

**VERSIÓN FINAL**



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE**

**93<sup>a</sup>. REUNIÓN DE  
DIRECTORES GENERALES DE  
AVIACIÓN CIVIL DE  
CENTROAMÉRICA Y PANAMÁ**

**INFORME FINAL**

**CIUDAD DE MÉXICO, MÉXICO, 9 AL 10 DE JULIO DE 2008**

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o relacionados con la delimitación de sus fronteras o límites.

---

ÍNDICE

<b>Contenido</b>	<b>Página</b>
<b>Índice</b> .....	i-1
<b>Reseña</b> .....	ii-1
<b>ii.1</b> Lugar y Duración de la Reunión .....	ii-1
<b>ii.2</b> Ceremonia Inaugural .....	ii-1
<b>ii.3</b> Organización de la Reunión .....	ii-1
<b>ii.4</b> Idioma de Trabajo .....	ii-1
<b>ii.5</b> Orden del Día .....	ii-1
<b>ii.6</b> Horario y Modalidad de Trabajo .....	ii-2
<b>ii.7</b> Asistencia .....	ii-2
<b>ii.8</b> Lista de Conclusiones .....	ii-2
<b>ii.9</b> Lista de Notas de Estudio y Notas de Información .....	ii-4
<b>Lista de Participantes</b> .....	iii-1
<b>Cuestión 1 del</b> <b>Orden del Día:</b> <b>Aprobación de la Agenda y Modalidad de Trabajo</b> .....	1-1
<b>Cuestión 2 del</b> <b>Orden del Día:</b> <b>Seguimiento a Conclusiones Vigentes</b>	
2.1    Revisión de las Conclusiones vigentes y aplicables de las Reuniones DGAC/CAP, NACC/DCA y GREPECAS.. .....	2-1
<b>Cuestión 3 del</b> <b>Orden del Día:</b> <b>Cuestiones sobre Navegación Aérea</b> .....	3-1
3.1.    Revisión del estado de las deficiencias en Navegación Aérea .....	3-1
3.2.    Revisión de los temas y asuntos sobre: CNS/ATM, AGA, AIM y desarrollos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) .....	3-2
3.3    Seguimiento a otros asuntos de Navegación Aérea .....	3-8
<b>Cuestión 4 del</b> <b>Orden del Día:</b> <b>Desarrollos sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional</b> .....	4-1
4.1    Desarrollos del Sistema de la Seguridad Operacional, e.....	4-1
Informe de los resultados de auditorías sistémicas (CSA) .....	4-2
<b>Cuestión 5 del</b> <b>Orden del Día:</b> <b>Desarrollos sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC)</b> .....	5-1
5.1    Desarrollos para el mejoramiento de la seguridad de la aviación, y revisión general del estado de los planes de acción correctivos de las deficiencias de Seguridad de la Aviación .....	5-1

DGAC CAP/93  
**ÍNDICE**

i - 2

---

<b>Cuestión 6 del Orden del Día:</b>	<b>Otros Asuntos.....</b>	<b>6-1</b>
--	---------------------------	------------

---

**Reseña de la Reunión**

**ii.1 Lugar y Duración de la Reunión**

La 93ª Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de Centroamérica y Panamá se celebró en las instalaciones de la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, en la Ciudad de México del 9 al 10 de julio de 2008.

**ii.2 Ceremonia Inaugural**

La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la OACI dio la bienvenida a los participantes, seguido de las palabras de apertura por parte del Cap. Gilberto López Meyer, Director General de Aeronáutica Civil de México, deseando éxito a la Reunión en sus deliberaciones y esperando que se obtuvieran los mejores resultados en sus decisiones.

**ii.3 Organización de la Reunión**

El Sr. Jorge Fernández, Director General de Aviación Civil de Costa Rica, presidió la Reunión. La Sra. Loretta Martin, Directora Regional, actuó como Secretaria, asistida por Víctor Hernández, Director Regional Adjunto Interino, el Sr. Raúl Martínez, Especialista Regional en Servicios de Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas, Sr. Julio Siu, Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia, Ricardo Delgado, Especialista Regional en Seguridad de la Aviación, Sr. Alfonso Escobar, Especialista Regional en Seguridad de Vuelo, Sr. Bernal Mesén, Especialista Regional en Cooperación Técnica, Sr. Jaime Calderón, Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres, y el Sr. Enrique Camarillo, Especialista en Meteorología Aeronáutica, todos de la Oficina NACC de la OACI.

**ii.4 Idiomas de Trabajo**

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

**ii.5 Orden del Día**

La Reunión adoptó el siguiente Orden del Día:

Cuestión 1 del  
Orden del Día: **Aprobación de la Agenda y Modalidad de Trabajo**

Cuestión 2 del  
Orden del Día: **Seguimiento a Conclusiones Vigentes**

2.1 Revisión de las Conclusiones vigentes y aplicables de las Reuniones DGAC/CAP, NACC/DCA y GREPECAS.

Cuestión 3 del  
Orden del Día:

**Cuestiones sobre Navegación Aérea**

- 3.1. Revisión del estado de las deficiencias en Navegación Aérea.
- 3.2. Revisión de los temas y asuntos sobre: CNS/ATM, AGA, AIM y desarrollos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)
- 3.3. Seguimiento a otros asuntos de Navegación Aérea

Cuestión 4 del  
Orden del Día:

**Desarrollos sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional**

- 4.1 Desarrollos del Sistema de la Seguridad Operacional
- 4.2 Informe de los resultados de auditorías sistémicas (CSA)

Cuestión 5 del  
Orden del Día:

**Desarrollos sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC)**

- 5.1 Desarrollos para el mejoramiento de la seguridad de la aviación
- 5.2 Revisión general del estado de los planes de acción correctivos de las deficiencias de Seguridad de la Aviación.

Cuestión 6 del  
Orden del Día:

**Otros Asuntos**

ii.6 **Horario y Modalidad de Trabajo**

La Reunión trabajó bajo la modalidad de plenaria, de 09:00 a 15:00 horas con pausas adecuadas.

ii.7 **Asistencia**

La Reunión contó con la asistencia de 4 Directores Generales de Aeronáutica Civil y 19 delegados de Guatemala, El Salvador, Estados Unidos, México, Nicaragua, ACI/LAC y COCESNA. La lista de participantes aparece en la página iii-1 a iii-7.

ii.8 **Lista de Conclusiones**

La Reunión de Directores de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá registra sus actividades en la forma de Conclusiones de la siguiente manera:

**Conclusión:** Conclusiones aprobada por los Directores Generales de Aviación Civil de Centroamérica y Panamá previo a su implantación.

Lista de Conclusiones adoptadas por la Reunión.

No.	TÍTULO	PÁGINA
93/1	Implementación del nuevo formato de plan de vuelo	3-2
93/2	Revisión de los términos de referencia y programa de trabajo de los expertos de navegación aérea de Centroamérica	3-3
93/3	Registro de direcciones de 24 bits para aeronaves con transpondedor modo S	3-4
93/4	Uso del Plan de vuelo actualizado (CPL) y revisión de las capacidades de automatización de los sistemas	3-4
93/5	Transición de AIS/MAP al nuevo concepto AIM	3-6
93/6	Certificación de Aeródromos/Sistemas de gestión de la seguridad operacional/planes de emergencia y centros de operación de emergencia	3-7
93/7	Seminario sobre el servicio de meteorología aeronáutica	3-9
93/8	Informe de la situación sobre las actividades de auditoría de la OACI (USOAP)	4-1
93/9	Resultados de la Reunión de la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación	4-2
93/10	Desarrollos para el mejoramiento de la seguridad de la aviación	5-2
93/11	Estrategia regional de capacitación para Centroamérica	
93/12	Elaboración de un Manual de capacitación y planificación del programa de entrenamiento regional	5-
93/13	Programa de formación de instructores regionales	5-
93/14	Acreditación conjunta del ICCAE como Centro Regional de Instrucción	5-

ii.9 **Lista de Notas de Estudio y Notas de Información**

**NOTAS DE ESTUDIO**

<b>Número</b>	<b>Cuestión</b>	<b>Título</b>	<b>Fecha</b>	<b>Presentada Por</b>
NE/01 Rev.	1	Orden del Día Provisional, Notas Aclaratorias, Modalidad, Organización y Horario de Trabajo	08/07/08	Secretaría
NE/02	2	Seguimiento de las Conclusiones Vigentes de las Reuniones DGACS/CAP, NACC/DCA's y GREPECAS/14	29/05/08	Secretaría
NE/03	3.1	Deficiencias en la Navegación Aérea sobre Planificación e Implantación en Centroamérica	26/06/08	Secretaría
NE/04	3.2	RESULTADOS Y DESARROLLO DE LA NACC/WG	07/07/08	Secretaría
NE/05	3.2	DESARROLLO ACTIVIDADES AUTOMATIZACIÓN ATM	20/06/08	Secretaría
NE/06	3.2	REGISTRO PARA AERONAVES CON TRANSPONDEDOR MODO S	30/06/08	Secretaría
NE/07	3.2	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN REGIONAL CAR/NAM	08/07/08	Secretaría
NE/08	3.2	Plan de Transición CAR/SAM al AIM	27/06/08	Secretaría
NE/09	3.2	Certificación aerodromos y planes de Emergencia	09/07/08	Secretaría
NE/10	6	GUÍA PARA LA PLANIFICACIÓN REGIONAL DE RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN	08/07/08	Secretaría
NE/11	3.3	Proyecto Especial de Ejecución (SIP) para el mejoramiento del Servicio de Meteorología Aeronáutica en la Región Caribe (CAR)	08/07/08	Secretaría
NE/12	4.2	Informe Actividades de Auditoría de la OACI: USOAP	26/06/08	Secretaría
NE/13	4.2	Desarrollos sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional	25/06/08	Secretaría
NE/14	4.1	Resultados de la Reunión de la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación	04/07/08	Secretaría
NE/15	5.1	Desarrollos para el mejoramiento de la seguridad de la aviación	08/07/08	Secretaría
NE/16	6	Programa de Formación de Instructores a Nivel Regional	02/07/08	COCESNA
NE/17	6	Acreditación/certificación conjunta del ICCAE como Centro Regional de Instrucción Aeronáutica	25/09/07	COCESNA
NE/18	6	Estandarización de programas de formación/capacitación de las Autoridades de Aviación Civil de Centroamérica	02/07/08	COCESNA
NE/19	3.2	Desarrollo de Concepto e Integración del Espacio Aéreo Regional (RASI)	06/07/08	Estados Unidos

DGAC CAP/93  
RESEÑA

ii -5

Número	Cuestión	Título	Fecha	Presentada Por
NE/20	5.2	REVISIÓN GENERAL DEL ESTADO DE LOS PLANES DE ACCIÓN CORRECTIVOS DE LAS DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	08/07/08	Secretaría

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión	Título	Fecha	Presentada Por
NI/01	--	Información General	04/06/08	Secretaría
NI/02	--	Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	08/07/08	Secretaría
NI/03	3.2	SISTEMA DE AUMENTACIÓN PARA EL CARIBE, CENTRO Y SUDAMÉRICA (SACCSA) PROYECTO RLA/03/902	30/06/08	Secretaría
NI/04	3.3	Marco de trabajo de la OACI para la transición al plan de navegación aérea electrónica (eANP)	30/06/08	Secretaría
NI/05	4.1	Examen objetivos estratégicos	26/06/08	Secretaría
NI/06	4.1	Examen de la Situación de las diferencias entre reglamentos nacionales y normas OACI	25/06/08	COCESNA
NI/07	3.2	Avance del Sistema SMS en los servicios de tránsito aéreo proporcionados por COCESNA	01/07/08	COCESNA
NI/08	3.2	SISTEMAS AIS/MET DE COCESNA	01/07/08	COCESNA
NI/09	3.2	Proyecto COCESNA Corridor – Progeny	01/07/08	COCESNA
NI/10	3.2	Estado Actual de Funcionamiento del RCC de Centroamérica	01/07/08	COCESNA
NI/11	3.2	Proyecto de mejoras CNS en el Estado de Honduras	01/07/08	COCESNA
NI/12	3.2	Proyecto de instalación y renovación de radares de COCESNA	01/07/08	COCESNA
NI/13	3.2	Sistema de tratamiento de datos radar de COCESNA	01/07/08	COCESNA
NI/14	3.2	Sistema AMHS de COCESNA	01/07/08	COCESNA
NI/15	3.1	Proficiencia en el idioma inglés del personal ATS de COCESNA	01/07/08	COCESNA
NI/16	3.2	Sistema DATIS de COCESNA	01/07/08	COCESNA
NI/17	3.2	Implantación de Radar SSR y AMS de COCESNA en Grand Cayman	01/07/08	COCESNA
NI/18	3.2	Ensayos ADS-B en COCESNA	01/07/08	COCESNA
NI/19	6	Proyecto Cooperación Técnica para la Región CAR (RLA/CAR/00)	04/07/08	Secretaría
NI/20	3.2	Avances, logros y dificultades en la implementación del SMS en Centroamérica	03/07/08	COCESNA
NI/21	4.1	Avances, logros y dificultades en la implementación	03/07/08	COCESNA

DGAC CAP/93  
**RESEÑA**

ii - 6

---

<b>Número</b>	<b>Cuestión</b>	<b>Título</b>	<b>Fecha</b>	<b>Presentada Por</b>
		del Anexo 1 de la OACI		
NI/22	4.1	Avances, logros y dificultades en la implementación del Anexo 6 de la OACI	03/07/08	COCESNA
NI/23	4.1	Avances, logros y dificultades en la gestión de aeronavegabilidad	03/07/08	COCESNA
NI/24	5.1	Grupo de expertos AVSEC, gestión AVSEC	03/07/08	COCESNA
NI/25	3.2	Grupo de expertos, gestión ATM	03/07/08	COCESNA
NI/26	3.2	Grupo de trabajo AGA gestión AGA	02/07/08	COCESNA

---

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**BELICE**

José Contreras

**COSTA RICA**

Jorge Fernández

**EL SALVADOR**

Mauricio Rivas

**ESTADOS UNIDOS**

Tere Franceschi  
Thomas Wagener  
Mark Farenbaugh

**GUATEMALA**

José Enrique Novales

**HONDURAS**

Guillermo Seaman

**NICARAGUA**

Carlos Salazar  
Leonidas Duarte

**COCESNA**

Roy Rivera  
Juan Carlos Trabanino  
Jorge Vargas  
Mario Martínez  
Eduardo Marín

**OBSERVADORES**

**México**

Gilberto López Meyer  
Jesús Moreno  
Gabriel Tort  
José Gil  
Ricardo Torres Muela  
José Antonio Villanueva  
Jorge Romero  
Áaron S. Villar  
Laura López  
Luis Bolado

**ACI - LAC**

Eduardo Flores

DGCA CAP/93  
LISTA DE PARTICIPANTES

iii- 2

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADO ORGANISMO INTERNACIONAL NOMBRE PUESTO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX E-MAIL
<b>BELICE</b>	
José A. Contreras Director de Aviación Civil	Departamento de Aviación Civil Philip SW Goldson International Airport P.O. Box 367 Ciudad de Belice, Belice Tel. (501) 225-2052 / (501) 225-2014 Fax (501) 225-2533 E-mail dcabelize@btl.net
<b>COSTA RICA</b>	
Jorge Fernández Chacón Director General de Aviación Civil	Apartado Postal No. 5026 San José, Costa Rica Tel. (506) 2290 0090 Cel. (506) 8381-6418 Fax (506) 2231-2107 E-mail <a href="mailto:jfernandez@dgac.go.cr">jfernandez@dgac.go.cr</a>
<b>EL SALVADOR</b>	
Mauricio E. Rivas Rodas Subdirector Ejecutivo de la Autoridad de Aviación Civil	Autoridad de Aviación Civil de El Salvador Aeropuerto Internacional Ilopango San Salvador, El Salvador, CA Tel. (503) 2295-0265 Fax (503) 2295-0443 E-mail mrodas@aac.gob.sv
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	
C. Tere Franceschi Senior Representative	Federal Aviation Administration 800 Independence Avenue SW Washington, DC 20591 Tel. (202) 385-8851 Fax (202) 267-5032 E-mail: <a href="mailto:c.tere.franceschi@faa.gov">c.tere.franceschi@faa.gov</a>
Thomas Wagener Chief of Policy Análisis	USSOUTHCOM Policy and Strategy Directorate 3511 NW 91st Avenue Miami, FL 33172-1217 Tel. (305) 437-2385 E-mail: <a href="mailto:Thomas.wagener@hq.southcom.mil">Thomas.wagener@hq.southcom.mil</a>
Mark Farenbaugh Contract Support	USSOUTHCOM Policy and Strategy Directorate 3511 NW 91st Avenue Miami, FL 33172-1217 Tel. (305) 437-1836 E-mail: <a href="mailto:mark.farenbaugh.ctr@hq.southcom.mil">mark.farenbaugh.ctr@hq.southcom.mil</a>

DGCA CAP/93  
LISTA DE PARTICIPANTES

iii- 3

<b>GUATEMALA</b>	
Enrique José Novales Director Administración de Aeronáutica Civil	Lado Sur Aeropuerto Internacional La Aurora 3er. Nivel Apartado Postal 01013, Zona 13 Guatemala, Guatemala, C. A. Tel. (502) 2260-6352 Fax (502) 2260-6625 E-mail <a href="mailto:enovales@dgac.gob.gt">enovales@dgac.gob.gt</a>
<b>HONDURAS</b>	
Guillermo Seaman Director General de Aeronáutica Civil	Aeropuerto Internacional Toncontín Apartado Postal 30145 Tegucigalpa, DC Honduras, CA Tel. (504) 234-6853 Fax (504) 233-3683 E-mail <a href="mailto:guiseaman@yahoo.com">guiseaman@yahoo.com</a> <a href="mailto:dgachonduras@yahoo.com">dgachonduras@yahoo.com</a> ;
<b>MÉXICO</b>	
Gilberto López Meyer Director General de Aeronáutica Civil	Secretaría de Comunicaciones y Transportes Providencia 807, 6º. Piso Col. Del Valle 03100 México D. F. Tel. 5523-6642/5687-7660 / 5687-9544 Ext. 250 Fax 5523-7207 / 5687-7814 / 5669-3847 E-mail <a href="mailto:glmeyer@sct.gob.mx">glmeyer@sct.gob.mx</a> / <a href="mailto:dcastell@sct.gob.mx">dcastell@sct.gob.mx</a>
Gabriel Tort Flores Director General Adjunto de Aviación	Dirección General de Aeronáutica Civil Secretaría de Comunicaciones y Transportes Providencia 807, 7o. Piso Col. Del Valle 03100 México D. F. Tel. 5482-4100 x 18539 Fax 5523-6275 E-mail <a href="mailto:gtortflo@sct.gob.mx">gtortflo@sct.gob.mx</a>
José Inés Gil Jiménez Jefe del Departamento de Tránsito Aéreo	Dirección General de Aeronáutica Civil Secretaría de Comunicaciones y Transportes Providencia 807, 3er. Piso Col. Del Valle 03100 México D. F. Tel. 5523-4853 y 5687-7941 Fax 5523-6275 E-mail <a href="mailto:jgiljim@sct.gob.mx">jgiljim@sct.gob.mx</a>
Jorge Romero García Subdirector de Seguridad Aérea	Dirección General de Aeronáutica Civil Secretaría de Comunicaciones y Transportes Providencia 807, 4o. Piso Col. Del Valle 03100 México D. F. Tel. 5682-9400 Fax 5523-4751 E-mail <a href="mailto:jromerog@sct.gob.mx">jromerog@sct.gob.mx</a>

