

Comentario: Los Estados/Territorios deberán informar a la Reunión el estado de esta conclusión. La Reunión podría recomendar revisar periódicamente los Planes Nacionales de Transición CNS/ATM

Conclusión 1/5 Documento Guía para el uso Autorizado del GPS

Que los Directores de Aviación Civil del Caribe Central publiquen, a más tardar el 1 de septiembre de 1997, una Circular de Información Aeronáutica (AIC), como ya ha sido efectuado por varios Estados CAR/SAM, especificando los requisitos de equipo, certificación, entrenamiento y uso de sistemas GPS.

Comentario: Se solicita a los Estados/Territorios que aún no publican la AIC especificando los requisitos de uso de los sistemas GPS, lo hagan a más tardar el 13 de julio del 2000 e informen a la Oficina NACC.

Conclusión 1/7 Cartas de Cobertura

Que:

- 1) los Estados que no presentaron cartas de cobertura aire/tierra y VOR a la Reunión, como se indicó en el párrafo 3.1.1 arriba mencionado, deberán enviar dichas cartas a la Oficina NACC de la OACI antes del 30 de abril de 1997;
- 2) las cartas deberán ser circuladas a los Estados CAR y a GREPECAS; y
- 3) donde se aplique, las cartas mostrando cobertura SSR también deberán ser enviadas.

Comentario: Los Estados/Territorios deberán informar sobre el estado de esta Conclusión.

Conclusión 1/9: Detalles de encaminamiento y direccionamiento de los enlaces de datos AFTN/X.25 cuando se utilice la Red MEVA

Que un pequeño grupo de expertos de la FAA y de la OACI se reúnan antes de mediados de junio de 1997, para definir el encaminamiento, direccionamiento y otros detalles necesarios para la transmisión de la AFTN a través de la Red MEVA.

Comentario: Esta Conclusión se ha cumplido.

Conclusión 1/10: Establecimiento de una Autoridad Sub-Regional para la Vigilancia de la Seguridad en los Vuelos en el Caribe Central

Los Directores de Aviación Civil del Caribe Central, concientes de sus responsabilidades de ajustarse a los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI, y de la importancia que ellos representan para los Estados y Territorios, acordaron:

- a) en principio, a la adopción del concepto de establecer una Autoridad Sub-Regional para la Vigilancia de la Seguridad en los Vuelos en el Caribe Central;
- b) proporcionar comentarios, modificaciones o enmiendas a cualquier sección del Proyecto de Documento, como se presenta en el Apéndice A a esta parte del Informe, (documento solamente en Inglés), para que éste comprenda un proyecto realizable; y
- c) proporcionar a la Oficina Regional de la OACI en México su reacción al programa a más tardar el 30 de mayo de 1997.

Nota: Bahamas, Curacao y Jamaica, se reservaron el derecho de enviar sus comentarios en una fecha posterior

Comentario: Este asunto se tratará bajo la Cuestión 7 del Orden del Día.

Conclusión 1/11: Planes de Emergencia de Aeródromos

- a) los Directores de Aviación Civil del Caribe Central, al reconocer el requisito de un Plan de Emergencia de Aeródromo actualizado, acuerdan realizar todos los esfuerzos necesarios para asegurar que sus Planes de Emergencia de Aeródromos estén actualizados y reúnan todos los requisitos internacionales.
- b) informen a la Oficina NACC de la OACI cuando se complete la acción arriba mencionada, no más tarde de la Segunda Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central.

Comentario: Se solicita a los Estados/Territorios que confirmen a la Reunión si han cumplido con lo requerido en a), y de ser así, cumplan con lo solicitado en b).

