAM ANP Vol. I, Part I, parrafo 12.	Trinidad (POS) DVOR/DME	El complejo está ubicado fuera del perímetro del aeropuerto y está parcialmente cercado, haciéndolo accesible al público, y convirtiéndose en una amenaza potencial.	DIC/ 2009		B	Terminar el cercado para delimitar el local del complejo y permitir un mejor control del acceso.	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority TTCAA	DIC/ 2013	Comentario: 24 horas de vigilancia en el sitio.
TTO Trinidad y Tabago										
AIM 366	CAR Implantación de Datos electrónicos sobre el terreno (e-TOD), en conformidad con el Anexo 15, párrafo 10.1.3 (Área 1) y 10.1.7 (Área 3)	Trinidad y Tabago	El e-TOD no ha sido implantado	MAR/ 2011	Encuesta regional de la OACI	A	Implantar el e-TOD El Estado debe preparar un Plan de Acción.	Trinidad y Tabago	DIC/ 2018	

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

TTO Trinidad y Tabago

ATM	57CAR Anexo 11, Doc 4444	Trinidad y Tabago	Falta de implantación de un programa de Gestión de la Seguridad Operacional ATS.	JUL/ 2006	Implementar un programa de Gestión de la Seguridad Operacional ATS, que incluya: a) establecer la cantidad de personal calificado ATS para llevar a cabo tareas normativas y gestión de la seguridad operacional de vigilancia ATS; b) promover la instrucción especializada de personal en ATS para llevar a cabo estas funciones; y c) elaborar un programa de Seguridad Operacional ATS con medidas preventivas para prevenir las incursiones en pista.	A	Implementar un sistema de seguridad ATS que incluya: -establecimiento de personal calificado para llevar a cabo tareas de regulación y de vigilancia de la seguridad ATS; -promover el adiestramiento de personal especializado en ATS para lograr estas funciones, -desarrollar el programa de seguridad ATS en las unidades ATC -desarrollar un programa de seguridad en pista con medidas preventivas para evitar incursiones de pista.	TTCAA	JUN/ 2017	Solo se ha establecido el marco legal
ATM	60CAR Annex 11, Doc 4444, Doc 9426	Trinidad y Tabago	Falta de información de la capacidad ATS.	AGO/ 2006	Que Trinidad y Tabago lleve a cabo un estudio sobre demanda y capacidad de servicio ATS, para cubrir adecuadamente las posiciones de las dependencias ATC y la futura dependencia ATFM en la FIR Piarco, que incluye: a) determinar el número de puestos de trabajo ATC requeridos para los próximos 5 años; b) determinar el número de personal ATC requerido para cubrir adecuadamente los puestos de trabajo ATC durante los próximos 5 años; c) determinar el número de personal para el apoyo administrativo de ATS para los próximos 5 años; y d) determinar el personal especializado requerido para la prestación de servicio ATFM.	A	Que Trinidad y Tabago lleve a cabo un estudio de la demanda del servicio de capacidad ATS, para cubrir adecuadamente las posiciones de unidad ATC en la futura unidad ATFM de la FIR PIARCO, el cual incluye: -determinar el número de posiciones de trabajo ATC requeridos para los próximos 5 años; determinar el número de personal requerido para cubrir adecuadamente las posiciones de ATC para los próximos 5 años; -determinar el número de personal para el apoyo administrativo ATS para los próximos 5 años; y, -determinar que el personal especializado requerido para la provisión del servicio ATFM.	TTCAA	DIC/ 2016	La Administración ATS desarrollo un borrador de propuesta que será enviado para su aprobación al Director General. Proyecto de implementación en progreso