DGCA CAP/93  
LISTA DE PARTICIPANTES

iii- 4

<p>Aaron Salvador Villar Subdirector de Seguridad de la Aviación</p>	<p>Dirección General de Aeronáutica Civil Secretaría de Comunicaciones y Transportes Providencia 807, 5o. Piso Col. Del Valle 03100 México D. F. Tel. 5543-1350 Fax 5543-1350 E-mail <a href="mailto:avbernal@sct.gob.mx">avbernal@sct.gob.mx</a></p>
<p>Luis Enrique Bolado Zaldivar Subdirector de Infraestructura</p>	<p>Dirección General de Aeronáutica Civil Secretaría de Comunicaciones y Transportes Providencia 807, 5o. Piso Col. Del Valle 03100 México D. F. Tel. 5523-2726 Fax 5523-4651 E-mail <a href="mailto:lboladoz@sct.gob.mx">lboladoz@sct.gob.mx</a></p>
<p>Laura López Villareal Directora de Aeropuertos</p>	<p>Dirección General de Aeronáutica Civil Secretaría de Comunicaciones y Transportes Providencia 807, 5o. Piso Col. Del Valle 03100 México D. F. Tel. 5523-6394 Fax 5523-4651 E-mail <a href="mailto:llopezvi@sct.gob.mx">llopezvi@sct.gob.mx</a></p>
<p>José Antonio Villanueva Director de Navegación e Información Aeronáutica</p>	<p>Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano Av. 602 No. 161 Col. San Juan de Aragón 15620 México D. F. Tel. 5786-5519 Fax E-mail <a href="mailto:jvillanu@sct.gob.mx">jvillanu@sct.gob.mx</a></p>
<p>Ricardo Torres Muela Director de Tránsito Aéreo</p>	<p>Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano Av. 602 No. 161 Col. San Juan de Aragón 15620 México D. F. Tel. 5786-5513 Fax 2598-0065 E-mail <a href="mailto:rtorresm@sct.gob.mx">rtorresm@sct.gob.mx</a></p>
<p><b>NICARAGUA</b></p>	
<p>Carlos Salazar Sánchez Director General INAC</p>	<p>Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil Km. 11 ½ Carretera Norte Managua Tel. (505) 276-8587 Fax (505) 276-8588 E-mail <a href="mailto:dg@inac.gob.ni">dg@inac.gob.ni</a></p>
<p>Leónidas Duarte Asesor Legal</p>	<p>Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil Km. 11 ½ Carretera Norte Managua Tel. (505) 276-8586 Fax (505) 276-8588 E-mail <a href="mailto:lduarte@inac.gob.ni">lduarte@inac.gob.ni</a></p>

DGCA CAP/93  
LISTA DE PARTICIPANTES

iii- 5

<b>ACI/LAC</b>	
Eduardo Flores Secretario Regional de ACI-LAC	Airports Council International – Latin America and the Caribbean Apartado Postal 33 Sucursal Paseo de las Fuentes 97225 Mérida, Yucatán México Tel. (52 999) 946-1258 Fax (52 999) 946-1264 E-mail <a href="mailto:info@aci-lac.aero">info@aci-lac.aero</a> y <a href="mailto:efloresdc@aci-lac.aero">efloresdc@aci-lac.aero</a>
<b>COCESNA</b>	
Roy Rivera Gerente Administrativo Financiero Encargado Funciones Presidencia Ejecutiva	COCESNA 150 Mts. Al Sur del Aeropuerto Toncontín Honduras Tel. (504) 234-3360 Fax (504) 234-2550 E-mail <a href="mailto:rrivera@cocesna.org">rrivera@cocesna.org</a>
Eduardo Marín Secretario Técnico Consejo Directivo	COCESNA Km. 10.5 Carretera Norte Frente Aduana Aérea Managua, Nicaragua Tel. (505) 263-2777 Fax (505) 233-1115 E-mail <a href="mailto:emarin@cocesna.org">emarin@cocesna.org</a>
Jorge Vargas A. Director ACSA/COCESNA	Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica Apartado Postal 574003 Aeropuerto Juan Santamaría Alajuela, Costa Rica Tel. (506) 440-8968 Fax (506) 443-0697 E-mail <a href="mailto:jvargas@cocesna.org">jvargas@cocesna.org</a>
Juan Carlos Trabanino Director ACNA/COCESNA	COCESNA Apartado postal 660 Honduras Tel. (504) 234-3360 Fax (504) 234-2987 E-mail <a href="mailto:jtrabanino@cocesna.org">jtrabanino@cocesna.org</a>
Mario Rubén Martínez Director ICCAE/COCESNA	COCESNA Boulevard del Ejército Nacional Km 91/2 Carretera Panamericana Frente al Aeropuerto de Ilopango San Salvador, El Salvador Tel. (503) 2296-5654 Fax (503) 2295-3885 E-mail <a href="mailto:mmartinez@cocesna.org">mmartinez@cocesna.org</a>

DGCA CAP/93  
LISTA DE PARTICIPANTES

iii- 6

<b>OACI</b>	
Loretta Martin Directora Regional	Organización de Aviación Civil Internacional Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe Av. Presidente Mazaryk No. 29 – 3er Piso C.P. 11570 México, D.F. Tel. (5552) 5250-3211 Fax (5552) 5203-2757 E-mail <a href="mailto:lmartin@mexico.icao.int">lmartin@mexico.icao.int</a> / <a href="mailto:icao_nacc@mexico.icao.int">icao_nacc@mexico.icao.int</a>
Víctor Hernández Subdirector Regional Adjunto Interino	Organización de Aviación Civil Internacional Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe Av. Presidente Mazaryk No. 29 – 3er Piso C.P. 11570 México, D.F. Tel. (5552) 5250-3211 Fax (5552) 5203-2757 E-mail <a href="mailto:vhernandez@mexico.icao.int">vhernandez@mexico.icao.int</a> / <a href="mailto:icao_nacc@mexico.icao.int">icao_nacc@mexico.icao.int</a>
Ricardo G. Delgado Especialista Regional AVSEC	Organización de Aviación Civil Internacional Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe Av. Presidente Mazaryk No. 29 – 3er Piso C.P. 11570 México, D.F. Tel. (5552) 5250-3211 Fax (5552) 5203-2757 E-mail <a href="mailto:rdelgado@mexico.icao.int">rdelgado@mexico.icao.int</a> / <a href="mailto:icao_nacc@mexico.icao.int">icao_nacc@mexico.icao.int</a>
Alfonso Escobar Especialista Regional FS	Organización de Aviación Civil Internacional Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe Av. Presidente Mazaryk No. 29 – 3er Piso C.P. 11570 México, D.F. Tel. (5552) 5250-3211 Fax (5552) 5203-2757 E-mail <a href="mailto:aescobar@mexico.icao.int">aescobar@mexico.icao.int</a> / <a href="mailto:icao_nacc@mexico.icao.int">icao_nacc@mexico.icao.int</a>
Raúl Martínez Especialista Regional AIS	Organización de Aviación Civil Internacional Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe Av. Presidente Mazaryk No. 29 – 3er Piso C.P. 11570 México, D.F. Tel. (5552) 5250-3211 Fax (5552) 5203-2757 E-mail <a href="mailto:rmartinez@mexico.icao.int">rmartinez@mexico.icao.int</a> / <a href="mailto:icao_nacc@mexico.icao.int">icao_nacc@mexico.icao.int</a>

DGCA CAP/93  
LISTA DE PARTICIPANTES

iii- 7

OACI (Contd)	
Jaime Calderón Especialista Regional AGA	Organización de Aviación Civil Internacional Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe Av. Presidente Mazaryk No. 29 – 3er Piso C.P. 11570 México, D.F. Tel. (5552) 5250-3211 Fax (5552) 5203-2757 E-mail <a href="mailto:jcalderon@mexico.icao.int">jcalderon@mexico.icao.int</a> / <a href="mailto:icao_nacc@mexico.icao.int">icao_nacc@mexico.icao.int</a>
Bernal Mesen Especialista Regional TC	Organización de Aviación Civil Internacional Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe Av. Presidente Mazaryk No. 29 – 3er Piso C.P. 11570 México, D.F. Tel. (5552) 5250-3211 Fax (5552) 5203-2757 E-mail <a href="mailto:bmesen@mexico.icao.int">bmesen@mexico.icao.int</a> / <a href="mailto:icao_nacc@mexico.icao.int">icao_nacc@mexico.icao.int</a>
Julio Siu Especialista Regional CNS	Organización de Aviación Civil Internacional Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe Av. Presidente Mazaryk No. 29 – 3er Piso C.P. 11570 México, D.F. Tel. (5552) 5250-3211 Fax (5552) 5203-2757 E-mail <a href="mailto:jsiu@mexico.icao.int">jsiu@mexico.icao.int</a> / <a href="mailto:icao_nacc@mexico.icao.int">icao_nacc@mexico.icao.int</a>
Enrique Camarillo Especialista Regional MET	Organización de Aviación Civil Internacional Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe Av. Presidente Mazaryk No. 29 – 3er Piso C.P. 11570 México, D.F. Tel. (5552) 5250-3211 Fax (5552) 5203-2757 E-mail <a href="mailto:ecamarillo@mexico.icao.int">ecamarillo@mexico.icao.int</a> / <a href="mailto:icao_nacc@mexico.icao.int">icao_nacc@mexico.icao.int</a>

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:           Aprobación de la Agenda y Modalidad de Trabajo**

1.1           La Reunión revisó y aprobó la agenda propuesta y el programa de trabajo. Se propuso que se llevara a cabo con un cuerpo único en sesiones plenarias, aunque el Presidente podría crear Grupos Ad-hoc para trabajar algún asunto específico, teniendo en cuenta las necesidades de la Reunión.

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:           Seguimiento a Conclusiones Vigentes**

**2.1    Revisión de las Conclusiones vigentes y aplicables de las Reuniones  
DGAC/CAP, NACC/DCA y GREPECAS**

2.1.1       Esta parte del informe presenta la revisión que efectuó la Reunión sobre el estado de implementación de las conclusiones vigentes de las reuniones previas de DGAC/CAP, NACC/DCA y GREPECAS/14, de acuerdo a: el Informe de las Reuniones de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá DGAC CAP/91, Ciudad de Panamá, Panamá, 19 al 22 de octubre de 2004 y DGAC CAP/92, Ciudad de México, 2 al 4 octubre de 2006, el Informe de la 14ª. Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/14), San José, Costa Rica, 14 al 18 de mayo de 2007 y también del Informe de la Segunda Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Tegucigalpa, (NACC/DCA/2) Honduras, 11 al 14 de octubre de 2005.

2.1.2       Después del análisis del estado de cumplimiento de las conclusiones de las reuniones DGAC/CAP/91 y 92, NACC/DCA/1 y 2, y GREPECAS/14, no hubo comentarios relevantes por lo que se presentan las conclusiones respectivamente en los **Apéndices A, B y C** de esta parte del informe, para su referencia y correspondiente seguimiento por parte de los Estados.

2.1.3       Finalmente, COCESNA comentó que en lo relacionado con Competencia Lingüística han cumplido con los requerimientos y licencias para Pilotos y Controladores de Transito Aéreo realizando cursos en el ICCAE, y en colaboración con la FAA de los Estados Unidos, para los Estados de Guatemala, Nicaragua, Honduras, Costa Rica y Belice.

2.1.4       Teniendo en cuenta que el Grupo de Trabajo de Expertos en Navegación Aérea de Centroamérica CA/ANE/WG no se reúne desde septiembre del 2005, no se incluye en este informe una revisión de las conclusiones tomadas por ese Grupo.

**APÉNDICE A**  
**PROPUESTA SOBRE EL ESTADO DE LAS CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN DGAC CAP/91 Y DGAC CAP/92**

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
AIS/ MAP	<p><b>CONCLUSIÓN 91/1 -SISTEMA DE AUTOMATIZACIÓN INTEGRADO AIS</b></p> <p>Que los Directores de Aviación Civil de Centroamérica, a través de COCESNA:</p> <p>a) apoyen la implantación de los sistemas de bases de datos AIS/MAP acordes con el Plan de Automatización AIS de Centroamérica;</p> <p>b) implementen el Plan del Sistema de Calidad AIS, desarrollado a partir del Plan expuesto en a); y</p> <p>c) presenten un avance del estado de implantación del Plan del Sistema de Calidad AIS a la Oficina Regional NACC, a más tardar el 30 de septiembre del 2005.</p>	Estados y COCESNA	<p>La ANC/OACI está de acuerdo en la urgencia de avanzar en este tema y hace hincapié en que GREPECAS y los Estados / Territorios / Organizaciones Internacionales, esperan que el modelo mundial de datos esté disponible en 2007, teniendo en cuenta que la Secretaría General/OACI han avanzado con este asunto.</p> <p>Informarán los avances obtenidos en sus respectivas administraciones en materia de calidad.</p> <p>-El Manual Guía se encuentra contenido en el Apéndice U del Informe de la Reunión GREPECAS/13</p> <p>Solo COCESNA ha reportado sus avances a esta Oficina, cumpliendo con los incisos: a), b) y c)</p>	Reemplazada por la Conclusión 93/05 de la DGAC CAP93	Tomar nota y dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
<b>AIS/ MAP ATM y CNS</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 91/2- LEGISLACIÓN/NORMAS QUE AUTORICEN EL USO DEL GNSS EN CENTROAMÉRICA Y PANAMÁ</b></p> <p>Los Directores de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá, acuerdan:</p> <p>a) continuar sus esfuerzos a fin de actualizar y publicar sus respectivas legislaciones/normativas que autoricen el uso de GNSS en su espacio aéreo;</p> <p>b) intercambiar sus experiencias sobre las publicaciones mencionadas en a) y tener en cuenta las publicaciones de otros Estados; e</p> <p>c) informar sus avances en la próxima NACC/DCA/2 programada para octubre del 2005.</p>	Estados	<p>Las acciones a) y b) de la conclusión están en proceso. La acción c) fue cumplimentada en la Reunión NACC/DCA/2.</p> <p>Para las acciones a) y b) se espera que los Estados indiquen sus avances en estos incisos principalmente lo del uso del GNSS y la implementación de procedimientos RNAV GPS así como lo de promocionar el uso de la aumentación de abordaje para la navegación aérea.</p>	<p>Finalizada</p> <p>Los Estados han tomado nota y han procedido acorde</p>	<p>Seguimiento</p> <p>Tomar nota</p>

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
AIS/ MAP y ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 91/4 - MEDIDAS PARA APOYAR EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE CALIDAD EN CENTROAMÉRICA</b></p> <p>Que, con el objeto de impulsar la implantación de los sistemas de garantía de calidad en los Estados Centroamericanos y COCESNA, si no se ha tomado acción, los Directores acuerdan:</p> <p>a) crear una Unidad de Garantía de Calidad de que desarrolle un Programa de Garantía de Calidad de Navegación Aérea;</p> <p>b) determinar el personal que requerirían las Unidades de Garantía de Calidad por parte de las Administraciones según las características de cada Estado;</p> <p>c) capacitar al personal de Garantía de Calidad;</p> <p>d) dotar a las Unidades de Garantía de Calidad con el equipo y todo recurso material que requieran para su funcionamiento; y</p> <p>e) organizar cursos sobre la materia en el COCESNA/ICCAE.</p>	Estados y COCESNA	<p>Informarán los avances obtenidos en sus respectivas administraciones en materia de calidad.</p> <p>COCESNA ha implementado su sistema de gerenciamiento de la Calidad en su Área AIS y NOTAM y ha proporcionado información sobre su status.</p>	Válida	Tomar nota y dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
AGA	<p><b>CONCLUSIÓN 91/5 - PELIGRO AVIARIO Y PAVIMENTOS DE AEROPUERTOS CENTROAMERICANOS Y PANAMEÑOS</b></p> <p>Los Directores de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá reconociendo la importancia de los temas de Peligro Aviario y Pavimentos de Aeropuertos deciden nominar profesionales para:</p> <p>a) formar parte activa en las tareas del Comité Regional CAR/SAM de Prevención de Peligro Aviario (CARSAMPAF); y</p> <p>b) de la Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos de Aeropuertos (ALACPA)</p>	Estados	<p>Realización de la Quinta Conferencia Internacional sobre prevención peligro aviario y fauna CARSAMPAF (Guayaquil, Ecuador del 1 al 5 de octubre del 2007)</p> <p>Cuarto Seminario de ALACPA, (Lima, Perú, noviembre de 2007)</p> <p>Los citados eventos contaron con la presencia de un importante número de profesionales relacionados con el área. Los resultados en términos de conocimiento y experiencia se pueden calificar de muy positivos.</p>	<p>Válida</p> <p>Sexta Conferencia de CARSAMPAF en Brasilia, Brasil del 24 al 28 de noviembre de 2008)</p> <p>Quinto Seminario de ALACPA (Ciudad de México, 27 al 31 de octubre de 2008)</p>	Se solicita la participación de profesionales relacionados con las áreas de gestión de fauna y mantenimiento de infraestructura aeroportuaria en las organizaciones regionales señaladas
GEN	<p><b>CONCLUSIÓN 91/6 - DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA</b></p> <p>Que las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Centroamericanos, Panamá y COCESNA:</p> <p>a) revisen minuciosamente las Deficiencias de Navegación Aérea identificadas en los Servicios de Navegación Aérea y aeródromos de su jurisdicción;</p> <p>b) envíen el Plan de Acción en el formato aprobado por el GREPECAS 12 para la resolución de Deficiencias en la Navegación Aérea a más tardar el 30 de diciembre del 2004; y</p> <p>c) corrijan las Deficiencias en la Navegación Aérea en sus respectivos Estados considerando el uso de la base de datos que estará disponible en las páginas web de las Oficinas NACC y SAM de la OACI.</p>	Estados y COCESNA	<p>Este punto se trata en el Asunto 3.1 del Orden del día, y se estima que se concluirá un nuevo proyecto de conclusión al respecto.</p> <p>Esta misma conclusión esta cubierta en Conclusión NACC/DCA 2/28.</p>	Finalizada	Seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 91/8 - IMPLANTACIÓN DE SID Y STAR EN LOS AEROPUERTOS DE CENTROAMERICA Y PANAMÁ</b></p> <p>Que los Estados Centroamericanos y Panamá, en colaboración con COCESNA:</p> <p>a) instruyan al personal correspondiente de sus administraciones para que proceda a elaborar y publicar los procedimientos normalizados necesarios para conectar los SID y STAR de sus aeropuertos internacionales de origen destino con las rutas RNAV señaladas en el Apéndice F a esta parte del Informe, que operacionalmente así lo requieran; y,</p> <p>b) se tome en consideración la opinión de los operadores aéreos afectados para la elaboración de los referidos procedimientos.</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	Se espera información de los avances de la Reunión.	Válida	
FS	<p><b>CONCLUSIÓN 91/9 - AUDITORÍAS USOAP</b></p> <p>En consecuencia de las experiencias administrativas logradas durante el Programa USOAP de la OACI sobre los Anexos 1,6, y 8, los Señores Directores deciden:</p> <p>a) tomar la medidas necesarias en preparación para las auditorías sistémicas del Programa USOAP aprobado por la Asamblea de la OACI;</p> <p>b) entregar el Cuestionario sobre las Actividades Aeronáuticas del Estado (SAAQ) antes del 5 de mayo del 2005; y</p> <p>c) que sus Administraciones, así como COCESNA, presenten candidatos para participar en el Programa de Auditorías de la OACI.</p>	Estados	<p>En preparación a las auditorías sistémicas y de las expansión de las auditorías a todos los anexos con excepción del 9 y 17. Los Estados deberían enviar las CC Y SAAQ al SOA a la mayor brevedad posible, algunos Estados no han actualizado las listas de Verificación en la página web del SOA</p> <p>El curso de auditores fue llevado a Efecto el mes de enero 2008 y los estados presentaron candidatos</p>	Esta conclusión esta en vencimiento desde el día mayo 5 del 2005	<p>Se requiere el cumplimiento o a la menor brevedad posible.</p> <p>Finalizada</p>