Conclusión 2/4 Establecimiento de un Grupo de Personal de Vigilancia de la Seguridad Operacional

Que, debido a la necesidad de que algunos Estados y Territorios del Caribe Central mejoren el cumplimiento de las obligaciones internacionales sobre los Anexos 1, 6 y 8, y por lo tanto considerando alternativas para su cumplimiento, cada Estado y Territorio debería:

Conclusión 3/1: Problema del Año 2000 (Y2K)

Que,

- a) los Estados del Caribe Central utilicen la carta circular de la OACI del 29 de enero de 1999 para hacer la evaluación crítica de la preparación para el año 2000 de sus servicios aeronáuticos, de navegación aérea y de aeródromos internacionales y de alternativa de acuerdo a lo manifestado por la Resolución A32-10 y que los resultados de cumplimiento obtenidos sean divulgados a través de información aeronáutica pertinente antes del 1 de julio de 1999;
- b) los Estados del Caribe Central aceleren la confección de sus planes de contingencia Y2K Nacionales;
- c) la OACI haga las coordinaciones necesarias que permitan que se homologuen los Planes de Contingencia Y2K regionales de las Regiones CAR y SAM; y
- d) se utilicen todos los foros disponibles en la región CAR para difundir el tema del problema del año 2000 y las acciones necesarias para el cumplimiento de los requisitos Y2K.

Comentario: Esta Conclusión se ha cumplido.

Conclusión 3/2: Problemas de Comunicaciones en la parte NW de la FIR de Curazao

Que con el fin de encontrar una solución al problema de Comunicaciones en la parte NW de la FIR de Curazao se acuerdan las siguientes acciones:

- a) No se considera necesario cambiar los límites de la FIR de Curazao;
- b) Se considera la Opción 1* de la reunión del CCATF/2 como la solución viable para resolver el problema de la parte NW de la FIR de la Curazao, sin embargo los aspectos de comunicaciones necesitan ser debidamente documentados para demostrar que se cumplen los requisitos de comunicaciones aeroterrestres en esta área;
- c) Que la Oficina Regional NACC de la OACI convoque una Reunión Informal entre los Estados/Organizaciones afectados por esta situación para que se presenten en la misma los estudios mencionados en b) arriba con el propósito de hacer las recomendaciones finales sobre este asunto con miras a la Reunión CAR/SAM/3;

- d) Los estudios mencionados en b) y c) deberán consistir en la confección de encuestas muy detalladas de los contactos aeroterrestres en el área NW de la FIR de Curazao por parte de los usuarios(IATA) y Antillas Neerlandesas, la realización de un vuelo de ensayo para determinar los valores de cobertura de comunicaciones en esa parte de la FIR de Curazao, y hacer un estudio de factibilidad técnica y de costo/beneficio por parte de Antillas Neerlandesas para instalar una estación de radio en Haití como sugiere la Opción 1 mencionada en b)arriba; y
- e) IATA hará las gestiones con la FAA para que se pueda llevar a cabo el vuelo de ensayo y comunicará a Antillas Neerlandesas los resultados de esos trámites.

* Opción 1: El espacio aéreo NW de la FIR Curazao permanece sin cambios. "La Administración de Curazao ha de instalar un equipo VHF aeroterrestre de alcance ampliado (ER) (en Haití) a ser operado por el ACC Curazao para completar la cobertura VHF en la porción noroeste de la FIR".

Comentario: No se ha realizado el vuelo de ensayo mencionado en c), por lo que la Oficina Regional no ha podido convocar la reunión mencionada en c).

Conclusión 3/3 : **Acciones para solucionar el problema de deficiencias de encaminamiento de mensajes AFTN en la Región C/CAR**

- a) Que los Estados que experimentan problemas con el encaminamiento de mensajes a través de los circuitos se cercioren de que en sus centros y estaciones AFTN se aplican los SARPs de la OACI referidos a las AFTN que están establecidos en el Anexo 10 de la OACI;
- b) Que Estados Unidos, revisen la programación de encaminamiento de mensajes AFTN en el Centro Principal de Atlanta con los circuitos tributarios que según se expresan en la Tabla del Apéndice B a esta parte del Informe, ya que experimentan problemas de encaminamiento de mensajes AFTN; y
- c) Que la Oficina Regional NACC de la OACI, coordine con la Oficina SAM de la OACI la revisión del Plan de encaminamiento de mensajes AFTN de la Región CAR/SAM.

Comentario: Se ha revisado el Plan de encaminamiento de mensajes AFTN. El Plan para la Región CAR está en proceso de publicación por la OACI. Por lo tanto, esta conclusión se considera cumplida.