DEFICIENCIAS VIGENTES

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

TTO Trinidad y Tabago

MET	43 CAR Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1.	Trinidad y Tabago	No se han implementado los RVR.	JUN/ 1996		B	Como se mencionó anteriormente, el Servicio Meteorológico de Trinidad y Tabago no instalará equipo sobre alcance visual en la pista en Trinidad y Tobago debido a la baja frecuencia de visibilidad limitada. Se le aconsejó a La Autoridad de Aviación Civil que el "Suplemento respecto a las provisiones de Trinidad y Tobago" tiene que ser enmendado.	Estado	DIC/ 2012	
MET	57 CAR CAR/SAM ANP, Parte VI, Meteorología, párrafo 3.	Trinidad y Tabago	No transmiten las AIREP especiales en forma regular, de acuerdo con los requisitos.	MAY/ 1996	Mantener una estricta supervisión y control del personal operacional ATS/MET para que estén informados de la importancia de las AIREP y de la necesidad de difundirlas cuando fuera requerido.	A	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2A. Plan de acción: El Servicio Meteorológico no ha recibido un mensaje AIREP en los últimos cuatro (4) años, al menos en lo que concierne a la Dirección de Aeronáutica Civil. Por lo tanto, estamos imposibilitados de transmitir mensajes.	TTCAA/ATS	DIC/ 2012	
MET	101 CAR Anexo 3, Capítulo 2, 2.2.1, RP 2.2.2 & 2.2.3,	TTCAA / ANS	La División de Servicio Meteorológico de Trinidad y Tabago no ha establecido un sistema debidamente organizado comprendido de procedimientos y recursos necesarios para proporcionar calidad en la gestión de la información meteorológica proporcionada para la navegación aérea internacional.	SEP/ 2011	El Servicio Meteorológico establece e implementa un sistema de calidad que comprende procedimientos, procesos y recursos necesarios para proveer calidad a la gestión de información meteorológica; El QMS será evaluado por Trinidad y Tabago para su obtención y darle la confirmación a la Oficina Regional NACC de la OACI. NCLB TEAM 01 July 2016	A	TTCAA deberá asegurarse que la División de Servicio Meteorológico establezca un sistema de calidad organizado incluyendo procedimientos y recursos necesarios para proporcionar calidad en la gestión de la información meteorológica proporcionada para la navegación aérea internacional.	Servicio Meteorológico	NOV/ 2012	

DEFICIENCIAS VIGENTES

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACION AEREA EN LA ESFERA DE MET 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
MET 132	CAR Anexo 3, Apéndice 3, 4.1.2.1	Trinidad y Tabago	No hay pantalla de viento de superficie relacionada con cada sensor que debería estar ubicada en la estación meteorológica con pantallas correspondientes en las dependencias adecuadas de servicios de tránsito aéreo.	SEP/ 2011	Trinidad y Tabago está desarrollando un proyecto para instalar y mantener un sistema de observación automático que incluye: ceilómetro, sistema para cizalladura del viento, alcance visual de pista (RVR) y redundancia en la visualización de datos, etc. El proyecto ha alcanzado el 60% de su desarrollo y será finalizado en diciembre 2016. NCLB TEAM 01 July 2016.	U	Hay un proyecto para adquirir un equipo nuevo AWOS para la Oficina MET en el aeropuerto intl. Piarco	Servicio Meteorológico		
MET 133	CAR Anexo 3, Capítulo 4, Recomendación 4.6.3.2, CAR/SAM ANP Vol II, FASID Tabla AOP 1	Trinidad y Tabago	Notificar a RVR sobre operaciones CAT I. No se ha implantado RVR	SEP/ 2011		B	Planear la adquisición de RVR para asegurar la implementación de RVR requerido debido al acuerdo regional de navegación aérea	Servicio Meteorológico	DIC/ 2012	

TTO Trinidad y Tabago

SAR 2	CAR Anexo 12, Doc 9731	Trinidad y Tabago RCC Piarco	No hay implementación del RCC para coordinación SAR en la FIR Piarco	OCT/ 1995	Implementar requisitos SAR en la FIR Piarco a través de: a) la elaboración y publicación de una legislación SAR, incluyendo el uso, registro y elaboración de una base de datos de ELT en 406; b) el establecimiento de un Comité Nacional SAR, incluyendo la coordinación entre autoridades civiles y militares; c) la elaboración de un Plan Nacional SAR; d) la publicación de documentación aplicable SAR; e) el establecimiento de RSC con el equipo adecuado; f) la elaboración de un plan de instrucción para el personal involucrado en la coordinación, ubicación y misiones de salvamento; y g) la implementación de un sistema de evaluación/certificación del personal SAR.	A	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/ 2017	Finalizaron los acuerdos SAR con SRR y RCC. Elaboración de regulaciones en progreso RCC implementado en 2015.
-------	------------------------	------------------------------	--	-----------	---	---	--	--	-----------	--