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
FS	<p><b>CONCLUSIÓN 91/10 - PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP)</b></p> <p>Los Señores Directores en aras de mejorar la Seguridad Aeronáutica en sus Estados así como en las Regiones, deciden fomentar un sistema de aviación civil seguro entre los Estados y los otros socios de la industria aeronáutica acoplando los objetivos del GASP.</p>	Estados	La implementación del plan Global GASP fue tratado en Bogotá con el GASR. como resultado un nuevo grupo de Seguridad Panamericano está en proceso de formación.	Será tratará en la reunión del RASG-PA en San José, Costa Rica del 4 al 9 de noviembre de 2008.	Tomar nota
FS	<p><b>CONCLUSIÓN 91/11 -APOYO A LAS REGULACIONES AERONÁUTICAS CONJUNTAS (RAC)</b></p> <p>Los Señores Directores de Aeronáutica Civil se comprometen a participar dinámicamente en el proceso de revisión/adopción/creación/edición/reedición de las regulaciones propuestas por la Notificación de Propuesta de Enmienda de COCESNA.</p>	Estados, COCESNA /ACSA	En proceso constante COCESNA/ACSA con los Estados	Según necesidad revisión continua	Tomar nota
AVSEC	<p><b>CONCLUSIÓN 91/12 - MEDIDAS AVSEC</b></p> <p>Los Señores Directores, reconociendo la necesidad de tomar medidas para enfrentar las auditorías del Anexo 17 determinaron:</p> <p>a) organizar y establecer un grupo de expertos AVSEC a nivel regional dentro de cada Administración encargado de manejar todas las actividades en esta área;</p> <p>b) aceptar de COCESNA, a través del grupo de expertos indicados en a), evaluaciones aplicables al Anexo 17 de la OACI;</p> <p>c) planificar y organizar la formación en los diferentes programas de capacitación a los inspectores e instructores AVSEC; y</p>	Estados y COCESNA	<p>a) Se ha establecido un grupo de AVSEC para Centroamérica</p> <p>b) COCESNA lo está elaborando</p> <p>c) COCESNA ofrece cursos de AVSEC</p> <p>d) Que los actualiza COCESNA sobre estas reglas de</p>	Finalizada	Seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
	a través de COCESNA, desarrollar el marco regulatorio sobre las Reglas de Aviación Conjuntas (RAC) armonizado en lo que refiere a AVSEC.		aviación conjuntas (RAC)		
GEN	<p><b>CONCLUSIÓN 91/13 - PLANIFICACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y DE CAPACITACIÓN</b></p> <p>Que aquellos Estados Centroamericanos y COCESNA que aún no cuenten con un proceso de planificación de los recursos humanos en los distintos servicios aeronáuticos que:</p> <p>a) designen y preparen personal en la materia de planificación de recursos humanos dentro de las unidades responsables de los distintos servicios aeronáuticos;</p> <p>b) desarrollen un plan sobre recursos humanos proyectado a cubrir las necesidades de los próximos 5 años, incluyendo un programa de capacitación del personal de aviación civil involucrado en la implementación y operación de los nuevos sistemas CNS/ATM, seguridad operacional y seguridad de la aviación civil;</p> <p>c) establezcan el 31 de marzo de 2005 como fecha para la conclusión de dicho plan; y</p> <p>d) remitan a la Oficina Regional OACI/NACC a más tardar el 15 de diciembre de 2004, el formulario adjunto en el Apéndice a esta parte del Informe.</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	<p>Se espera proporcionar información a la Reunión.</p> <p>Se apoyó la tarea con la Conclusión NACC/DCA/2-27</p> <p>Se analizará conjuntamente con la NE de capacitación presentada en el Asunto 6 del orden del día</p>	Reemplazada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
GEN	<p><b>CONCLUSIÓN 91/14 - ARMONIZACIÓN DEL MARCO REGULATORIO DE CERTIFICACIÓN DE LAS LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO (LPTA)</b></p> <p>Que COCESNA:</p> <p>a) prepare una norma de certificación homologada a nivel centroamericano para los centros de capacitación y entrenamiento; y</p> <p>b) una vez creada la norma, forme un grupo de certificación centroamericano para certificar al ICCAE y obtenga el reconocimiento de cada Estado.</p>	COCESNA	La ANC/OACI, solicitó a la Secretaría General la consideración de incluir las licencias al personal AIS/MAP en el Anexo 1, como acordado en la Reunión Divisional AIS/MAP en 1998	Válida	Tomar Nota y dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
GEN	<p><b>CONCLUSIÓN 92/1 - APOYO A LAS ACCIONES REQUERIDAS POR LA REUNIÓN ALLPIRG/5</b></p> <p>Que los Estados Centroamericanos y COCESNA tomen las acciones necesarias para incluir las medidas adoptadas por la Reunión ALLPIRG/5 en sus planes nacionales de navegación aérea acorde a las iniciativas del Plan Mundial, en coordinación con la Oficina Regional NACC y el GREPECAS.</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	<p>Se espera que los Estados y COCESNA presenten sus planes de acción según recomendados por el ALLPIRG/5.</p> <p>Contenida en la Conclusión GREPECAS 14/2.</p>	Reemplazada	
AGA	<p><b>CONCLUSIÓN 92/2 - REALIZACIÓN DE UN TALLER DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Y SMS EN INSTALACIONES ICCAE DE COCESNA.</b></p> <p>Que la OACI en coordinación con COCESNA organice la realización de un Taller de Certificación de Aeródromos y SMS en las instalaciones del ICCAE de COCESNA y se coordine la programación de las fechas que se consideren más adecuadas.</p>	OACI y COCESNA	Se coordinara con COCESNA la realización del Taller, invitando a los Estados expresen su interés en ser país anfitrión, para la organización del evento	Fecha propuesta marzo de 2009	
AIS	<p><b>CONCLUSIÓN 92/3 - INFORME SOBRE EL ESTADO DE LOS PROYECTOS DE IMPLEMENTACIÓN AIS/MAP.</b></p> <p>Que los Directores Generales de Aviación Civil de los Estados Centroamericanos y COCESNA, presenten un informe sobre el estado de los proyectos de implantación AIS/MAP, a la Oficina Regional NACC de la OACI, a más tardar el 30 de noviembre 2006.</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	COCESNA ha informado de los avances en los proyectos AIS/MAP (AIM) que tiene implementados	Finalizada	Tomar Nota y dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
AIS	<p><b>CONCLUSIÓN 92/4 - TRANSICIÓN HACIA LA GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM – AERONAUTICAL INFORMATION MANAGEMENT).</b></p> <p>Que los Directores Generales de Aviación Civil de los Estados Centroamericanos, a través de COCESNA:</p> <p>a) apoyen con los recursos necesarios el proceso de transición AIS/MAP hacia el nuevo concepto AIM, acorde con el Plan Mundial de Navegación Aérea;</p> <p>b) organizar cursos en materia AIM, orientados al actual personal AIS, en el ICCAE/COCESNA; y</p> <p>c) crear un grupo de trabajo, que desarrolle un programa para la transición AIM, e informe a la OACI sobre los avances durante ese proceso, en cada Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de Centroamérica y Panamá.</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	Reemplazada por la Conclusión 93/05	Reemplazada	Tomar Nota y dar seguimiento
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 92/5 - REORGANIZACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMAS DE TRABAJO ATM DE LOS GRUPOS DE TRABAJO DE LAS REGIONES NAM/CAR</b></p> <p>Que la OACI:</p> <p>a) revise la integración dentro de los Tareas ATM de los diferentes Grupos de Trabajo de las Regiones NAM y CAR de objetivos de desempeño, como se indican en el <b>Apéndice C</b> a esta parte del informe, tomando en consideración las nuevas Iniciativas del Plan Mundial (GPI); y</p> <p>b) reorganice de manera homogénea las actividades de los Grupos de Trabajo de las Regiones NAM y CAR relacionadas con el programa de trabajo anual de la Oficina NACC de la OACI.</p>	OACI	Reemplazada por la Conclusión 93/02	Finalizada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
ATM/ CNS	<p><b>CONCLUSIÓN 92/6 INICIAR LOS ENSAYOS PARA LA UTILIZACIÓN DE LAS HERRAMIENTAS EN LÍNEA DE LA OACI DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA</b></p> <p>Que los Estados de Centroamérica y COCESNA:</p> <p>a) utilicen como el mecanismo de planeación e implementación común, las herramientas en línea del plan mundial de navegación aérea disponibles en la página web de la OACI, asegurándose de una coordinación de integración regional y mundial adecuada;</p> <p>b) examinen regularmente el progreso alcanzado y la identificación de metas durante el proceso de implementación; y</p> <p>c) retroalimenten a la Secretaría sobre sus posibles mejoras.</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	Reemplazada por la Conclusión 14/51, e incluida en el Plan Regional de Implementación NAM/CAR.	Reemplazada	Tomar nota
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 92/7 - PLAN DE ACCIÓN ATFM SEGÚN LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE DESEMPEÑO DE LA OACI</b></p> <p>Que en apoyo a la evolución desde un enfoque basado en sistemas hacia uno basado en el desempeño, los Estados Centroamericanos y COCESNA, elaboren un plan de acción conjunto para la implementación del servicio ATFM en la FIR Centroamericana, tomando en consideración las guías que se incluyen en el <b>Apéndice D</b> a esta parte del informe.</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	Un borrador de plan de acción se adjunta en el Apéndice a la Nota de Estudio 07.	Válida	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
CNS	<p><b>CONCLUSIÓN 92/8 - REVISIÓN DEL PLAN REGIONAL SMA Y SMAS CORRESPONDIENTE A CENTROAMÉRICA</b></p> <p>Que, los Estados de Centroamérica y COCESNA,</p> <p>a) revisen la parte correspondiente a Centroamérica del Plan regional SMA y SMAS, contenido en la Tabla CNS 2A del FASID;</p> <p>b) establezcan planes de acción para implantar las partes correspondientes del Plan; y</p> <p>c) propongan las enmiendas que consideren apropiadas al mencionado plan.</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	La OACI presentó en febrero 2008 a los Estados una propuesta de Enmiendas a las tablas CNS del FASID en la cual se ha incluido la tabla CNS 2A	Finalizada	
CNS	<p><b>CONCLUSIÓN 92/9 - ELABORACIÓN DE PLAN DE DESACTIVACIÓN GRADUAL DE LAS ESTACIONES NDB</b></p> <p>Que los Estados de Centroamérica, COCESNA y los usuarios del espacio aéreo, con vistas a la elaboración de un Plan de desactivación gradual de las estaciones NDB sin afectar la seguridad operacional:</p> <p>a) analicen el servicio que proporciona cada estación NDB, su función, la existencia de procedimiento con otras ayudas como VOR/DME, GNSS-RNAV, así como la capacidad/desarrollo de las aeronaves que operan en el espacio aéreo servido;</p> <p>b) informen a la Oficina regional NACC o SAM de la OACI sobre sus respectivos planes de desactivación de estaciones NDB, estableciendo la fecha de desactivación de las estaciones NDB, de manera que sean recibidas antes del <b>30 de noviembre de 2007</b>.</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	<p>Algunos Estados han remitido su información para la desactivación de los NDB y se elaboro un Plan inicial de desactivación NDBs durante la Sexta Reunión del Subgrupo ATM/CNS.</p> <p>Contenida en la Conclusión GREPECAS 14/56.</p>	Finalizada	

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
AVSEC	<p><b>CONCLUSIÓN 92/10 - PUNTOS DE CONTACTO DEL ÁREA DE FACILITACIÓN</b></p> <p>Que los Estados de Centroamérica y Panamá identifiquen a la OACI sus Puntos de Contactos de Facilitación con sus datos a más tardar el 31 de diciembre 2006, utilizando el formulario que aparece en el <b>Apéndice A</b> a esta parte del Informe.</p>	Estados Centroamericanos y Panamá	<p>No todos los Estados han comunicado oficialmente esta solicitud.</p> <p>Se tratará bajo la Cuestión 5 del Orden del Día</p>	Reemplazada	
AVSEC	<p><b>CONCLUSIÓN 92/11 - FASE II DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DE OACI/TRANSPORT CANADA</b></p> <p>Que los Estados de Centroamérica apoyen a la OACI en el desarrollo de los Talleres, Cursos y Seminarios de AVSEC para 2007-2009 con la participación de Especialistas AVSEC.</p>	Estados Centroamericanos	Reemplazada por la Conclusión 93/10.	Reemplazada	Dar seguimiento
AVSEC	<p><b>CONCLUSIÓN 92/12 - CUESTIONARIO SOBRE EL ESTADO DE LAS CONCLUSIONES DEL AVSEC/COMM</b></p> <p>Que los Estados de Centroamérica envíen a la Oficina NACC de la OACI el cuestionario del AVSEC/COMM para validar las conclusiones relacionadas con la implantación de las normas y prácticas recomendadas del Anexo 17 debidamente llenado, que aparece en el <b>Apéndice C</b> a esta parte del Informe, a más tardar el <b>31 de diciembre de 2006</b>.</p>	Estados Centroamericanos		Finalizada	