Conclusión 3/4: Asignación de Códigos SSR nacionales e internacionales para el Caribe Central

Que,

- a) los Estados en el Caribe Central usen los códigos SSR nacionales que se muestran en el **Apéndice A** a esta parte del Informe;
- b) la Oficina Regional NACC de la OACI incluya la familia de Códigos SSR internacionales recomendados para Haití que se muestran en el Apéndice A a esta parte del Informe en la Nota de Estudio para la RAN CAR/SAM/3 sobre ese asunto para su adjudicación final; y
- c) la Oficina Regional NACC de la OACI informe a través de los medios apropiados a los Estados adyacentes sobre los Códigos SSR nacionales acordados por el Caribe Central.

Comentarios: a) completa.
b) y c) completas a través del Informe de la RAN CAR/SAM/3 (FASID – Tabla ATS-1 Sistema de Asignación de Códigos SSR).

Conclusión 3/5: Implantación de Nuevos Segmentos de Rutas ATS

Que, los Estados involucrados en la implantación de los segmentos de rutas ATS Miami-Port-au-Prince, Santiago de Cuba- Port-au-Prince y Puerto Plata VOR-Cap Haitien VOR-Santiago de Cuba VOR continúen sus esfuerzos para la futura implantación de estos segmentos de ruta e informen del progreso de su trabajo en la próxima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central.

Comentarios: Cuba, Estados Unidos y Haití deberían proporcionar información a la reunión sobre el estado de implantación de estos segmentos de rutas ATS.

Conclusión 3/6 Carencias y Deficiencias en la Región del Caribe Central

Que,

- a) Los Estados del Caribe Central hagan los esfuerzos para lograr resolver las carencias y deficiencias que los afectan y que se muestran el Apéndice B a esta parte del Informe y que mantengan informada a la Oficina Regional NACC de la OACI sobre el tema; y
- b) la Oficina Regional NACC de la OACI distribuya en una forma frecuente a los Estados del Caribe Central, las Tablas de Carencias y Deficiencias con el propósito de que las Administraciones le puedan hacer un seguimiento a las mismas y buscar la forma de resolver los problemas en forma expedita.

Comentario: Los Estados/Territorios deben informar a la Reunión sobre el Estado de la solución de las carencias y deficiencias. La OACI conforme a la Rec. 13/9 de la RAN CAR/SAM/3 está revisando la metodología para la identificación de las carencias y deficiencias.

Conclusión 3/7: **Acciones para aplicar y desarrollar la automatización AIS e implementar los NASC en la Región C/CAR**

Que los Estados/Territorios,

- a) tomen las acciones pertinentes a fin de desarrollar e implementación de su Centro Nacional AIS Automatizado (NASC) como parte de un Sistema AIS Integrado y Automatizado;
- b) para llevar a cabo la tarea mencionada en a), tomen en cuenta el Plan Coordinado para la Implementaron de los Centros de Banco de Nacional y Regional (NASC/RASC) para la Regiones CAR/SAM, que fue aprobado por el GREPECAS;
- c) además, tengan en cuenta la experiencia exitosa que Cuba ha obtenido en el desarrollo e implementaron del NASC; así como el ofrecimiento de Cuba para cooperar con los demás Estados/Territorios de la Región.

Comentario: Este asunto se tratará bajo la Cuestión 6 del Orden del Día.

Conclusión 3/8: **Invitación a COCESNA a participar en el Grupo de Tareas de Automatización de la Región C/CAR**

Que la Oficina Regional NACC de la OACI invite formalmente a COCESNA a participar en el Grupo de Tarea sobre Automatización AIS de la Región C/CAR.

Comentario: Esta Conclusión se ha cumplido.

Decisión 3/9: **Creación de un Grupo de Tarea sobre Automatización AIS de la Región C/CAR**

- a) Se crea un Grupo de Tarea sobre Automatización AIS con el objeto de desarrollar un Plan de Implementaron de Automatización AIS para los Estados del C/CAR.
- b) El Grupo desarrollará su trabajo conforme a los Términos de referencia, Programa de trabajo y Composición que aparecen en el **Adjunto A** a esta parte del Informe. El Relator será Cuba.