**APÉNDICE B**  
**REVISIÓN DE LAS CONCLUSIONES VIGENTES DE LAS REUNIONES NACC/DCA/2 Y NACC/DCA/1**

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 1/10 PROGRAMAS DE IMPLANTACIÓN RNAV/RNP NACIONALES DE LA REGIÓN CAR</b></p> <p>Que las Administraciones de Aviación Civil de la Región Caribe (CAR) desarrollen lo antes posible programas de Implantación de Rutas RNAV y RNP nacionales compatibles con los programas Regionales CAR/SAM de implantación de rutas RNAV y RNP que permitan estudiar el impacto que tendrá la implantación de estas rutas y sus valores RNP en el espacio aéreo y servicios de tránsito aéreo bajo su responsabilidad, y de esa manera permitir la implantación de estos elementos de forma integral, armoniosa y oportuna en la Región CAR.</p>	Estados / Territorios	Continuar los desarrollos de rutas RNAV y RNP.	Válida	Seguimiento
GEN	<p><b>CONCLUSIÓN 2/1 SEGUIMIENTO A LA EJECUCIÓN DE LAS RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES DE LAS REUNIONES MUNDIALES, REGIONALES Y SUBREGIONALES</b></p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales NACC, con vistas a continuar el desarrollo de los sistemas de navegación aérea en las regiones NAM/CAR satisfaciendo las necesidades de la aviación civil e incrementando la eficiencia, eficacia, y seguridad de la navegación aérea:</p> <p>a) optimicen el apoyo y la atención a la implementación de las Recomendaciones/Conclusiones de las Reuniones Mundiales, Regionales y Subregionales relacionadas con las esferas de navegación aérea AGA, AIS/MAP, ATM, CNS, MET y MCI/SAR;</p> <p>b) consideren los asuntos incluidos en el Apéndice a esta parte del informe como lineamientos principales de trabajo; y</p> <p>c) establezcan las coordinaciones y acuerdos bilaterales o multilaterales de cooperación apropiados para los propósitos expresados en los incisos anteriores.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Se debería optimizar el apoyo para la implementación de las Recomendaciones/Conclusiones que orientan el desarrollo de las esferas de navegación aérea considerando el Apéndice como lineamiento principal de trabajo.	Válida	Tomar nota
AIS	<p><b>CONCLUSIÓN 2/2 PROPUESTA DE UN PROYECTO ESPECIAL DE EJECUCIÓN (SIP) WGS-84 PARA LA REGIÓN CAR</b></p> <p>Que la Oficina NACC de la OACI presente al Consejo de la</p>	Oficina NACC de la OACI	-Debido a que solamente un SIP es aprobado por materia en cada región, el SIP	Válida	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
	OACI una propuesta para desarrollar un SIP WGS-84 en la Región CAR.		actual fue dirigido a cartas aeronáuticas y-datos electrónicos. Un seminario de cartas aeronáuticas-datos electrónicos programada se llevó a cabo del 22 al 25 de octubre de 2007 en República Dominicana. Se planteará un Proyecto de Cooperación técnica para concluir con el WGS-84		
FS	<p><b>CONCLUSIÓN 2/3 GRUPO PANAMERICANO DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (PAAST)</b></p> <p>Que los Estados, Territorios e Organizaciones Internacionales:</p> <p>a) alienten al personal de seguridad operacional, transportistas aéreo, aviación general, pilotos militares, operadores de aeropuerto, y controladores de tránsito aéreo a participar activamente en el programa PAAST; y</p> <p>b) consideren incorporarse a programas de la seguridad operacional, tale como ALAR y RIPP, como elementos regulatorios para otorgamiento de licencias de pilotos y controladores.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Se estuvo coordinando un Seminario/Taller en Curacao, Antillas Neerlandesas del 8 al 11 de mayo de 2006, pero fue pospuesto debido a la poca confirmación de asistencia por parte de los Estados y Organizaciones. Se coordinará para junio 2007, tratar con los DGAC el asunto ALAR, RIPP para ser incluidos como requisitos en la otorgación de licencias. Ver siguiente columna.	El nuevo grupo en formación (el grupo regional de la seguridad Panamerican a de Aviación, Se reunirá en San José y posiblemente e asumirá las funciones del PAAST.	Tomar nota
AIS	<p><b>CONCLUSIÓN 2/4 ACTIVIDADES ITHO/GESPAA</b></p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales:</p> <p>a) consideren al grupo GESPAA como un medio importante para proporcionar apoyo para cooperación</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	El GESPAA estudia la solicitud planteada por la Oficina NACC/OACI para apoyar el desarrollo	Válida	Tomar nota Dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
	técnica regional; y b) participen en actividades GESPAA según corresponda.		del proyecto de cooperación técnica para desarrollar los sistemas AIS/MAP (AIM). Hasta el presente las acciones de GESPAA se han dirigido a asuntos AVSEC.		
FS	<p><b>CONCLUSIÓN 2/5 ESTRATEGIA UNIFICADA PARA RESOLVER DEFICIENCIAS RELACIONADAS CON SEGURIDAD OPERACIONAL</b></p> <p>Que los Directores de Aviación Civil de los Estados y Territorios así como las Organizaciones Internacionales de la Región CAR acuerdan:</p> <p>a) participar activamente en el plan de implantación de la estrategia unificada para la resolución de deficiencias relacionadas con seguridad operacional; y</p> <p>b) proporcionar, cuando se solicite, asistencia a Estados fuera de la Región CAR.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Se requiere continuar el Plan de implementación de la estrategia unificada para la solución de las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional. El Grupo de seguridad de la aviación Panamericano contribuirá a la seguridad operacional y trabajara en nivel Panamericano a la resolución de deficiencias.	Válida	Tomar nota
FS	<p><b>CONCLUSIÓN 2/6 PROGRAMA IASDEX</b></p> <p>Que los Estados/Territorios reconozcan la importancia de las iniciativas para compartir datos de seguridad operacional tales como el programa IASDEX, y se les alienta para expresar interés en la FAA en una futura participación posible en esta iniciativa específica.</p>	Estados/ Territorios	Es importante continuar iniciativas sobre el intercambio de datos de seguridad operacional. OACI ha conducido cursos de ECCAIRS aproximadamente 18 AAC han sido entrenadas en el reportaje electrónicos de los incidentes de seguridad crítica y se creará un sistema regional de reportaje en taxonomía OACI.	Válida	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
FS	<p><b>CONCLUSIÓN 2/7 MEJORA DE LA CULTURA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN</b></p> <p>Los Directores de los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales NAM/CAR, de acuerdo con la necesidad e importancia de la cultura de la seguridad operacional, resuelven:</p> <p>a) cumplir con los requisitos de la OACI como elementos para una cultura de seguridad, y</p> <p>b) comprometerse a tomar otras medidas apropiadas para mejorar la cultura de la seguridad operacional de la aviación en sus respectivas organizaciones.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Es importante continuar el cumplimiento de los requisitos OACI y la aplicación de acciones apropiadas para mejorar la seguridad operacional. El RSAG-PA ha tomado la implementación del camino 3 del GASR, los impedimentos de los reportes de seguridad y la asociación con la cultura justa, será decidida la metodología de trabajo en San José en la reunión del RSAG_PA.	Válida	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
CNS ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 2/9 DESARROLLO DE IMPLEMENTACIÓN COORDINADA DE LOS SISTEMAS CNS/ATM EN LAS REGIONES NAM/CAR</b></p> <p>Que, con el propósito de continuar el desarrollo e implementación coordinada de los sistemas CNS/ATM en las regiones NAM/CAR, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de estas regiones:</p> <p>a) den seguimiento a la Matriz CNS/ATM que se presenta en el Apéndice A de esta parte del Informe;</p> <p>b) realicen su planificación e implementación de estos sistemas CNS teniendo en cuenta, entre otros aspectos, la Matriz referida en el epígrafe a) anterior;</p> <p>c) que con el apoyo de la Oficina NACC de la OACI ajusten la Matriz CNS/ATM mencionada, teniendo en cuenta la segunda enmienda al Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM que se espera será aprobada en el 2006; y</p> <p>d) que a través del mecanismo de reuniones regionales/subregionales NACC actualicen periódicamente la información de la Matriz CNS/ATM sobre el estado de desarrollo de los sistemas CNS/ATM en estas Regiones.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>Es importante dar seguimiento a las acciones indicadas en esta Conclusión para contribuir la implementación coordinada de los sistemas CNS/ATM.</p> <p>La Reunión NACC/WG/2 aprobó una matriz para un Plan de Implementación de Navegación Aérea que se presenta en la Nota de Estudio 07.</p>	Válida	Seguimiento
CNS/ ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 2/10 APLICACIONES DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS REGIONALES NAM/CAR PARA LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS</b></p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las regiones NAM/CAR con vistas a facilitar y obtener mayores beneficios en la implementación de los sistemas CNS/ATM y otros servicios aeronáuticos,</p> <p>a) busquen e implementen soluciones tecnológicas regionales que faciliten la integración, armonización y cooperación intra/inter-regional; y</p> <p>b) para la aplicación de las soluciones mencionadas en el epígrafe a) anterior, consideren la concertación de proyectos regionales de cooperación técnica.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>El Grupo de Trabajo de Centroamérica y Panamá debería contribuir al seguimiento de esta Conclusión.</p> <p>A este respecto, se presentarán en la Reunión varias NEs sobre la Propuesta de Proyecto Regional de Cooperación Técnica, así como el desarrollo de las actividades de Automatización en Centroamérica.</p>	Válida	Seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
CNS/ ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 2/11 INTERFAZ E INTEGRACIÓN OPERACIONAL DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM DE LAS REGIONES NAM/CAR</b></p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones NAM/CAR:</p> <p>a) definan los requisitos de automatización ATM, en conformidad con sus necesidades operacionales y técnicas;</p> <p>b) se basen en la Estrategia Regional para la Implantación del Sistema ADS-B, que se presenta en el Apéndice C a esta parte del informe;</p> <p>c) examinen otros requisitos regionales para la integración de los sistemas de automatización ATM;</p> <p>d) lleven a cabo acuerdos bilaterales o multilaterales para la integración de los sistemas de automatización ATM, con vistas a una automatización regional ATM, en conformidad con las orientaciones de la OACI;</p> <p>e) designen a un punto de contacto para que participe, en los trabajos para la integración de los sistemas de automatización ATM; y</p> <p>f) coordinen sus planes de acción con la Oficina Regional NACC de la OACI a fin de asegurar una integración regional de los sistemas de automatización ATM integral, armoniosa, interoperable y coherente con el Plan de Regional</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>Los Estados deben continuar el seguimiento de esta Conclusión.</p> <p>a), c), d), e) y f) En la Reunión se presenta una NE sobre el desarrollo de las actividades de Automatización en Centroamérica.</p> <p>b) En la NE sobre las actividades y desarrollos reportados por el NACC/WG se ofrece los avances en lo que ADS-B se refiere.</p>	Válida	Seguimiento
CNS	<p><b>CONCLUSIÓN 2/12 ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MODERNIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE EQUIPOS D-ATIS EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE LA REGIÓN CAR</b></p> <p>Que, teniendo en cuenta las experiencias de COCESNA en el desarrollo de un nuevo equipo DATIS, los Estados y Territorios de la Región CAR y COCESNA examinen y consideren adoptar un plan de modernización de equipo e implementación de servicio D-ATIS en los aeropuertos internacionales, en conformidad con los requisitos ATM.</p>	Estados/ Territorios/ COCESNA	<p>Los Estados deberían adoptar un plan de modernización e implementación de equipos ATIS en conformidad con los requisitos ATM.</p> <p>Se espera que COCESNA y los Estados reporten sus avances en este tópico como ser lo planificado para las unidades ATS de Honduras y lo</p>	Válida	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
			implantado en Costa Rica.		
CNS	<p><b>CONCLUSIÓN 2/13 APOYO DE LOS ESTADOS DE LAS REGIONES NAM/CAR A LA POSTURA DE LA OACI PARA LA CMR-2007 DE LA UIT</b></p> <p>Que, los Directores de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR, que aún no lo hayan hecho, adopten las siguientes medidas pertinentes para apoyar la postura de la OACI en la CMR-2007 de la UIT:</p> <p>a) nominar a un punto focal o a una persona de contacto con su respectiva autoridad nacional de gestión del espectro de radiofrecuencias para incorporar la postura de la OACI que figura adjunta a la Circular Ref.: E 3/5-05/85, fechada el 12 de agosto de 2005, al preparar la postura de su Estado para la CMR-2007 de la UIT, así como con la OACI para la coordinación de las cuestiones relacionadas con la CMR-2007;</p> <p>b) participar de manera activa en las reuniones de CITEL de la Organización de Estados Americanos (OEA) sobre el trabajo preparatorio para la CMR-2007;</p> <p>c) participar de manera activa, siempre que sea posible, en las reuniones de los grupos de trabajo de la OACI y otras actividades que sean convocados por la OACI relacionados con la postura de esta organización para la CMR-2007; y</p> <p>d) asegurar que, hasta donde sea posible, se incluyan representantes de las administraciones de aviación civil en las delegaciones nacionales que asistan a la conferencia para asegurar el respaldo a la postura de la OACI para la CMR-2007 en las cuestiones relacionadas con la aviación civil.</p>	DGACs NAM/CAR	<p>Teniendo en cuenta el relativo poco tiempo restante para la CMR-2007 y la importancia de esta Conferencia, los Estados que aún no lo hayan hecho, deberían adoptar, lo antes posibles, las acciones indicadas en esta Conclusión.</p> <p>La Reunión CMR-2007 se ha concluido con resultados satisfactorios segunda postura propuesta por OACI y respaldada por los Estados.</p>	<p>Válida</p> <p>A darse como finalizada para la próxima NACC/DCA /3</p>	Seguimiento
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 2/14 IMPLANTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE</b></p> <p>Que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales, tomen en cuenta la información que se incluye en el Apéndice E a esta parte del informe, en sus trabajos de implementación futura de la Navegación Basada en la Performance en sus espacios aéreos.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	En la Nota de Estudio 07 se incluye un plan de acción para que los Estados implementen de forma armoniosa la navegación basada en la performance	Válida	Seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 2/17 APOYO A LOS TRABAJOS ATM EN LAS REGIONES NAM/CAR</b></p> <p>Que las Administraciones de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR continúen apoyando la labor de los Grupos de Trabajo para el desarrollo e implementación regional de los elementos ATM aplicables a las Regiones NAM y CAR.</p>	DGAC	Se requiere que las administraciones elaboren su plan de acción e informen a la OACI de los avances alcanzados.	Válida	Seguimiento
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 2/18 IMPLANTACIÓN DE LA GESTIÓN DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO (ATFM) EN LA FIR CENTROAMÉRICA</b></p> <p>Que, considerando los importantes beneficios operacionales y económicos para la comunidad ATM, derivados de la implantación de un sistema de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM) eficiente y seguro, los Estados que conforman la FIR Centroamérica y COCESNA:</p> <p>a) inicien, bajo la coordinación de COCESNA, las acciones relativas a la implantación de un sistema ATFM sub regional para la FIR Centroamérica, considerando para tal fin las guías y orientaciones de la OACI, así como las tareas y programa de implantación a ser acordados en las regiones CAR/SAM;</p> <p>b) continúen las coordinaciones con los Estados, la Oficina Regional NACC de la OACI y otras Organizaciones Internacionales, operadores aéreos, otras Unidades ATFM y entidades afines dentro de un marco cooperativo, con el objetivo de establecer un sistema ATFM eficaz, seguro y de alto beneficio; y</p> <p>c) presenten en la Reunión NACC/DCA/3, a través de COCESNA, un informe sobre el estado de avance de este proyecto.</p>	Estados/ COCESNA	COCESNA ha elaborado un plan de acción. Se espera recibir informes de los avances alcanzados.	Válida	Seguimiento
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 2/19 IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ATFM EN LAS REGIONES NAM/CAR</b></p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales inicien las actividades correspondientes para:</p> <p>a) aplicar la estrategia conjunta NAM/CAR, que se señala en el Apéndice H a esta parte del Informe, para el desarrollo del sistema ATFM mediante:</p> <p>i) el establecimiento de un sistema ATFM regional CAR;</p> <p>ii) el establecimiento armonizado de un sistema ATFM interregional NAM/CAR; y</p> <p>b) coordinar sus actividades de implementación con la</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Se ha llevado a cabo tres reuniones ATFM en las que se discutieron los aspectos para la implementación ATFM.	Válida	Seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
	Oficina regional NACC de la OACI a fin de lograr una implementación ATFM regional, armoniosa e interoperable.				
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 2/20 IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL</b></p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones NAM/ CAR que aún no lo hayan hecho:</p> <p>a) elaboren un plan de acción para implantar a más tardar el 30 de noviembre de 2006 un sistema de gestión de la seguridad operacional a través de programas sistémicos y apropiados;</p> <p>b) establezcan los niveles y objetivos aceptables en materia de seguridad operacional, dentro de los espacios aéreos y aeródromos de su jurisdicción; y</p> <p>c) participen en las actividades que está llevando a cabo la OACI, a fin de fomentar la implementación de un sistema regional de gestión de la seguridad operacional.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Se espera que los Estados informen a la Reunión de los avances alcanzados. Se requiere dar seguimiento a esta Conclusión.	Válida	Seguimiento
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 2/21 IMPLANTACIÓN DE PROGRAMAS PARA LA EVALUACIÓN DE LA PERFORMANCE ATM</b></p> <p>Que los Estados y Territorios de la Región CAR y COCESNA implanten a más tardar el 30 de noviembre de 2006 un programa para la evaluación de la performance ATM, acorde a las orientaciones de la OACI (Anexo 11, Doc 4444, Doc 9854).</p>	Estados/ Territorios CAR/ COCESNA	La OACI organizo 1 curso para asistir en la implantación de la evaluación de la seguridad ATS. Se organizara otro curso en noviembre del 2008	Válida	Seguimiento
MET	<p><b>CONCLUSIÓN 2/22 CONCERTACIÓN DE ACUERDOS ENTRE LAS ADMINISTRACIONES DE AVIACIÓN CIVIL Y LAS AUTORIDADES MET DE LOS ESTADOS/TERRITORIOS/ ORGANIZACIONES INTERNACIONALES DE LA REGIÓN CAR</b></p> <p>Que, con la finalidad de mejorar la coordinación, cooperación y prestación de los servicios MET aeronáuticos, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de la región CAR, que aún no lo han hecho, concreten acuerdos escritos entre cada Administración de aviación civil y la autoridad meteorológicas nacional,</p> <p>a) identificando claramente sus respectivas funciones y la coordinación entre ellas; y</p> <p>b) que en el acuerdo se deje estipulado el mecanismo a seguir para asegurar la participación del personal MET en las reuniones, seminarios y talleres organizados por la OACI en coordinación con la OMM, de acuerdo con el Modus</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Es importante que los Estados, que aún no lo han hecho, concreten acuerdos escritos entre cada Administración de aviación civil y su correspondiente autoridad de meteorología nacional, estableciendo las respectivas funciones y la coordinación.	Válida	Seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
	vivendi concertado entre la OACI y la OMM (Doc 7475).				
<b>MET</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 2/23 COOPERACIÓN PARA LA EMISIÓN DE INFORMACIÓN SIGMET</b>          Que, con vistas a mejorar la emisión de información SIGMET, se insta a:</p> <p>a) las administraciones de aviación civil y a las autoridades meteorológicas de los Estados/Territorios a que aborden en forma conjunta mediante una Carta de Acuerdo entre las organizaciones/agencias involucradas en la recolección y difusión de información SIGMET los temas relacionados con la emisión de los SIGMET, teniendo en cuenta que los procedimientos utilizados deberían ser revisados y alineados en conformidad con los SARPS y material de orientación correspondiente de la OACI; y</p> <p>b) que IATA exhorte a sus líneas aéreas cuyas aeronaves que vuelen a través o cerca de fenómenos meteorológicos que podrían afectar la seguridad de vuelo, a brindar aeronotificaciones especiales oportunas y exactas.</p>		Se tomó nota sobre la necesidad de establecer acuerdos de cooperación entre cada administración de aviación civil con su respectiva autoridad meteorológica sobre la recolección y difusión de información SIGMET.	Válida	Seguimiento
<b>AIS/ MAP</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 2/24 ESTUDIO DEL CONCEPTO GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM)</b>          Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales:</p> <p>a) inicien los estudios que correspondan para la planificación y desarrollo del concepto AIM en los servicios AIS/MAP de la Regiones NAM/CAR y que, para tal fin, se incluya como una de las tareas del programa de trabajo de lo distintos Grupos de Trabajo existentes, teniendo como referencia el Plan Mundial de Navegación Aérea para los Sistemas CNS/ATM y las Recomendaciones de la 11ª Conferencia de Navegación Aérea; y</p> <p>b) tomen las medidas necesarias e inicien las acciones correspondientes para la aplicación del concepto AIM en los respectivos servicios AIS/MAP de la Regiones NAM/CAR.</p>	Estados/-Territorios/ Organizaciones Internacionales	Un seminario que incluye los temas del Concepto AIM y de las nuevas normas de los Anexos 4 y 15, estaba programado para llevarse a cabo en el segundo semestre de 2006 en República Dominicana, en conformidad con la Conclusión 13/40 de la Reunión GREPECAS/13, pero el Seminario fue pospuesto.. El Seminario se realizo en octubre de 2007 y se oriento al e-TOD y cartas aeronáuticas electrónicas	-Válida -Noviembre 2006 Ver apéndice C ala NE/08 de la reunión 93 de DGACs de CA y P	Tomar nota Dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
AIS/ MAP	<p><b>CONCLUSIÓN 2/25 PROYECTO REGIONAL IPGH/OACI PARA LA PRODUCCIÓN DE CARTAS AERONÁUTICAS</b></p> <p>Que, teniendo en consideración las dificultades que en general han habido en la Región CAR en relación con la producción de Cartas Aeronáuticas requeridas en el Anexo 4, y la iniciativa del Grupo GESPAA para auspiciar los estudios preliminares para desarrollar un proyecto regional de cooperación, los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM:</p> <p>a) consideren su integración al proyecto de producción de cartas aeronáuticas que se propone dentro de los esquemas de cooperación técnica de la OACI y del IPGH;</p> <p>b) consideren la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM) regional dentro de las especificaciones del proyecto;</p> <p>c) apoyen el trabajo del Grupo de Trabajo de Cartas Aeronáuticas OACI/IPGH, que funciona dentro del mecanismo del GREPECAS, con el objeto de desarrollar el proyecto bajo los Términos de Referencia y Programa de Trabajo que aparecen en el Apéndice M a esta parte de Informe; y</p> <p>d) soliciten el apoyo del IFFAS.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>El proyecto sobre producción de cartas aeronáuticas elaborado por la D/TCB de la OACI en coordinación con el IPGH ha sido sometido a la consideración de los Estados. - su ejecución.</p> <p>Se esta desarrollando un proyecto con el área de Cooperación técnica de la OACI para la cartografía aeronáutica y otros temas AIM</p>	-Válida	Tomar nota y dar seguimiento.
AIS/ MAP	<p><b>CONCLUSIÓN 2/26 ADOPCIÓN DE MATERIAL GUÍA PARA EL PLAN DE CONTINGENCIA NOTAM</b></p> <p>Que los Estados y Territorios de las Regiones NAM/CAR y COCESNA, consideren el contenido del Plan de contingencia NOTAM para la FIR Habana como material guía en el establecimiento de acuerdos operacionales en materia de contingencia NOTAM.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>Se alentó a las Administraciones a implementar su respectivo plan de contingencia NOTAM basado en el material guía contenido en el Apéndice AE del Informe de la Reunión GREPECAS 13. Los Estados no han proporcionado información a esta Oficina, sobre este asunto</p>	- Válida	Tomar nota y dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
HRT	<p><b>CONCLUSIÓN 2/27 PLANIFICACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y DE CAPACITACIÓN</b>            Que aquellos Estados/Territorios que aún no cuenten con un proceso de planificación de los recursos humanos en los distintos servicios aeronáuticos que proveen, consideren con carácter de urgencia la necesidad de tomar las siguientes medidas:</p> <p>a) designar y preparar personal en la materia de planificación de recursos humanos dentro de las unidades responsables de los distintos servicios aeronáuticos;            b) desarrollar un plan sobre recursos humanos proyectado a cubrir las necesidades de los siguientes 5 años, incluyendo un programa de capacitación del personal de aviación civil involucrado en la implementación y operación de los nuevos sistemas CNS/ATM, seguridad operacional y seguridad de la aviación civil y establecer la fecha 31 de marzo de 2006 como fecha límite para terminar dicho plan; y            c) remitir a la Oficina Regional OACI/NACC a más tardar el 30 de enero de 2006 el formulario adjunto en el Apéndice O a esta parte del Informe, completado por las Administraciones.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	La Oficina NACC de la OACI no ha recibido la información requerida. Se requiere el seguimiento de esta conclusión.	-Válida	Tomar acciones
GEN	<p><b>CONCLUSIÓN 2/28 DAR PRIORIDAD A LA RESOLUCIÓN DE LAS DEFICIENCIAS EXISTENTES EN LA NAVEGACIÓN AÉREA</b>            Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, que aún no lo hayan hecho, con vistas a solucionar las deficiencias en la navegación aérea en las regiones NAM/CAR,</p> <p>a) utilicen la base de datos GANDD y proporcionen información para mantener actualizada esta base de datos;            b) elaboren e informen a la Oficina NACC de la OACI sus respectivos planes de acción para la solución de las deficiencias, de manera que sean recibidos antes del 30 de diciembre de 2005; y            c) den prioridad y proporcionen los recursos necesarios y disponibles para la solucionar lo antes posible las deficiencias.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>Se requiere continuar el seguimiento de esta conclusión.</p> <p>Esta conclusión se trata en el Asunto 3.1 del Orden del Día.</p>	Válida	Seguimiento
AVSEC	<p><b>CONCLUSIÓN 2/29 CUMPLIMIENTO CON LOS PROGRAMAS AVSEC</b>            Los Directores de Aviación Civil acordaron revisar y actualizar las políticas nacionales para asegurar una vigilancia eficaz del Anexo 17, Normas 3.1.1, Programa</p>	Estados	Todos estos temas están siendo cubiertos por el Programa de Auditoría de la Seguridad de la	Finalizada	Seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
	Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, 3.4.4, Control de calidad, 3.4.5, Evaluaciones, inspecciones y pruebas, 3.1.7 Programas de Instrucción y 3.3.1 Programa de seguridad de explotadores de aeronaves.		Aviación (USAP)		

-----

**REVISIÓN DE LAS CONCLUSIONES/DECISIONES DE LA REUNIÓN GREPECAS/14  
RELEVANTES PARA CENTROAMÉRICA**

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
<b>GEN</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 14/2 - IMPLANTACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DEL ALLPIRG/5 POR PARTE DE LOS ESTADOS</b></p> <p>Que los Estados de las Regiones CAR/SAM adopten acciones para la implantación de las siguientes nueve conclusiones del ALLPIRG/5:</p> <p>5/4, 5/5, 5/7, 5/8, 5/9, 5/11, 5/13 y 5/16</p>	Los Estados Centroamericanos y COCESNA.	Se espera que los Estados y COCESNA presenten sus planes de acción según recomendados por el ALLPIRG/5.
<b>ATM</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 14/4 - IMPLANTACIÓN DEL SMS Y CURSOS PARA FORMACIÓN DE INSTRUCTORES.</b></p> <p>Que los Estados al planificar la implantación del SMS:</p> <p>a) den una alta prioridad a la ejecución a dichos programas; y</p> <p>b) cuando reciban instrucción sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional, a través del programa de instrucción de la OACI, designen instructores para proseguir con cursos de instrucción, con miras a lograr, una implantación efectiva del SMS, en correspondencia con los SARPs de la OACI.</p>	Los Estados Centroamericanos y COCESNA	Se dieron 12 cursos en el año 2007
<b>AI</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 14/5 - DOCUMENTO GENÉRICO SOBRE UN PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL.</b></p> <p>Considerando que la forma más efectiva de implantar/consolidar instalaciones/servicios multinacionales y realizar una gestión y prestación de servicios, es a través de la implantación de una Organización Multinacional Regional (OMR), y que se requiere para esto un documento básico de referencia sobre el cual se puedan realizar los estudios necesarios por los Estados/Territorios interesados, se:</p> <p>a) recomienda que los Estados/Territorios interesados en implantar una OMR utilicen, para este propósito, el resumen del contenido del Proyecto de Acuerdo Constitutivo para una Organización Multinacional Regional (OMR), que se adjunta como <b>Apéndice A</b>, el Proyecto de Acuerdo Constitutivo para el Establecimiento, Operación y Administración de una OMR, que se adjunta como <b>Apéndice B</b>, y el correspondiente anteproyecto de Estatuto que se adjunta como <b>Apéndice C</b> a esta parte del Informe; y</p> <p>b) solicita a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI hacer un seguimiento de las acciones que los Estados interesados lleven a cabo respecto a la implantación de una OMR, según sea apropiado</p>	Los Estados Centroamericanos y COCESNA	Finalizado. Solo algunos Estados de la Region SAM decidieron estudiar esta posibilidad

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
AI	<p><b>CONCLUSIÓN 14/6 - PROYECTO REGIONAL DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA FACILITAR LA IMPLANTACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR).</b></p> <p>Considerando las orientaciones del GREPECAS en relación a la implantación de servicios/instalaciones multinacionales, los Estados interesados en implantar OMRs, en coordinación con la OACI, consideren formular un Proyecto Regional de Cooperación Técnica que comprenda un acuerdo constitutivo para su establecimiento, operación y administración, tomando en cuenta los posibles objetivos contenidos en el Apéndice D a esta parte.</p>	Estados/Territorios	Finalizado. COCESNA ya es una OMR en la Región CAR
AVSEC	<p><b>CONCLUSIÓN 14/8 - RECLUTAMIENTO DE PROFESIONALES AVSEC</b></p> <p>Que los Estados:</p> <p>a) revisen los requisitos previos de la OACI y envíen esta información a personas calificadas en el campo AVSEC en sus administraciones; y</p> <p>b) alienten a personas calificadas a que presenten sus solicitudes a la OACI para ayudar a otros Estados a mejorar sus programas AVSEC.</p>	Estados/Territorios	Se tratará bajo la cuestión 5 del orden del día. Finalizada
AVSEC	<p><b>CONCLUSIÓN 14/14 - RED DE PUNTOS DE CONTACTO (PoC)</b></p> <p>Que los Estados:</p> <p>a) examinen los criterios de la información y designen a la autoridad competente para recibir y transmitir a través de esta Red las amenazas inminentes a las operaciones de la aviación civil internacional; y</p> <p>b) se registren con la OACI antes del <b>30 de septiembre de 2006</b> utilizando el formulario adecuado para la Red de puntos de contacto de seguridad de la aviación (PoC) de la OACI.</p>	Estados/Territorios	Pre-aprobada por Miembros de GREPECAS Finalizada
MET	<p><b>CONCLUSIÓN 14/15 - REVISIÓN DE ACUERDOS ENTRE LAS DIRECCIONES DE AVIACIÓN CIVIL Y LAS AUTORIDADES MET EN LOS ESTADOS/TERRITORIOS CAR</b></p> <p>Que los Estados/Territorios de la Región CAR, que hayan delegado la prestación del servicio meteorológico aeronáutico al servicio meteorológico nacional, revisen los acuerdos con las autoridades meteorológicas a fin de mejorar la prestación del servicio y el porcentaje de respuestas a las comunicaciones de la Oficina Regional NACC en lo que a meteorología aeronáutica respectan.</p>	Estados/Territorios	

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
MET	<p><b>CONCLUSIÓN 14/16 - DIAGRAMA DEL PLAN DE LLAMADAS DEL COMITÉ DE EMERGENCIAS PARA CENIZAS VOLCÁNICAS DE UN AERÓDROMO</b></p> <p>Que los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM utilicen el diagrama de plan de llamadas, que incluye la información de contacto (nombre, cargo, teléfono y celular) de todos los integrantes del comité de emergencias para cenizas volcánicas de un aeródromo, que se presenta como <b>Apéndice I</b> a esta parte del Informe.</p>	Estados/Territorios	
MET	<p><b>CONCLUSIÓN 14/18 - APLICACIÓN DE LA PLANTILLA PARA MENSAJES SIGMET Y AIRMET Y AERONOTIFICACIONES ESPECIALES (ENLACE ASCENDENTE)</b></p> <p>Que los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM actualicen sus procedimientos para aplicar estrictamente la plantilla para mensajes SIGMET y AIRMET y aeronotificaciones especiales (enlace ascendente), particularmente en lo que respecta al indicador de lugar y nombre de la FIR/CTA para la cual se expide el SIGMET, al inicio de la segunda línea del mensaje. Intercambio de información OPMET en las Regiones CAR/SAM</p>	Estados/Territorios	
MET	<p><b>CONCLUSIÓN 14/19 - CONTROLES DE INTERCAMBIO OPMET EN LAS REGIONES CAR/SAM</b></p> <p>Que, con el fin de mejorar la calidad y disponibilidad de los datos OPMET en las Regiones CAR/SAM:</p> <p>a) el Banco Internacional de datos OPMET de Brasilia envíe los resultados de los estudios y controles OPMET directamente a los responsables del Control OPMET de los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM; y</p> <p>b) los Estados/Territorios establezcan procedimientos para llevar a cabo controles de calidad y disponibilidad de los datos OPMET de sus aeródromos.</p>	Banco Internacional de datos OPMET de Brasilia y Estados/Territorios	

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
AGA	<p><b>CONCLUSIÓN 14/30 - PROPUESTA PARA IDENTIFICAR LAS POSIBLES DIFERENCIAS EN EL NIVEL DE PROTECCIÓN PARA LOS SERVICIOS DE SALVAMENTO Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS (TABLA AOP-1)</b></p> <p>Que:</p> <p>a) la OACI analice la posibilidad de modificar la columna 3 del Plan de Navegación Aérea de la OACI, Doc 8733, Volumen II – FASID, Parte III – AOP, a fin de incluir un nuevo rubro con datos sobre el tipo de aeronave, con su respectivo modelo, el cual sería utilizado para determinar la CAT RFF. Es decir, la columna 3 tendría dos rubros (categoría RFF y tipo/modelo de aeronave) en vez de uno; y</p> <p>b) los Estados/Territorios revisen los datos sobre salvamento y extinción de incendios contenidos en la columna 3, tomando en cuenta el tipo y modelo de la aeronave.</p>	<p>a) OACI</p> <p>b) Estados/Territorios</p>	<p>a) En consulta con Montreal</p>
AGA	<p><b>CONCLUSIÓN 14/31 - CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS/SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)</b></p> <p>Que:</p> <p>a) la OACI vuelva a enviar las encuestas sobre Certificación de Aeródromos/Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) a los Estados/Territorios durante el primer semestre de 2007;</p> <p>b) los Estados/Territorios llenen las encuestas sobre Certificación de Aeródromos/Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y las envíen a la brevedad posible, a más tardar dentro de los dos meses de la fecha de distribución.</p>		<p>Se enviaron las encuestas y pocos Estados/Territorios respondieron.</p> <p>Las encuestas fueron re-enviadas a los Estados/Territorios y se han recibido muy pocas respuestas de los Estados/Territorios de la Región CAR.</p>

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
<b>AIS</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 14/36 - REQUISITOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA CALIDAD PARA LOS AIM DE LAS REGIONES CAR/SAM</b></p> <p>Que los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM, teniendo en cuenta las ventajas que ofrece la aplicación normalizada de guías y procedimientos para la implantación de sistemas de gestión de la calidad en sus servicios AIM, adopten y apliquen:</p> <p>a) la Parte – 4 del Manual Guía para la Implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad para los AIM de las Regiones CAR/SAM; sobre la selección, competencia, formación y calificación para el personal del Servicio de Información Aeronáutica, tal y como se muestra en el <b>Apéndice N</b> a esta parte del Informe.</p> <p>b) los procedimientos de verificación y validación de datos aeronáuticos, contenidos en el <b>Apéndice O</b> a esta parte del Informe, que serán incorporados al contenido del Manual Guía para la Implantación de un Sistema de Gestión de la calidad en los AIM;</p> <p>c) los Procedimientos para la realización de Auditorias de la calidad en las áreas AIM (ver <b>Apéndice P</b> a esta parte del Informe), a fin de garantizar el desarrollo efectivo de este proceso en las Regiones CAR/SAM, conforme al Manual Guía de Calidad AIS; y</p> <p>d) los recursos y mecanismos necesarios para asegurar la conformación de un equipo de auditores líderes para asegurar la realización de las Auditorias de la calidad en los servicios AIM de las Regiones CAR/SAM.</p>	Estados y Territorios	<p>Para los incisos a) hasta c) COCESNA ha presentado sus avances y desarrollos en gestión de la Calidad AIS (AIM). Los Estados no han proporcionado información.</p> <p>Aun no se ha cumplido con el inciso d)</p>
<b>AIS</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 14/38 -INTEGRACIÓN DEL PROCESO DE ASISTENTE DE AUDITORIAS AIP (AAA) EN LOS AIS CAR/SAM</b></p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales:</p> <p>a) consideren integrar el AAA, que se encuentra para instalación gratuita en la <a href="http://www.eurocontrol.int/aim/public/standard_page/tools_aaa.html">web página <u>http://www.eurocontrol.int/aim/public/standard_page/tools_aaa.html</u></a> , en los AIS CAR/SAM para mejorar los procesos de producción del AIP a través de la evaluación y aplicación del AAA durante un tiempo de forma experimental; y</p> <p>b) elaboren el reporte sobre su uso que aparece en el <b>Apéndice S</b> a esta parte del Informe y lo envíen a las Oficinas Regionales NACC y SAM a más tardar el 31 de enero de 2008.</p>	Estados y Territorios	<p>COCESNA a través del ICCAE llevo a cabo un Seminario en Coordinación con AENA (España) sobre el AAA para los especialistas AIS de los Estados Centroamericanos.</p> <p>Aun no se recibe ningún reporte de uso del AAA en la Oficina NACC.</p>

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
AIS	<p><b>CONCLUSIÓN 14/39 -ACCIONES PARA EL USO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (GIS) EN LOS SERVICIOS AIM DE LAS REGIONES CAR/SAM</b></p> <p>Que, tomando en cuenta la conveniencia de evolucionar hacia el concepto de administración de la información aeronáutica digital por medios electrónicos en las Regiones CAR/SAM, y que el uso de los sistemas de información geográfica (GIS) podría contribuir directa y positivamente con estos requerimientos, a más tardar para finales de 2008:</p> <p>a) los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM consideren la implantación de Sistemas de Información Geográfica (GIS) en los servicios AIM, como soporte automatizado para la presentación electrónica de la información AIP y de las cartas aeronáuticas y que tomen las acciones para permitir la instrucción del personal AIS en el manejo práctico de los Sistemas GIS, para facilitar la implantación y operación de estos sistemas en sus servicios AIS; y</p> <p>b) las Oficina Regionales NACC y SAM tomen las acciones que sean necesarias, a fin de considerar como parte de los Proyectos Regionales de Cooperación Técnica pertinentes, el requerimiento sobre la implantación de Sistemas de Información Geográfica (GIS) como soporte automatizado para las actividades de los Servicios AIM en las Regiones CAR/SAM en directo apoyo al CNS/ATM.</p>	Estados y Territorios	Únicamente se recibió información de COCESNA sobre el desarrollo de su sistema GIS para propósitos del AIP digital y su presentación en pagina WEB

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
<p><b>AIS</b></p>	<p><b>CONCLUSIÓN 14/40 -CUMPLIMIENTO CON LOS SARPS CONTENIDOS EN EL CAPÍTULO 10 DEL ANEXO 15 DE LA OACI (DATOS ELECTRÓNICOS DEL TERRENO Y OBSTÁCULOS)</b></p> <p>Que los Estados y Territorios de las Regiones CAR y SAM, con miras a garantizar el suministro de los Datos electrónicos del Terreno y Obstáculos, tomen acción a fin de:</p> <p>a) incorporar dentro de su planificación, la implantación, al más breve plazo, de todos los procedimientos requeridos para asegurar que los Datos Electrónicos del Terreno y Obstáculos sean suministrados en el período comprendido entre el 20 de noviembre del 2008 (Anexo 15, 10.6.1.1) y el 18 de noviembre del año 2010 (Anexo 15, 10.6.1.2), respectivamente, conforme a lo establecido;</p> <p>b) garantizar el efectivo cumplimiento de lo indicado en el inciso a), mediante el establecimiento de un equipo de especialistas que se encargue de desarrollar los estudios técnicos pertinentes sobre esta materia;</p> <p>c) poner en ejecución un plan de acción orientado a la recolección de juegos de datos electrónicos del terreno y los obstáculos, para su clasificación, almacenamiento y disponibilidad en bases de datos digitales, conforme al contenido y estructura especificadas en el Apéndice 8 del Anexo 15 de la OACI; y</p> <p>d) asegurar la efectiva disponibilidad de los datos electrónicos del terreno y los obstáculos respecto al territorio nacional del Estado mediante la coordinación con los Institutos Geográficos Nacionales, para contar con Cartas Aeronáuticas de Vuelo Visual (VFR), en formato digital, a las escalas comprendidas entre 1:250,000 y 1:1,000,000, respectivamente.</p>	<p>Estados y Territorios</p>	<p>No se ha recibido información sobre este tema en la Oficina NACC de ningún Estado de Centro América.</p>

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
AIS	<p><b>CONCLUSIÓN 14/41 -TABLA AIS-4 DEL FASID CAR/SAM</b></p> <p>Que, en cumplimiento a la Recomendación 12/5 de la RAN CAR/SAM/3 y con base en el trabajo efectuado sobre esta materia, tanto por las Oficinas Regionales NACC y SAM como por el GREPECAS y por considerar, además, que éste es un requisito operacional para las Regiones CAR/SAM:</p> <p>los Estados CAR/SAM que aún no lo hayan hecho envíen a las Oficinas Regionales de la OACI la Tabla FASID AIS-4 que aparece en el <b>Apéndice T</b> a esta parte del informe debidamente llenada a más tardar el 31 de julio de 2007;</p> <p>con esa información, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI realicen la propuesta de enmienda para que se incorpore en el contenido del Doc 8733 – Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, Volumen II – FASID, la Tabla FASID AIS-4 – Requerimientos de Documentación Integrada de Información Aeronáutica en los aeropuertos internacionales para presentar a finales de agosto de 2007; y</p> <p>c) las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI tomen las acciones que sean necesarias, a fin de asegurar que los Estados CAR/SAM cumplan con mantener la información de la Tabla FASID AIS-4 debidamente actualizada.</p>	Estados y Territorios	Se ha recibido en la Oficina NACC información sobre este tema de los siguientes Estados: Costa Rica, Guatemala, Honduras y Nicaragua. Aun faltan Belice y El Salvador.
ATM/ CNS	<p><b>CONCLUSIÓN 14/43 -ACUERDOS PARA INTERFAZ DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS</b></p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM:</p> <p>a) tomen en consideración los estudios de viabilidad técnica y los beneficios operacionales y coordinen el establecimiento de acuerdos bilaterales o multilaterales para la interfaz de los sistemas automatizados entre dependencias ATS adyacentes;</p> <p>b) utilicen el material de orientación especificado como “<i>Documento de Control de Interfaz (ICD) para comunicaciones de datos entre dependencias ATS en las Regiones del Caribe y Sudamérica</i>”, incluido en el Apéndice 4A de esta parte del Informe, teniendo en cuenta que:</p> <p>i) el material de referencia de la OACI contenido en dicho documento es de aplicación regional; y</p> <p>ii) el material que en dicho documento no cumpla con los lineamientos de la OACI, se debería utilizar sólo como referencia y será acordado de manera bilateral o multilateral, según corresponda; y.</p> <p>c) las facilidades automatizadas que tengan otra interfaz puedan utilizar esa ventaja de manera de entrelazar sus sistemas bajo acuerdos bilaterales o multilaterales.</p>	Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM	Los avances reportados por los Estados y COCESNA al respecto se incluyen en la NE sobre la NACC/WG.

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
<b>ATM/ CNS</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 14/44 -ESTABLECIMIENTO DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA INTERFAZ DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM</b></p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM, formulen un Plan de acción para la interfaz de los sistemas automatizados ATM que incluya:</p> <p>a) el nombramiento de un experto como punto de contacto para llevar a cabo el trabajo de coordinación regional para la interfaz de los sistemas automatizados ATM;</p> <p>b) el análisis del nivel de servicio actual proporcionado por los sistemas automatizados ATS, así como los requerimientos para satisfacer las aplicaciones operacionales futuras de la comunidad ATM utilizando la <i>Tabla sobre Requerimientos Operacionales ATS para los Sistemas Automatizados</i>, incluida en el Apéndice 4B a esta parte del Informe; y</p> <p>c) documentar el plan de acción y compartir las mejores prácticas y experiencias con otros Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, que así lo requieran.</p>	Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM	Los avances reportados por los Estados y COCESNA al respecto se incluyen en la NE sobre la NACC/WG.
<b>ATM</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 14/45 -CAPACITACIÓN SOBRE EL ANÁLISIS DE LAS GRANDES DESVIACIONES DE ALTITUD (LHD)</b></p> <p>Que, tomando en cuenta la necesidad de disponer de expertos calificados en las actividades del Grupo de tarea Escrutinio (GTE) los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM:</p> <p>a) apoyen la instrucción sobre el análisis de las grandes desviaciones de altitud, como parte de las actividades regionales;</p> <p>b) envíen expertos técnicos a las sesiones de instrucción, con miras a que se conviertan en participantes regulares del GTE; y</p> <p>que la OACI tome las acciones necesarias para coordinar las sesiones de instrucción del GTE en cada Región.</p>	Estados/Territorios	Se impartió un curso sobre análisis de LHDs en conjunto con la cuarta Reunión del GTE. Se espera organizar otro ciclo de curso/reunión durante el cuarto trienio de 2008.
<b>ATM</b>	<p><b>CONCLUSIÓN 14/46 -MAPA DE RUTA PBN CAR/SAM</b></p> <p>Que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales adopten y apliquen el Mapa de Ruta PBN para las Regiones CAR/SAM que figura en el <b>Apéndice W</b> a esta parte del informe.</p>	Estados/Territorios	Se ha iniciado los trabajos de implantación con guías regionales para los Estados

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 14/48 -ACUERDOS OPERACIONALES ATFM</b></p> <p>Que aquellos Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM que así lo requieran y que aún no lo hayan hecho revisen sus acuerdos operacionales bilaterales entre dependencias ATS e incluyan medidas de equilibrio entre demanda y capacidad, a más tardar el <b>30 de noviembre de 2008</b>.</p>	Estados/Territorios	Se han iniciado acciones de acuerdos ATFM
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 14/49 -ADOPCIÓN DEL CONCEPTO OPERACIONAL ATFM PARA LAS REGIONES CAR/SAM</b></p> <p>Que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM:</p> <p>a) adopten el Concepto Operacional ATFM de las Regiones CAR/SAM (CONOPS ATFM) que aparece en el <b>Apéndice X</b> a esta parte del informe.; y</p> <p>b) establezcan un programa de trabajo para permitir la implantación del CONOPS ATFM.</p>	Estados/Territorios	Se adopto el Concepto Operacional ATFM como material regional
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 14/50 -CATÁLOGO DE PLANES DE CONTINGENCIA ATS DE LAS REGIONES CAR/SAM</b></p> <p>Que:</p> <p>a) se adopta el Modelo de Catálogo de planes de contingencia ATS de las Regiones CAR/SAM que figura en el <b>Apéndice Y</b> a esta parte del Informe; y que</p> <p>b) los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM envíen a la OACI, antes del 01 de Junio de 2007, la información actualizada sobre la situación actual de sus planes de contingencia, el punto de contacto, una descripción general de facilidades y servicios que garantizan la continuidad para su inclusión en dicho documento.</p>	Estados/Territorios	Los Estados han proporcionado sus planes de contingencia y puntos de Contacto

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
ATM	<p><b>CONCLUSIÓN 14/51 -REORGANIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO EN APOYO A LOS OBJETIVOS DE DESEMPEÑO ATM PARA LAS REGIONES CAR Y SAM</b></p> <p>Que en apoyo a la evolución desde un enfoque basado en sistemas hacia uno basado en el desempeño, para la planificación e implementación de la infraestructura de navegación aérea:</p> <p>a) los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM tomen las acciones necesarias para elaborar e implementar programas de trabajo ATM nacionales de acuerdo a los objetivos de desempeño del Comité ATM, y</p> <p>b) la OACI continúe la coordinación para reorganizar los Programas de Trabajo ATM de las Regiones CAR y SAM acorde a las nuevas Iniciativas del Plan Mundial (GPI) y en apoyo a los Objetivos Estratégicos de la OACI.</p>	Estados/Territorios	Se ha iniciado la reorganización de los Grupos de Trabajo en las Regiones CAR y SAM. Se espera finalizar la tarea a fines del 2009.
CNS	<p><b>CONCLUSIÓN 14/52 -REVISIÓN PARA LA ADOPCIÓN DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN PARA LA INTERCONEXIÓN MEVA II/REDDIG</b></p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales miembros de las redes VSAT MEVA II y la Organización de la REDDIG, con el propósito de implementar la interconexión de estas redes, y coordinar sus operaciones:</p> <p>a) estudien y revisen para la posible adopción del Memorando de Entendimiento (MoU); y</p> <p>b) aprueben y ejecuten las tareas que les correspondan del Plan de Acción que se presenta en el Apéndice Z de esta parte del Informe.</p>	Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>Ningún Estado Miembros de MEVA ha indicado objeción a esta firma, recibándose la firma de todos Miembros directamente implicados en esta Interconexión. El Plan de Acción fue actualizado y se prevé su conclusión para el primer trimestre del 2009.</p> <p>FINALIZADA</p>

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
CNS	<p><b>CONCLUSIÓN 14/56 -DESACTIVACIÓN GRADUAL DE LAS ESTACIONES NDB</b></p> <p>Que los Estados, Territorios, Organizaciones Internacionales y usuarios del espacio aéreo, con vistas a la elaboración de un Plan de desactivación gradual de las estaciones NDB sin afectar la seguridad operacional:</p> <p>a) analicen el servicio que proporciona cada estación NDB, su función, la existencia de procedimientos con otras ayudas como VOR/DME, GNSS-RNAV, así como la capacidad/desarrollo de las aeronaves que operan en el espacio aéreo servido;</p> <p>b) basado en el análisis descrito en el epígrafe a) anterior y en el formato de la Tabla que se presenta en el Apéndice AF de esta parte del Informe, elaboren un plan de desactivación gradual de las estaciones NDB; e</p> <p>c) informen a la Oficina regional NACC o SAM de la OACI, según corresponda, sobre sus respectivos planes de desactivación de estaciones NDB, de manera que sean recibidas antes del <b>30 de noviembre de 2007</b>.</p>	Estados, Territorios, Organizaciones Internacionales y usuarios del espacio aéreo	Algunos Estados han remitido su información para la desactivación de los NDB, y se elaboro un Plan inicial de desactivación NDBs durante la Sexta Reunión del Subgrupo ATM/CNS.
GEN	<p><b>CONCLUSIÓN 14/59 -COORDINADOR NACIONAL PARA ACTUALIZAR LA BASE DE DATOS DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AEREA DEL GREPECAS</b></p> <p>Que,</p> <p>a) los Estados/Territorios nombren un Coordinador Nacional para actualizar la Base de Datos del GREPECAS sobre deficiencias en la Navegación Aérea (GANDD);</p> <p>b) el nombre del Coordinador Nacional, dirección electrónica, teléfono, fax, etc., sean enviados a las Oficinas Regionales de la OACI, <b>no más allá</b>, del 31 de mayo de 2007; y,</p> <p>las Oficinas Regionales promuevan un taller para el entrenamiento de los Coordinadores Nacionales a fin de que los mismos dominen plenamente todos los aspectos concernientes a la GANDD.</p>	Este punto se trata en el Asunto 3.1 del Orden del día.	