- c) El Plan deberá concluirse de manera que pueda presentarse a la consideración de la Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, que se celebrará en el año 2000.

Comentario: Esta decisión se ha cumplido. El Relator del Grupo de Tarea presentará su Informe bajo la Cuestión 6 del Orden del Día.

Conclusión 3/10 : **Convenio de Cooperación entre las Autoridades Aeronáuticas y las de geográficas/geodésicas**

Que los Estados/Territorios:

- a) promuevan y establezcan coordinaciones, así como un acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas y las autoridades Geográficas/Geodésicas nacionales, basándose en el ejemplo que se muestra en el Apéndice A y en la experiencia que ha tenido Cuba, para continuar con la transformación del resto de las coordenadas WGS-84 necesarias para completar la implementación de dicho Sistema Geodésico en sus respectivos Estados/Territorios;
- b) tomen las medidas necesarias para incorporar en los respectivos AIP los datos WGS-84 verificados, a fin de dar validez oficial a las coordenadas WGS-84 determinadas en los Estados/Territorios de la Subregión C/CAR;
- c) que tienen fronteras comunes, coordinen los datos WGS-84 determinados previo a ser publicados en los AIPs correspondientes;
- d) consideren que el Acuerdo referido en el acápite a) permitiría al personal nacional adquirir los conocimientos y experiencias para el mantenimiento y actualización futura de los datos establecidos en el sistema mundial WGS-84.

Comentario: Este asunto se tratará bajo la Cuestión 6 del Orden del Día.

Conclusión 3/11 : **Apoyo a la postura de la OACI con relación a la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2000) (CMR-2000) de la UIT**

Que los Estados, al definir sus políticas en cuanto a la gestión del espectro y prepararse para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2000) (CMR-2000) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) presten atención sumamente prioritaria y adopten las acciones recomendadas por la OACI que se sugieren en el **Apéndice A** a fin de lograr junto con la Administración del espectro nacional, una política nacional y regional consecuente con la postura de la OACI en defensa de las cuestiones de interés crítico para la aviación civil internacional.

Comentario: Los Estados/Territorios deberán informar a la Reunión sobre el estado de esta Conclusión.

Conclusión 3/12: Aplicación de procedimientos de coordinación regional de la OACI para la asignación y coordinación internacional de frecuencias aeronáuticas

Que los Estados/Territorios tomen las medidas nacionales y apliquen los procedimientos de coordinación internacional de las frecuencias aeronáuticas, así como las medidas recomendadas por la OACI y la UIT para la supresión de la interferencia en las frecuencias aeronáuticas que se expresan en los **Apéndices B y C**.

Comentario: Se considera que los Estados/Territorios han tomado nota de esta Conclusión y por lo tanto se considera cumplida.

Conclusión 3/13: Vigilancia de la Seguridad Operacional

- a) Los Estados del Caribe Central que lo requieran harán sus esfuerzos para concluir acuerdos con otros Estados para establecer una Autoridad Sub-Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional mediante arreglos de financiamiento colectivo; y
- b) Los Estados del Caribe Central que así lo requieran iniciarán acuerdos inmediatos para actualizar la legislación aeronáutica y reglamentación que les permita efectuar la vigilancia de la Seguridad Operacional.

Comentario: Este asunto se tratará bajo la Cuestión 7 del Orden del Día.

Conclusión 3/14: Actividades Regionales de SAR

Que ,

- a) se realicen reuniones regulares del Grupo de Tarea SAR para desarrollar un plan SAR para la región del Caribe Central, el cual incluya los pasos y recursos necesarios para servicios SAR eficientes;
- b) que el Grupo de Tarea SAR para establezca comunicaciones con CDERA y con otras entidades interesadas para beneficiarse de su experiencia; y
- c) se establezca una comunicación regular y actividades conjuntas con el Grupo de Tarea SAR del E/CAR para intercambiar ideas y el posible desarrollo de un plan SAR para el todo el Caribe.

Comentario: Este asunto se tratará bajo la Cuestión 5 del Orden del Día.