ÁREA	CONCLUSIÓN/DECISIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO
AGA	<p><b>CONCLUSIÓN 14/61 -ANÁLISIS DE DEFICIENCIAS DE AREAS DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTA (RESA) Y FRANJAS DE PISTA</b></p> <p>a) Que los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM, según corresponda, envíen información actualizada a las Oficinas Regionales de la OACI, a más tardar el 30 de enero de 2008, para su posterior análisis en el AGA/AOP/SG del GREPECAS sobre:</p> <p>i) los extremos de pista específicos y/o pistas completas que no cumplan con las SARP sobre la RESA y/o la franja de pista, a fin de determinar las posibles alternativas de mitigación;</p> <p>ii) las alternativas que permitan solucionar las deficiencias para cumplir con las SARPS sobre la RESA y/o la franja de pista; y,</p> <p>b) las Oficinas Regionales envíen la información referida en los acápites i) y ii) al Subgrupo AGA/AOP/SG para que su Grupo de Tarea sobre RESA/Franjas de Pista estudie formas alternas de cumplir con las respectivas normas de la OACI.</p>		<p>El Grupo de Tarea de sobre RESA/Franjas de Pista ha puesto a la disposición de los Estados/Territorios un basto material técnico sobre el tema.</p> <p>El AGA/AOP/SG formuló un Proyecto de Conclusión solicitando que GREPECAS solicite a la OACI la inclusión de un texto al Anexo 14 que permita la ampliación especial de las distancias declaradas para el uso de áreas pavimentadas en exceso, para la obtención de RESAs</p>
FS/ AVSEC	<p><b>CONCLUSIÓN 14/64 -ACTIVIDADES DEL ITHO/GESPAA</b></p> <p>Los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales:</p> <p>a) consideren al GESPAA como un medio para proveer apoyo a la cooperación técnica regional; y</p> <p>b) participen en las actividades del GESPAA como lo consideren apropiado.</p>	Estados/Territorios	Considerar como finalizada

----

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:                   Cuestiones sobre Navegación Aérea**

**3.1                   Revisión del estado de las deficiencias en Navegación Aérea**

3.1.1               Esta parte del informe presenta la información que la Reunión actualizó sobre las deficiencias de prioridad “A”, “B” y “U” en todas las áreas de navegación aérea de los Estados de Centroamérica. Asimismo, se revisaron las acciones de los referidos Estados para la corrección de las ya citadas deficiencias, en base a la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea formulada por el Consejo de la OACI.

3.1.2               La Reunión fue informada acerca de la Octava Junta de Seguridad Aérea (ASB/8) que se celebró en Lima, Perú, del 5 al 6 de marzo de 2008, y en donde se acordó enviar a los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales las deficiencias “U” del GREPECAS para que realicen una evaluación de riesgo de cada deficiencia “U”, y de los aspectos de la metodología uniforme aprobada por el Consejo. De igual manera, acordó que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales determinen el índice de riesgo de cada deficiencia, de acuerdo con la metodología SMS de la OACI para la evaluación de riesgo.

3.1.3               Por otra parte, se comentó que la aplicación de la “acción de último recurso”, tal como lo plantea la Conclusión 13/92 del GREPECAS, está bajo estudio, y concluirá luego que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales respondan a los requerimientos solicitados para la clasificación de las deficiencias “U”.

3.1.4               Se aclaró, por parte de la Secretaría, que la página GANDD se está actualizando y que será más “amigable”. Además, se hizo énfasis en que la revisión de las Deficiencias en la Navegación Aérea es principalmente responsabilidad de las autoridades de aviación civil. Es de la incumbencia de los Directores de Aviación Civil el tomar nota de dichas deficiencias y ejecutar las acciones necesarias para su solución. Información actualizada de las deficiencias de navegación aérea vigentes fueron entregadas durante la Reunión a los señores Directores.

3.1.5               La Reunión tomó nota de que no todos los Estados de Centroamérica han informado a la Oficina Regional NACC de la OACI sobre el Plan de Acción desarrollado para dar solución a las deficiencias en el ámbito de la navegación aérea. En este contexto, y considerando la preocupación que en forma reiterativa han expresado la Comisión de Aeronavegación, el Consejo de la OACI, las medidas recomendadas por la Reunión ALLPIRG/5 y del GREPECAS, se insta a aquellos Estados que aún no lo han hecho, a que implanten la Conclusión 13/92 del GREPECAS utilizando la GANDD. Asimismo, las autoridades de aviación civil deben tomar nota de la responsabilidad que tienen de proveer servicios para la navegación aérea seguros, regulares y eficientes, de acuerdo con el Artículo 28 del Convenio de Chicago.

3.1.6               Por último, la Reunión acordó proporcionar comentarios a las deficiencias “U” antes del 15 de agosto de 2008, según la Conclusión ASB/8/2 de la Reunión ASB/8.

**3.2 Revisión de los temas y asuntos sobre: CNS/ATM, AGA, AIM y desarrollos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)**

**Avances en la implementación de los sistemas de Navegación Aérea: grupo de trabajo NACC/WG**

3.2.1 La Reunión fue informada del acuerdo alcanzado en la ALLPIRG/5 de la OACI, para adoptar un enfoque basado en el desempeño, y emprender pasos para garantizar la armonización de los trabajos regionales y nacionales, que se alineen al concepto operacional mundial ATM, en apoyo a los procesos de planificación e implementación de la OACI y las directivas del Consejo de la OACI, tal y como se acordó en la conclusión GREPECAS 14/51 para armonizar el programa de trabajo regional ATM.

3.2.2 La Reunión tomó nota que, a pesar de que algunos Estados ya han iniciado el trabajo de elaboración de los planes nacionales, como el NEXGEN de los Estados Unidos, estos han sido elaborados en diferentes formatos para la implementación, por lo que es necesario armonizar los planes que deberían contener las tareas que a corto y mediano plazo faciliten la implementación de un sistema de servicios de navegación aérea (ANS) ínter-operable entre las Regiones NAM y CAR. Las tareas a largo plazo serán incorporadas paulatinamente según las directrices del Doc 9750 - *Plan mundial de navegación aérea* de la OACI, a medida que se logren los resultados de la implementación.

3.2.3 En este sentido, la Reunión tomó nota de la formación del Grupo de Trabajo para las Regiones de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (CAR/NAM), denotado NACC/WG, para la armonización de los planes de trabajo de implementación de infraestructura de los servicios de navegación aérea, detallando las actividades y alcances logrados en sus primeras dos reuniones. En el **Apéndice A** se presenta un resumen de estas reuniones.

3.2.4 Dentro de los temas tratados durante la NACC/WG/02, la Reunión identificó la importancia y atención de parte de los Estados hacia el nuevo formato de Plan de Vuelo, que se circuló a los Estados/ Organizaciones Internacionales, y que se prevé su aplicación para el 2012, a lo cual se deberá planificar una transición e implementación armoniosa hacia este nuevo formato de plan de vuelo, y que los Estados/Organizaciones Internacionales que estén actualizando o están en planes de modernizar sus Sistemas de Procesamiento de planes de vuelo tengan en cuenta esta disposición. Por lo cual, la Reunión formuló la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 93/01 IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO**

Que, considerando la importancia de la Enmienda 1 al Doc 4444, cuya aplicación se prevé para el año 2012, los Estados Centroamericanos y COCESNA desarrollen un plan de transición e implementación armoniosa del nuevo formato de Plan de Vuelo de la OACI y los mensajes ATS relacionados, en sus sistemas automatizados y lo presenten a la Reunión DGCA/CAP/94.

3.2.5 La Reunión revisó y tomó nota de las conclusiones que se han alcanzado en las Reuniones de la NACC/WG, según el detalle presentado en el **Apéndice B**. De esta actualización se resalta la conclusión NACC/WG 2/5 relativa a la organización del Grupo de Trabajo NACC/WG y gestión con los Grupos de Trabajo Subregionales (C/CAR, E/CAR, CA/ANE y CAN/MEX/USA), y el Plan de Implementación NAM/CAR, así como de los términos de referencia, programa de trabajo y organización acordadas para la NACC/WG.

3.2.6 La Secretaria cita que los temas que requieren actualización son en especial aquellos relacionados con el nuevo formato de Plan de Vuelo y la armonización de los servicios, así mismo, se pide que se continúe con los grupos de expertos que ya existen y no crear mas. En ese sentido el director de ACSA indico a la Reunión que se ha creado un grupo de especialistas en ATM, para implementar sistemas y crear regulaciones, por lo cual recomienda que se efectúe una Reunión para definir los aspectos técnicos y de términos de referencia a la cual se invite a participar a Panamá y a Republica Dominicana.

3.2.7 La Reunión consideró invitar a México y a la FAA de los Estados Unidos a participar en los grupos técnicos y se solicito a COCESNA a financiar las reuniones.

3.2.8 Se informó a la Reunión que se revisarán los términos de referencia y programa de trabajo del NACC/WG presentados por la Secretaría, y que serán sometidos a aprobación en la próxima Reunión NACC/DCA/3, a celebrarse en República Dominicana en el mes de septiembre de 2008. Por lo cual, la Reunión formuló la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 93/02 REVISIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO DE EXPERTOS DE NAVEGACIÓN AÉREA DE CENTROAMÉRICA**

Que, reconociendo la necesidad de armonizar los términos de referencia y programa de trabajo para la implementación de los aspectos de los sistemas de navegación aérea (AGA/AIM/ATM/CNS/MET) en Centroamérica:

- a) la Oficina NACC de la OACI, en coordinación con COCESNA, organice durante el primer trimestre del 2009 la próxima Reunión del Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos de Navegación Aérea, extendiendo la invitación para la participación de México, Panamá y Republica Dominicana;
- b) los Estados Centroamericanos México, Panamá, República Dominicana y COCESNA:
  - i) envíen expertos calificados en el área de navegación aérea para revisar los términos de referencia, programa de trabajo y organización del Grupo de Trabajo de Expertos de Navegación Aérea de Centroamérica; y,
  - ii) presenten la propuesta de reorganización de los trabajos del Grupo de Trabajo de Expertos de Navegación Aérea a la próxima Reunión DGCA/CAP/94.

### **Registro normalizado de direcciones de 24 bits para aeronaves con transpondedor Modo S**

3.2.9 La Reunión tomó nota de la directriz sobre los elementos preliminares para una estrategia regional consolidada sobre la implantación de los sistemas de vigilancia, resaltándose las consideraciones para la implantación terrestre de radares secundarios de vigilancia (SSR) en Modo S, y cómo su dirección de 24 bits está orientada a la aplicación del ACAS, ELT, SSR Modo S y el ATN con funcionalidades como VDL, AMSS, y otras. De igual forma, la Reunión tomó nota de que los Estados, Territorios y Organizaciones deben aplicar el procedimiento establecido por la OACI para la identificación de las aeronaves (Asignación de direcciones de aeronaves de 24 bits conforme lo indicado en el Anexo 10, Volumen III, Parte I, Apéndice al Capítulo 9 [*Plan mundial para la atribución, asignación y aplicación de direcciones de aeronaves*]).

3.2.10 La Secretaría ofreció varias orientaciones y consideraciones para un registro normalizado de las direcciones de 24 bits para las aeronaves con transpondedor en Modo S, cuyos detalles se adjuntan en el **Apéndice C** a este informe. Por lo cual, la Reunión formulo la siguiente conclusión:

#### **CONCLUSIÓN 93/03                      REGISTRO DE DIRECCIONES DE 24 BITS PARA AERONAVES CON TRANSPONDEDOR MODO S**

Que, tomando en cuenta que la utilización de los sistemas mundiales de comunicaciones, navegación y vigilancia se basan en la asignación a las aeronaves de direcciones exclusivas compuestas de 24 bits para aplicaciones, tales como el ACAS, ELT, SSR Modo S y el ATN con funcionalidades como VDL, AMSS, y otras, los Estados Centroamericanos:

- a) apliquen el procedimiento establecido por la OACI para la identificación de las aeronaves (asignación de direcciones de aeronaves de 24 bits conforme lo indicado en el Anexo 10, Volumen III, Parte I, Apéndice al Capítulo 9 [*Plan mundial para la atribución, asignación y aplicación de direcciones de aeronaves*]);
- b) publiquen lo correspondiente para informar y formalizar este procedimiento de registro para aplicación de los usuarios utilizando como referencia el formato presentado en el Apéndice B de la NE/06;
- c) implementen mecanismos para que esta información de asignación de direcciones de 24 bits esté disponible a los usuarios; y
- d) presenten el avance de las anteriores acciones a la Oficina NACC de la OACI a **más tardar el 30 de noviembre de 2009.**

### **Desarrollo de las actividades de automatización ATM en la Región**

3.2.11 La Reunión tomó nota de las actividades que se están realizando en la Región CAR para la implementación de la Automatización ATM, así como las consideraciones y aspectos que las Regiones NAM/CAR han considerado para la implementación de interfaces para la automatización ATM, cuyo detalle se adjunta en el **Apéndice D**. A este respecto, la Reunión tomó nota de las conveniencias para el uso del Plan de Vuelo Actualizado (CPL - *Current Flight Plan*) como intercambio de datos actualizados de planes de vuelo, y la necesidad de estudiar y analizar las capacidades/funcionalidades instalados en los nuevos centros de control en Centroamérica y Panamá para su implementación, para satisfacer los requerimientos de automatización ATM; por lo cual formuló la siguiente conclusión:

#### **CONCLUSIÓN 93/04                    USO DEL PLAN DE VUELO ACTUALIZADO (CPL) Y REVISIÓN DE LAS CAPACIDADES DE AUTOMATIZACIÓN DE LOS SISTEMAS**

Que, como parte de la implementación de la automatización ATM, tomando en cuenta la estrategia regional para la integración de los sistemas automatizados ATM y el Documento de Control de Interfaz (ICD) aprobado por GREPECAS, los Estados Centroamericanos y COCESNA:

- a) consideren el uso del Plan de vuelo Actualizado (CPL) para el intercambio de datos actualizados de planes de vuelo;
- b) estudien y revisen las capacidades/funcionalidades instaladas en sus centros de control correspondientes con vistas a planificar la implementación de los requerimientos de automatización ATM;
- c) informen de los resultados de las acciones a) y b) a la Oficina NACC de la OACI **a más tardar el 30 de septiembre del 2009**; y
- d) realicen las pruebas con el CPL entre centros de control adyacentes, donde se identifiquen beneficios de esta implementación, informando a la Oficina NACC de la OACI de sus resultados **a más tardar en febrero del 2010**.

3.2.12 Los Estados Unidos, por medio del Comando Sur (USSOUTHCOM), informó a la Reunión del interés en promover la integración de los radares de Centroamérica, las naciones del Caribe, y los países de Colombia, Ecuador y Perú, una iniciativa regional de integración llamada Integración del Espacio Aéreo Regional (RASI). Se indicó que la meta es ayudar a crear un dominio aéreo multinacional/multi-agencial integrado y cooperativo en la América Latina y el Caribe, siendo los subcomponentes de RASI: el Sistema Regional de Vigilancia Aérea (SRVA) y el desarrollo de los nuevos sitios de radares, según lo recomendado en el informe del Estudio del Espacio Aéreo Regional (RAIL) de Centroamérica (CENTAM).

#### **Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)**

3.2.13 Se proporcionó a la Reunión información sobre el marco estratégico para la transición en forma armonizada hacia la Gestión de Información Aeronáutica en los Estados y Organizaciones Internacionales CAR/SAM dentro del periodo 2008 al 2015. Esta transición contribuye al logro de los objetivos operacionales ATM/CNS.

3.2.14 La Reunión recordó que la 11ª. Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11), aprobó el Concepto Operacional ATM, y reconoció que en el entorno del sistema mundial ATM, previsto por el concepto operacional, los servicios de información aeronáutica (AIS) tienen uno de los más valiosos e importantes servicios. El sistema mundial ATM precisa una oportuna disponibilidad de las fuentes electrónicas autorizadas de alta calidad de información aeronáutica electrónica.

3.2.15 En ese sentido, la Reunión comentó que para alcanzar el objetivo ATM de la toma de decisiones en colaboración para operaciones más eficientes, la AN-Conf/11 fue de la opinión que la información aeronáutica deberá ser administrada de manera eficiente, compartida y sobre la base de un sistema amplio en el entorno ATM. También se citó que la información aeronáutica deberá estar disponible en tiempo real a través de un continuo intercambio entre las partes, debe ser flexible, adaptable e inter-operable, para asegurar la cohesión y el enlace entre los diferentes componentes del concepto operacional y lograr el rol del AIS. La AN-Conf/11 reconoció también la necesidad del intercambio y gestión de información aeronáutica para ser utilizada por diferentes servicios y usuarios.

3.2.16 El Congreso Global AIS en Madrid, España, en junio del 2006, apoyó la Recomendación 1/8 de la AN-Conf/11 y definió la necesidad de una estrategia para la transición del AIS al AIM. El Congreso acordó que es esencial que la OACI tome el liderazgo a nivel mundial con respecto a dicha transición, para lo cual, dicho Congreso elaboró diez recomendaciones solicitando a la OACI que tome acción o apoyo por parte de los Estados y Organismos Internacionales. En especial, la Recomendación 7 del Congreso Mundial AIS declaró que un prerequisite para la transición al AIM es que los Estados tendrán la alta prioridad para la implantación completa de los SARPS del Anexo 15, aquellos relacionados con el WGS-84, el sistema de gestión de calidad y la automatización.

3.2.17 Finalmente, la Reunión observó que es necesario implantar un plan detallado (*road map*) que administre y facilite la transición al AIM. Esta transición deberá ser apoyada por el Plan Mundial de Navegación Aérea, planes Regionales y planes de ejecución de los Estado y Organizaciones Internacionales, modificando el sistema actual de ATM que esté basado en islas aisladas de información civil y militar (AIS, MET, ATFM). La AIM, por otra parte, puede asegurar la singularidad de la información aeronáutica dentro del sistema ATM/CNS, por lo que la Reunión acordó la siguiente conclusión:

#### **CONCLUSIÓN 93/05                      TRANSICIÓN DE AIS/MAP AL NUEVO CONCEPTO AIM**

Que los Estados Centroamericanos y COCESNA:

- a) den prioridad a las recomendaciones 6, 7 y 8 emitidas por el Congreso Mundial AIM del 2006 (**Apéndice E**);
- b) revisen la primera versión del “Proyecto Estratégico para la Transición hacia el AIM”, como una guía para asegurar la ejecución de las acciones apropiadas para la transición del AIS al AIM (**Apéndice F**);
- c) se asigne personal calificado para el desarrollo de las nuevas tareas y las acciones apropiadas para la transición de AIS al AIM; y
- d) se considere al proceso de transición AIS – AIM como un objetivo a ser tratado dentro del Proyecto de Cooperación Técnica Regional NAM-CAR.

### **Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA)**

3.2.18 La Reunión tomó nota de que en las cuestiones sobre Navegación Aérea, Revisión de los temas y asuntos sobre CNS/ATM, AGA, AIM y desarrollos del Sistema de gestión de la Seguridad Operacional (SMS), se presentó información sobre Certificación de Aeródromos y Planes de Emergencia, proporcionando un resumen del estado de implantación del proceso de certificación de los aeródromos y de los Sistemas de gestión de la Seguridad Operacional en los aeropuertos internacionales de la Región CAR. Asimismo, se proporcionó una visión general de la situación de los Planes de Emergencia y de los Centros de Operación de Emergencia (COE) en los Estados/Territorios de esta Región CAR.

3.2.19 Se mencionó a la Reunión sobre la normatividad OACI que establece que los Estados certifiquen, mediante un marco normativo apropiado, los aeródromos utilizados para operaciones internacionales a partir del 27 de noviembre de 2003, y que para el 24 de noviembre de 2005, un aeródromo certificado tendrá en servicio un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

3.2.20 Se indicó a la Reunión, con relación a los Planes de Emergencia y Centros de Operación de Emergencia, la normatividad OACI específica que los Estados deben establecer un plan de emergencia en cada aeropuerto con relación a las operaciones de aeronaves y otras actividades desarrolladas en el aeropuerto. Se establece también que exista un centro de operaciones de emergencia fijo para manejar las situaciones de emergencia en cada aeropuerto.

3.2.21 Por otra parte, se dijo a la Reunión que las encuestas llevadas a cabo y presentadas en reuniones anteriores del AGA/AOP/SG, indicaron los avances de los Estados sobre la legislación básica e implantación de la certificación de aeródromos desde un punto de vista general, por lo que se solicitó a los Estados que informen, de forma objetiva, los avances en la certificación de cada uno de sus aeródromos, para que puedan identificar posibles necesidades de entrenamiento dirigido, apoyo de la Cooperación Técnica de la OACI, u otros aspectos necesarios para que se cumplan con los SARPS de la OACI en este sentido.

3.2.22 La misma iniciativa fue tomada en cuenta con relación a los sistemas de gestión de la seguridad operacional, principalmente después de la elaboración del manual Guía sobre el tema.

3.2.23 Se informó de que en los principales resultados de las encuestas a los Estados /Territorios NACC, se presentó el avance de la implementación de la documentación básica y de la implementación de los SMS. Asimismo, se hizo hincapié que algunos Estados no contestaron las encuestas, asumiendo que la causa de esto fue la falta de implementación de estas normas en sus respectivos aeropuertos internacionales.

3.2.24 En lo que concierne a los Planes de Emergencia, se informó a los asistentes que las misiones regulares de la OACI a los Estados/Territorios permitieron constatar algunos problemas en el cumplimiento de los requisitos mínimos, tanto para los Planes de Emergencia como para la implantación de los Centros de Operaciones de Emergencia.

3.2.25 A este respecto, se comentó que los problemas observados en las misiones regulares y los resultados de las encuestas a los Estados/Territorios se refieren a la falta de conciencia sobre los efectos de los Planes de Emergencia y COE en la seguridad operacional de las aeronaves/aeropuertos; ausencia de Planes de Emergencia y la desactualización de los mismos; la falta de prácticas total o parcial de dichos Planes; la discontinuidad en la realización de simulacros parciales en el año siguiente a la realización del simulacro total con el objeto de corregir los problemas observados; la no implementación del COE; y la falta de prácticas de estos COE.

3.2.26 Los principales resultados de las encuestas a los Estados/Territorios se presentan en el **Apéndice G** para la Región CAR.

3.2.27 A este respecto, la Reunión apoyó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 93/06                      CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS / SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL/PLANES DE EMERGENCIA Y CENTROS DE OPERACIÓN DE EMERGENCIA**

Que los Estados Centroamericanos actualicen la información sobre los aeropuertos internacionales contenidos en la Tabla AOP 1 del Plan de Navegación Aérea, Vol. II – FASID de acuerdo al **Apéndice H**, Implantación de Certificación de Aeródromos; **Apéndice I**, Implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en los aeródromos; y **Apéndice J**, Encuesta a los Estados / Territorios sobre Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia a esta parte del Informe (Apéndices A, B, y C de la NE/09) **a más tardar el 15 de octubre de 2008**.

3.2.28 La Reunión aprobó que los Estados deben enviar a la Oficina Regional NACC de la OACI información sobre el avance en la certificación de aeropuertos, implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) y Planes de Emergencia de Aeropuertos, Centros de Operación de Emergencia **antes del 15 de octubre del 2008**.

3.2.29 Se hizo mención a la Reunión sobre la Conclusión 92/2 de la Reunión de DGAC CAP/92 que recomienda la realización de un Taller de Certificación de Aeródromos y SMS en instalaciones ICCAE de COCESNA, la misma que se llevará a cabo en 2009.

3.2.30 Finalmente, sobre la realización del seminario taller sobre Planes de Emergencia y Centro de Operaciones de Emergencia, se mencionó a los asistentes que se tiene previsto llevarlo a cabo en Tortola, Islas Vírgenes Británicas, del 29 de septiembre al 3 de octubre de 2008, en virtud a la conclusión 14/29 del GREPECAS, que recomienda la coordinación del Taller en idioma inglés.

### 3.3 Seguimiento a otros asuntos de Navegación Aérea

#### **Meteorología Aeronáutica (MET)**

3.3.1 La Reunión reconoció la importancia del servicio meteorológico para la aviación en Centroamérica, ya que a pesar de los avances de la tecnología aeronáutica, las operaciones de las aeronaves aún son vulnerables a las condiciones meteorológicas adversas y a las nubes de ceniza volcánica, de tal manera que continúan ocurriendo accidentes, incidentes y demoras. Por lo tanto, la Secretaría hizo notar que, aunque se reconoce la importancia de este servicio, aún persisten diversas deficiencias que han sido comunicadas repetitivamente a los Estados y que también continúan las solicitudes de los usuarios (IATA) por datos meteorológicos operacionales (OPMET) no disponibles o que contienen errores y discrepancias.

3.3.2 El Oficial Regional de Meteorología informó que el Consejo de la OACI aprobó el Proyecto Especial de Ejecución (SIP) para el Mejoramiento del Servicio de Meteorología Aeronáutica en la Región del Caribe (CAR), el cual tiene como objetivo principal suministrar asistencia a las autoridades MET de los Estados/Territorios CAR para eliminar las deficiencias de los servicios meteorológicos empleados por la navegación aérea internacional, y mejorar el nivel de implantación de las SARPS contenidas en el Anexo 3, y en las instalaciones y servicios especificados en el Plan de navegación aérea para la Región CAR/SAM ANP, dando atención especial a la estandarización de los formatos de los mensajes y boletines meteorológicos empleando estrictamente los formatos establecidos por la OACI y por la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

3.3.3 Se informó a la Reunión que dentro del proyecto SIP también se atenderían asuntos relacionados con la emisión de avisos SIGMET (de nubes convectivas, ciclones tropicales y nubes de ceniza volcánica), la comunicación de datos meteorológicos, la utilización de productos del Sistema Mundial de Pronósticos de Área (WAFS), los recursos humanos y el sistema de alertamiento de tsunami.

3.3.4 La Secretaría puntualizó que en lo concerniente a Centroamérica, el Proyecto Especial de Ejecución (SIP) consistiría en:

- a) misión del Especialista Regional de Meteorología Aeronáutica a los Estados de Guatemala, Nicaragua y Belice, del 18 al 27 de agosto de 2008; y
- b) un seminario sobre el Servicio de Meteorología Aeronáutica en un Estado de Centroamérica en el primer trimestre de 2009.

3.3.5 Al respecto, el Director de Nicaragua ofreció auspiciar el Seminario, por lo que la Reunión formuló la siguiente conclusión:

#### **CONCLUSION 93/07 SEMINARIO SOBRE EL SERVICIO DE METEOROLOGIA AERONAUTICA**

Que:

- a) la Oficina NACC de la OACI, en coordinación con Nicaragua, organice durante el primer trimestre del 2009 un Seminario sobre el Servicio de Meteorología Aeronáutica con duración de una semana; y

- b) los Estados Centroamericanos efectúen arreglos y gestiones para que representantes meteorólogos de la aviación participen en el Seminario sobre los Servicios de Meteorología Aeronáutica auspiciado por Nicaragua.

3.3.6 También, se hizo notar a la Reunión que la Oficina Regional SAM tuvo a su cargo durante aproximadamente dos años la atención de asuntos MET en la Región CAR, ya que la Oficina Regional NACC no tuvo localmente un Especialista de Meteorología Aeronáutica, pero que México proporcionó a un meteorólogo para cubrir temporalmente este puesto. En este sentido, la Reunión acordó apoyar para que la Oficina NACC de la OACI cuente permanentemente con un(a) Especialista Regional en Meteorología Aeronáutica.

## APÉNDICE A

### RESUMEN REUNION CAR WG/1

#### Cuestión 1 del Orden del Día

#### Asuntos generales

#### 1.1 Conclusiones/Decisiones válidas de las Reuniones previas del DGAC CAP, C/CAR WG, C/CAR DCA, E/CAR WG y E/CAR DCA

1.1.1 Se revisó una revisión y seguimiento del estado de cumplimiento de las conclusiones vigentes de las Reuniones anteriores de los Grupos de trabajo y de Directores de Aviación Civil del Caribe Central y del Caribe Oriental. Con respecto a las Conclusiones de la 92ª Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de Centroamérica y Panamá, la Reunión no pudo realizar la revisión de estas Conclusiones debido a que los Estados de Centroamérica y COCESNA no estaban representados en la Reunión.

#### 1.2 Revisión del estado de las deficiencias de navegación aérea

1.2.1 La Reunión tomó nota de que:

- no todos los Estados han reportado a las Oficinas Regionales sus Planes de Acción para resolver las deficiencias de navegación aérea, resultando en una falta de actualización del GANDD por parte de los Estados/Territorios
- no se ha aprovechado el potencial de la base de datos de deficiencias de navegación aérea del GREPECAS (GANDD), disponible electrónicamente en la página web de la Oficina NACC y que en algunos casos se debe a la falta de personal responsable en cada Estado/Territorio que está a cargo de esta función de coordinación y recordó la Conclusión 14/59 sobre la necesidad de contar con un Coordinador Nacional para actualizar la Base de Datos del GREPECAS sobre deficiencias en la Navegación Aérea (GANDD).
- desde que el Consejo de la OACI aprobó para su implantación en 2001 la Metodología Uniforme para la identificación, evaluación y notificación de Deficiencias en la Navegación Aérea, han sucedido varios cambios que impactan el proceso de notificación y solución de deficiencias de navegación aérea, por lo que es necesario impulsar nuevas medidas para que apoyen a los Estados para la solución de sus deficiencias y establecer fechas para implantar estas soluciones.

#### 1.3 Análisis de los lineamientos de la OACI y del GREPECAS respecto a las actividades mundiales, inter e intra-regionales en los asuntos de navegación aérea

1.3.1 La Reunión tomó nota de que de acuerdo a las orientaciones del GREPECAS, de ahora en adelante, cada Estado y Grupo de Trabajo de la Región CAR deberá desarrollar un plan de acción para poner en práctica sus conclusiones, el cual será evaluado, incluyendo los posibles ajustes presupuestarios y la asignación de recursos, acorde al plan de acción sobre de las conclusiones adoptadas del GREPECAS. Al reevaluar los términos de referencia de todos los Grupos de Trabajo de la Región CAR, la Oficina NACC de la OACI está desarrollando un enfoque común para todos ellos con el fin de alinear sus programas de trabajo con los Objetivos Estratégicos de la Organización, y ha programado una amplia consulta regional con las Autoridades de Aviación Civil para concluir la revisión de los términos de

referencia de todos los Grupos mencionados a mediados de 2008. Considerando lo anterior, la Reunión acordó el Proyecto de *CONCLUSION 1/1: PROYECTO DE IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA REGIÓN CAR*

1.3.4 Se informó del Simposio mundial sobre la eficacia del sistema de navegación aérea, celebrada en la Sede de la OACI del 26 al 30 de marzo de 2007, que cubrió aspectos de la eficacia de la seguridad operacional, eficacia económica y de gestión, así como aspectos técnicos del sistema de navegación aérea. A este respecto, los Estados deberán, como mínimo, impulsar sus Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) para medir la eficacia en las áreas de seguridad operacional, calidad en el servicio, productividad y rentabilidad, basado en los lineamientos opcionales incluidos en el material de orientación “*Performance Management and Measurement for Air Navigation Services Providers*”, que se encuentra disponible en la página web del Simposium.

## **Cuestión 2 del Orden del Día                      Desarrollos ATM**

### **2.1                      Seguimiento a las estrategias y actividades de implantación relacionadas con los objetivos de la performance ATM contenidos en la Segunda Enmienda del Plan Mundial (Doc 9750) y las iniciativas de planificación correspondientes**

2.1.1 Se presentaron los objetivos de la performance ATM aprobados por la Reunión del GREPECAS/14 para que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales elaboren sus respectivos planes de acción o programas de trabajo. Cada objetivo de la performance describe los beneficios esperados y su conexión con los objetivos estratégicos de la OACI, las tareas designadas de acuerdo con el Doc. 9854 de la OACI, junto con las actividades regionales del programa de trabajo a ser finalizadas en el corto y mediano plazo, e incluyen una descripción de las tareas estratégicas y su relación con las GPs. Estos objetivos de la performance se usarán como la base para organizar el trabajo y asegurar que las actividades emprendidas de la Región CAR estarán en armonía con los programas de trabajo regionales NAT, NAM y SAM, conduciendo hacia la meta de implantar un sistema ATM mundial sin costuras.

2.1.2 Se formó un Grupo de Tarea regional ATM en la Región CAR, con la misión de analizar la optimización de su espacio aéreo y la estructura de la ruta ATS, basado en requerimientos operacionales y en las necesidades de los clientes, examinando y evaluando la estructura ATM actual, identificando las áreas de mejoramiento y desarrollo relacionadas con el mapa de ruta para poder alcanzar un sistema ATM sin costuras en la Región CAR. Para esto, la reunión adoptó la *CONCLUSIÓN 1/2 “CREACIÓN DE UN GRUPO DE TAREA CAR ATM.”*

### **2.2                      Seguimiento de las actividades e implantación regional relacionadas con la organización y gestión del espacio aéreo (AOM)**

2.2.1 Se determinó que la Región del Caribe requiere mejoras a la actual fragmentación del espacio aéreo, como armonizar la diversidad de sistemas nacionales, y mejoras a la segregación del espacio aéreo para uso militar, que a menudo impide un uso óptimo de espacio aéreo; lo que limita la capacidad del sistema para cubrir la demanda de las operaciones aéreas. De igual forma consideró que los Estados deberían aumentar los esfuerzos para optimizar y rediseñar la estructura de rutas y espacio aéreo para dar cabida a los sistemas existentes, asegurando al mismo tiempo que los sistemas emergentes y las nuevas soluciones tecnológicas puedan integrarse a la infraestructura de navegación aérea. El objetivo debe ser lograr la transparencia de funciones, procedimientos y operaciones en los diferentes espacios aéreos.

2.2.2 Teniendo como base la meta de la OACI de limitar o reducir las emisiones de gas, se recordó que los Estados tienen la responsabilidad de analizar el impacto que tiene el transporte aéreo sobre el clima global. Esto requiere acciones decididas por parte de los Estados para revisar y mejorar la estructura de rutas y espacios ATS, la gestión operacional del espacio aéreo y de aeropuerto con la promoción de una planificación y derrota flexible de los vuelos, implantación de la RNAV y la RNP sobre el espacio aéreo continental, implantar aproximaciones de descenso continuo, reducir las demoras y la emisión de ruido en los aeropuertos, etc.

2.2.3 Se dio a conocer las actividades del Proyecto WATRS Plus con la implantación de RNP 10 con separación lateral de 50 NM, y rediseño de rutas ATS en el espacio aéreo WATRS prevista para el 5 de junio de 2008 y la Reunión acordó la *CONCLUSIÓN 1/3 APOYO AL PROYECTO WATRS PLUS*.

2.2.4 Con la implantación RNP se evidencia una estrecha conexión entre los criterios para el diseño de procedimientos y del espacio aéreo en operaciones en ruta y en área terminal, y la garantía que únicamente aquellas aeronaves, sistemas y explotadores con performance certificada están autorizados para realizar las operaciones. Es conveniente que al momento de desarrollar los requisitos para el análisis de riesgo de las operaciones, así como las regulaciones nacionales para la aprobación de aeronaves y explotadores para realizar operaciones PBN, se tomen en cuenta las orientaciones operacionales desarrolladas por la OACI. Asimismo es importante que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales inviertan todos los recursos posibles para la instrucción de los controladores de tránsito aéreo y los pilotos, tomando en cuenta la futura implantación de este concepto en las Regiones CAR/SAM, según el Mapa de Ruta PBN aprobado por el GREPECAS/14, donde se establece una estrategia a corto plazo (hasta 2010) y mediano plazo (2011-2015), con metas para la implantación de la PBN en ruta y en área terminal, para elaborar sus propio plan de acción de implantación.

### **2.3 Seguimiento de las actividades de la implantación de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)**

2.3.1 Basado en la estrategia y programa de trabajo aprobado por la Reunión GREPECAS/14 para la implantación del servicio ATFM, se presentó un plan de acción para que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales desarrollen su plan de implantación ATFM en la Región CAR. De igual forma se tomó nota que para asegurar la capacidad, se requiere que los proveedores ATS planifiquen con una visión de cinco años, el personal suficiente y con las aptitudes requeridas para proporcionar el servicio de manera segura, regular y eficiente. Los análisis de capacidad ATS, se deberían enfocar primordialmente a los estudios de cargas de trabajo ocasionadas por las operaciones aéreas, así como a las medidas necesarias para equilibrar la demanda de estas operaciones con la capacidad del servicio proporcionado.

2.3.2 Se trató el concepto de toma de decisiones en colaboración (CDM) y lo relativo al plan de operaciones ATFM, indicando que las partes involucradas deberían utilizar todos los medios e instrumentos electrónicos disponibles, que les permitan analizar los diferentes escenarios que se presentan y coordinar las iniciativas acordadas para equilibrar la demanda y capacidad. Las tele conferencias han demostrado ser un excelente medio para asegurar la participación de todos los involucrados.

***Procedimientos de Contingencia Regionales:*** se informo de las actividades que lleva a cabo “Hurricane Hunters – Aircraft Flight Operations” bajo el distintivo de llamada TEAL y NOAA. Como el área de operaciones de los Hurricane Hunters incluye el Caribe, Golfo de México, Centro, Pacífico del Este y Atlántico del Oeste, se espera una coordinación con los Estados de Norte América, Centro América y del Caribe.

#### **2.4 Seguimiento de los programas de implantación relacionados con la gestión de la seguridad operacional de la gestión del tránsito aéreo (ATM)**

2.4.1 La Reunión tomó nota que entre las actividades de implantación relacionados con la gestión de la seguridad operacional ATM, destaca el Curso SMS que está siendo impartido por la OACI a todos los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales que así lo requieran para la implantación del SMS.

#### **2.5 Seguimiento de los avances logrados en cuestiones de búsqueda y salvamento**

2.5.1 Los Estados deberían adoptar medidas concretas de cooperación para proporcionar el servicio SAR desde otras localidades para satisfacer los requisitos de una cobertura aérea suficiente en las áreas apropiadas. Para que esta gestión sea efectiva, es de vital importancia que se ratifiquen y/o lleven a cabo acuerdos bilaterales y multilaterales, para proporcionar un servicio SAR. La Reunión fue de la opinión que debería ser revisado en una reunión específica por los expertos SAR y acordó la *Conclusión 1/4 EXAMEN DEL MODELO DE ACUERDO MULTILATERAL SAR*

### **Cuestión 3 del Orden del Día                      Desarrollos CNS**

#### **3.1 Seguimiento al estado de las redes digitales E/CAR AFS y MEVA II y su integración/interconexión inter e intra-regional**

3.1.1 Se tomó nota de algunas directrices de la OACI sobre las redes VSAT para establecer la base para la planificación y el diseño básico del sistema de dichas redes como apoyo a las comunicaciones aeronáuticas tierra-tierra y se realizó el seguimiento del estado de desarrollo e interconexión/integración de las redes digitales sub-regionales y regionales del Caribe: red VSAT MEVA y red digital E/CAR.

#### **3.2 Desarrollo de las comunicaciones de voz y datos aire-tierra**

#### **3.3 Desarrollo de las comunicaciones tierra-tierra**

##### ***Plan regional para la implementación de los enlaces de datos aire-tierra***

3.3.1 Se tomó nota del Plan de actividades y el Programa para la implementación de los enlaces de datos aire-tierra que fueron adoptados por el GREPECAS mediante su Conclusión 13/72. También, basado en la Tabla CNS 2A - *Plan Regional CAR/SAM del Servicio Móvil Aeronáutico (SMA) y el Servicio Móvil Aeronáutico por Satélite (SMAS)* del FASID revisada por la Reunión GREPECAS/14. Por lo tanto, la Reunión formuló la *Conclusión 1/5 PROPUESTA DE ENMIENDA A LA TABLA CNS 2A DEL FASID*

3.3.2 Se tomó nota del estado de las SARPS y material de orientación de la OACI sobre la ATN, del despliegue de la ATN en la Región CAR para antes del 2015, de las iniciativas para la ejecución de aplicaciones tierra-tierra ATN (Tabla CNS 1Bb – Plan de Aplicaciones Tierra-Tierra ATN), de los Planes nacionales de implementación del AMHS y del Enfoque regional preliminar para la implantación del protocolo de Internet en el AMHS con el IPS en sus versiones IPv4 e IPv6. A esto último se formuló la *Conclusión 1/6 ENFOQUE REGIONAL PRELIMINAR PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO DE INTERNET EN EL AMHS*

3.3.3 Se acordó el establecimiento y ejecución de un Plan de Acción para la implantación de comunicaciones de voz y datos tierra-tierra y aire-tierra a través de la *Conclusión 1/7 ESTABLECIMIENTO Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DE COMUNICACIONES DE VOZ Y DATOS TIERRA-TIERRA Y AIRE-TIERRA REQUERIDAS*.

### **3.4 Implantación del GNSS**

3.4.1 Se tomó nota de los SARPS, las enmiendas de las nuevas SARPS y orientaciones de la OACI para la implementación gradual de los elementos del GNSS, las Conclusiones del estudio sobre la asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y revisó el plan regional de los sistemas de Navegación (Tabla CNS 3), a lo cual se formuló la *CONCLUSIÓN 1/9 PUNTOS DE CONTACTO E/CAR PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LA TABLA CNS/3 DEL FASID*. Atendiendo la Conclusión GREPECAS 14/56 – *Desactivación gradual de las estaciones NDB*, se formuló la *Conclusión 1/8 DESACTIVACIÓN DE ESTACIONES NDB*. Se dio seguimiento a los estudios, ensayos y resultados de los proyectos regionales relacionados con el GNSS, RLA/00/009 y RLA/03/902 y se formuló la *Conclusión 1/10 SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES DEL GNSS – CICLO 2007-2008*

3.4.2 Se adoptó un Plan de acción para el seguimiento de la implantación del GNSS según la *Conclusión 1/11 ESTABLECIMIENTO Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL GNSS*.

### **3.5 Revisión de la planificación e implantación de los sistemas de vigilancia**

#### **3.6 Intercambio de datos radar entre las dependencias ATS vecinas**

3.6.1 Se tomó nota del estado de las SARPS y orientaciones de la OACI sobre los sistemas de Vigilancia, se dio seguimiento a la Estrategia regional preliminar para el despliegue de la ADS-C y ADS-B, así como de las iniciativas para la implementación de ADS-B, ADS-C y otros sistemas de vigilancia formulándose las *conclusiones 1/12 ENSAYOS ADS-C EN LA REGIÓN CAR* y *1/13 APLICACIÓN DEL SISTEMA DE MULTILATERACIÓN COMO UNA OPCIÓN DE VIGILANCIA*

3.6.2 Se informó de ciertas consideraciones sobre el intercambio de datos radar y se adoptó un Plan de acción para el seguimiento de la implantación de los sistemas de Vigilancia a través de la *Conclusión 1/15 ESTABLECIMIENTO Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS DE VIGILANCIA*

3.6.3 Se acordó el apoyo de la postura de la OACI para la CMR-2007 de la UIT formulándose la *Conclusión 1/16 FINALIZACIÓN DE LA PREPARACIÓN REGIONAL Y APOYO A LA POSTURA DE LA OACI ACTUALIZADA PARA LA CMR-2007*.

**Cuestión 4 del****Orden del Día:           Establecimiento de interfaces para sistemas automatizados ATM entre dependencias ATS adyacentes**

4.1           Se tomó nota de que actualmente ya existe un alto nivel de automatización en los centros de control, por lo cual los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales deberían continuar trabajando conforme la Estrategia Regional para la Integración de los sistemas automatizados ATM, incluyendo otras actividades relacionadas, tales como: la integración de los sistemas automatizados, utilización de un documento de control de interfaz (ICD), fomentar la planificación y desarrollo de los recursos humanos, y establecer la coordinación entre los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales. En este sentido, se formuló la *Conclusión 1/17 ESTABLECIMIENTO DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS INTERFACES PARA EL ESTABLECIMIENTO DE SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM ENTRE DEPENDENCIAS ATS ADYACENTES*.

**Cuestión 5 del****Orden del Día:           Otros asuntos de navegación aérea**

5.1           Se analizó la necesidad de Planificación de los recursos humanos y de capacitación y que la falta de personal afecta la capacidad de servicio con un impacto adverso en la seguridad operacional y la eficiencia.

5.2           Se realizó una revisión de actividades AIS/MAP – AIM, en cuanto a las tareas principales que se mantienen pendientes y de la importancia de la capacitación de los expertos AIS/MAP de los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales. Producto del tratamiento de estos asuntos AIS/MAP, se formuló la *Conclusión 1/18 EJECUCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN AIS/MAP-AIM Y PARTICIPACIÓN EN EL SEMINARIO SOBRE DATOS ELECTRÓNICOS DEL TERRENO Y LOS OBSTÁCULOS (e-TOD) Y LA REUNIÓN DE SEGUIMIENTO*.

**LISTA DE PROYECTOS DE CONCLUSIÓN ADOPTADOS POR LA REUNIÓN CAR/WG/I**

<b>No.</b>	<b>TÍTULO</b>
1/1	Implementación de Sistemas de Navegación Aérea de la Región CAR
1/2	Creación de un Grupo de Tarea CAR ATM(*)
1/3	Apoyo al proyecto WATRS Plus
1/4	Examen del modelo de Acuerdo Multilateral SAR
1/5	Propuesta de Enmienda a la Tabla CNS 2A del FASID
1/6	Enfoque regional preliminar para la implantación del protocolo de Internet en el AMHS
1/7	Establecimiento y ejecución de un plan de acción para la implantación de comunicaciones de voz y datos tierra-tierra y aire-tierra requeridas
1/8	Desactivación de estaciones NDB en el Caribe Oriental
1/9	Puntos de Contacto E/CAR para la actualización de la Tabla CNS/3 del FASID
1/10	Seguimiento a las actividades del GNSS – Ciclo 2007-2008
1/11	Establecimiento y ejecución de un Plan de Acción para la Implementación del GNSS
1/12	Ensayos ADS-C en la Región CAR
1/13	Aplicación del sistema de multilateración como una opción de vigilancia
1/14	Ensayos ADS-B
1/15	Establecimiento y ejecución de un plan de acción para la implantación de los sistemas de vigilancia
1/16	Finalización de la preparación regional y apoyo a la postura de la OACI actualizada para la CMR-2007
1/17	Establecimiento de un plan de acción para la implementación de las interfaces para el establecimiento de sistemas automatizados ATM entre dependencias ATS adyacentes
1/18	Ejecución del plan de acción AIS/MAP-AIM y participación en el seminario sobre datos electrónicos del terreno y los obstáculos (e-TOD) y la reunión de seguimiento

-----

**ESTADO DE LAS CONCLUSIONES Y DECISIONES DE LA REUNIÓN CAR/WG/1**

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
GEN	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSION 1/1 IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA REGIÓN CAR</b></p> <p>Que:</p> <p>a) los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales desarrollen un plan de acción como seguimiento a los resultados del GREPECAS/14 como se menciona en el Apéndice C a esta parte del informe;</p> <p>b) los Grupos de Trabajo de la Región CAR, con asistencia de la OACI, ajusten su labor de planificación e implementación de la Región CAR con los Objetivos estratégicos de la OACI, el Plan Mundial de Navegación Aérea y las Conclusiones del GREPECAS; y,</p> <p>c) la OACI asista a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales en la elaboración de su plan de acción y en la revisión de los términos de referencia de los Grupos de Trabajo de la Región CAR.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales Grupos de Trabajo de la Región CAR OACI	<p>a) En proceso por parte de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales: <i>Valida</i></p> <p><b>FECHA META DGAC CAP93: 30 de septiembre.</b></p> <p>b) En proceso, reflejada en las actividades y trabajos del Grupo de Trabajo: <i>Finalizada por reemplazo en Conclusión NACC/WG 2/5</i></p> <p>c) Los Términos de referencia (TOR) del Grupo de Tarea NACC/WG se formularon en la NACC/WG/02 y se espera la actualización de los demás TOR de los otros grupos de trabajo subregionales. <i>Finalizada por reemplazo en Conclusión NACC/WG 2/5</i></p>	Válida
ATM	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/2 CREACIÓN DE UN GRUPO DE TAREA CAR ATM(*)</b></p> <p>Que, basado en los Términos de Referencia existentes para los diferentes Grupos de Trabajo subregionales (E/CAR, C/CAR y Centroamérica):</p> <p>a) la Oficina NACC de la OACI organice una reunión con el Grupo de Tarea ATM CAR a principios del 2008, para que desarrolle un Plan de Acción Regional ATM para un Sistema ATM CAR sin costuras, basado en el Apéndice A a esta parte del informe, a ser presentado en la próxima Reunión del CAR/WG; y,</p> <p>b) los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, nominen a sus expertos ATM para integrar el Grupo de Tarea ATM del Caribe.</p> <p>(*) <i>Miembros: Cuba, Barbados, Estados Unidos, Haití, República Dominicana, Trinidad y Tabago, IATA, IFATCA. Relator: Fidel Ara (Cuba).</i></p>	OACI Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Tema y objetivos a tomarse en cuenta la estructuración de los Grupos de Trabajo Subregionales.	Finalizada

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
ATM	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/3 APOYO AL PROYECTO WATRS PLUS</b></p> <p>Que,</p> <p>a) los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de la Región CAR apoyen los trabajos de implantación del WATRS PLUS Project para el 5 de junio del 2008; y,</p> <p>b) la OACI tome las medidas apropiadas para distribuir la propuesta de enmienda a las partes CAR y NAT de los Procedimientos Suplementarios Regionales (SUPPs, Doc 7030), para la implantación de la separación lateral de 50NM y rediseño de rutas ATS en el espacio aéreo WATRS, según corresponda.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales OACI	Se circuló la propuesta de enmienda sin objeciones por parte de los Estados. Su aprobación por parte del Consejo está en proceso.	Finalizada
SAR	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/4 EXAMEN DEL MODELO DE ACUERDO MULTILATERAL SAR</b></p> <p>Que,</p> <p>a) la OACI tome las acciones apropiadas para organizar una reunión SAR de la Región CAR para <i>principios del 2008</i>; y,</p> <p>b) los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales involucrados nominen a sus especialistas SAR para participar en la reunión del análisis del Modelo de Acuerdo Multilateral SAR para la Región CAR, incluido en el Apéndice I a esta parte del informe.</p>	OACI Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>a) Se pospuso la reunión y se espera una nueva propuesta de fechas por parte de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales.</p> <p><b>FECHA PROPUESTA DGAC CAP93: 1er Trimestre 2009.</b></p>	Válida
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/5 PROPUESTA DE ENMIENDA A LA TABLA CNS 2A DEL FASID</b></p> <p>Que, la Oficina NACC de la OACI encamine la propuesta de enmienda de la Tabla CNS 2A – SMA y SMAS del FASID, relativos a,</p> <p>a) los requerimientos relativos a los Estados/Territorios de la Región CAR conforme se presenta en el Apéndice C de esta parte del Informe; y</p> <p>b) modificar el formato de la Tabla CNS 2A del FASID, combinando todas las columnas de requisitos de comunicaciones de datos en una sola columna titulada “<i>datos A/G</i>”.</p>	OACI	<p>a) La tabla CNS 2A ha sido actualizada y se fue enviada a los Estados para su revisión dentro de la nota de Propuesta de Enmiendas al FASID (Ref. EMX0274, 12 de mayo de 2008).</p> <p>b) La indicación de modificación de la tabla se ha coordinado con la sede de la OACI y la misma se podrá analizar en la actualización del ANP a su formato electrónico, ver nota de información sobre el eANP.</p>	Finalizada
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/6 ENFOQUE REGIONAL PRELIMINAR PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PROTOCOLO DE INTERNET EN EL AMHS</b></p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, al planificar e implementar sus respectivos sistemas AMHS, tengan en cuenta de manera interina el “<i>Enfoque regional preliminar para la implantación del protocolo de Internet en el AMHS</i>” que se presenta en el Apéndice G de esta parte del Informe, hasta que sean emitidas las consideraciones del GREPECAS a este respecto.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Los Estados han tomado nota de este enfoque regional.	Finalizada

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/7 ESTABLECIMIENTO Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DE COMUNICACIONES DE VOZ Y DATOS TIERRA-TIERRA Y AIRE-TIERRA REQUERIDAS</b></p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales:</p> <p>a) revisen, completen y ejecuten su respectivo Plan de acción para la implementación de las comunicaciones de voz y datos tierra-tierra y aire-tierra, basado en el formato que se presenta en el Apéndice H de esta parte del Informe; y</p> <p>b) remitan el Plan mencionado en el epígrafe a) anterior a la Oficina Regional NACC de la OACI, de manera que sean recibidos antes del <b>29 de febrero de 2008</b>.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Este Plan de Acción será parte integra del Plan Regional de Implementación CAR/NAM.	Reemplazada por Conclusión NACC/WG 2/5 inciso b)
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/8 DESACTIVACIÓN DE ESTACIONES NDB EN EL CARIBE ORIENTAL</b></p> <p>Que,</p> <p>a) los Estados/Territorios y usuarios del espacio aéreo avancen hacia la implantación del GNSS eliminando gradualmente el NDB;</p> <p>b) la sub-región E/CAR utilice la misma línea de tiempo para la desactivación de estaciones NDB basado en la Conclusión 14/56 del GREPECAS; y</p> <p>c) se considere el 2018 como la fecha de finalización de la desactivación de estaciones NDB en todos los Estados/Territorios E/CAR.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>El Alcance de esta Conclusión se hizo extensiva a toda la región CAR/NAM. Se espera contar con cualquier actualización de parte de los Estados/Territorios/Organizaciones internacionales para antes de la próxima GREPECAS/15.</p> <p><b>FECHA PROPUESTA DGAC CAP93: 30 de septiembre.</b></p>	Válida
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/9 PUNTOS DE CONTACTO E/CAR PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LA TABLA CNS/3 DEL FASID</b></p> <p>Que,</p> <p>a) los Estados/Territorios del Caribe Oriental proporcionen un punto de contacto para la provisión de información para la actualización de la Tabla CNS 3 – Tabla de Ayudas para la Radionavegación del FASID;</p> <p>b) la Oficina NACC de la OACI envíe una carta a los Estados/Territorios E/CAR solicitando un punto de contacto, quien deberá estar a cargo de la coordinación nacional para proponer enmiendas a la Tabla CNS 3 según sea necesario; y</p> <p>c) los Estados/Territorios E/CAR envíen a la Oficina NACC de la OACI sus propuestas de enmiendas a la Tabla CNS 3 del FASID.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales OACI	<p>a) La OACI ha recibido informes de algunos Estados sobre sus puntos de contacto.</p> <p>b) La OACI envió carta en mención a todos los Estados/Territorios de la Región CAR. – Finalizada</p> <p>c) La OACI ha recibido algunas respuestas de los Estados.</p> <p>Se espera la información de parte de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales sobre su punto de contacto y cualquier actualización al respecto.</p> <p><b>FECHA PROPUESTA DGAC CAP93: 15 de agosto.</b></p>	Valida

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
CNS TC	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/10 SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES DEL GNSS – CICLO 2007-2008</b></p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales:</p> <p>a) den seguimiento a las SARPS, orientaciones y políticas de la OACI y las conclusiones del GREPECAS relacionadas con el GNSS;</p> <p>b) revisen y emprendan acciones para continuar la implantación de los servicios básicos del GNSS; y</p> <p>c) den seguimiento a los estudios, ensayos, actividades y resultados regionales de los Proyectos RLA/00/009 y RLA/03/902, los cuales están relacionados con la solución e implantación del SBAS y otros sistemas de aumentación GNSS.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	La Reunión ha tomado nota de este seguimiento.	Finalizada
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/11 ESTABLECIMIENTO Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL GNSS</b></p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales:</p> <p>a) revisen, completen y ejecuten su respectivo Plan de acción para la implementación del GNSS, basado en el Plan mostrado en el Apéndice K de esta parte del Informe; y</p> <p>b) remitan el Plan mencionado en el epígrafe a) anterior a la Oficina Regional NACC de la OACI, de manera que sean recibidos antes del <b>29 de noviembre de 2008</b>.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Este Plan de Acción será parte integra del Plan Regional de Implementación CAR/NAM.	Reemplazada por Conclusión NACC/WG 2/5 inciso b)
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/12 ENSAYOS ADS-C EN LA REGIÓN CAR</b></p> <p>Que, se aliente a Trinidad y Tabago a realizar ensayos ADS-C con el programa tentativo siguiente:</p> <p>i. ensayos en la FIR Piarco;</p> <p>ii. los datos y otros resultados de los ensayos sean proporcionados a la Oficina NACC de la OACI para su análisis y coordinación a través del Grupo de Tarea CNS/SUR del mecanismo del GREPECAS; y</p> <p>iii. se presente un informe inicial sobre el análisis de los ensayos antes del <b>31 de julio de 2008</b> para permitir a la OACI y al mecanismo del GREPECAS presentar los resultados en la Reunión GREPECAS/15, a llevarse a cabo tentativamente en octubre de 2008.</p>	Trinidad y Tabago	En la Cuestión 3 del Orden del día de la NACC/WG/02 se dio seguimiento y se tomo nota de los planes de Trinidad y Tabago al respecto.	Finalizada

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/13 APLICACIÓN DEL SISTEMA DE MULTILATERACIÓN COMO UNA OPCIÓN DE VIGILANCIA</b></p> <p>Que,  a) los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales consideren el sistema de multilateración como una opción viable para proporcionar cobertura de vigilancia inmediata en las zonas geográficas donde no puede desplegarse efectivamente el radar secundario y donde al mismo tiempo se provee una transición hacia el ADS-B cuando todas las aeronaves estén correctamente equipadas; y  b) se aliente a Trinidad y Tobago a realizar ensayos de multilateración junto con lineamientos similares para los ensayos ADS-C como un patrón de transición al ADS-B a mediano plazo.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales Trinidad y Tabago	<p>a) En la Cuestión 3 del Orden del día de la NACC/WG/02 se dio seguimiento y se tomo nota de que la Multilateracion esta contenido en la nueva versión de la Estrategia Regional Unificada de Sistemas de Vigilancia de GREPECAS.  b) En la Cuestión 3 del Orden del día de la NACC/WG/02 se tomo nota de los planes de Trinidad y Tabago al respecto.</p>	Finalizada
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/14 ENSAYOS ADS-B</b></p> <p>Que se inste a,  a) Cuba a continuar sus ensayos ADS-B en la FIR Habana ;  b) Trinidad y Tabago y los Estados Unidos a establecer y ejecutar un proyecto de ensayos ADS-B en la FIR Piarco;  c) los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de la Región CAR sean invitados a participar en el Proyecto mencionado en b) ampliando los ensayos a otros espacios aéreos y a dar seguimiento a la ejecución y resultados de los proyectos arriba mencionados en a) y b), así como otras iniciativas; y  d) todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que realicen ensayos y otras actividades sobre el ADS-B informen a la Oficina NACC de la OACI antes del <b>31 de julio de 2008</b> sobre el estado de ejecución y resultados de sus actividades para facilitar el análisis y la coordinación a través del Grupo de Tarea CNS/SUR del mecanismo del GREPECAS.</p>	Cuba Trinidad y Tabago Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>En la Cuestión 3 del Orden del día de la NACC/WG/02 se dio seguimiento y se tomo nota de los planes de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales al respecto.</p>	Finalizada
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/15 ESTABLECIMIENTO Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS DE VIGILANCIA</b></p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales:  a) revisen, completen la información y ejecuten su respectivo Plan de acción para la implantación de los sistemas de Vigilancia, teniendo en consideración el Apéndice P de esta parte del Informe; y  b) remitan el Plan mencionado en el epígrafe a) anterior a la Oficina Regional NACC de la OACI, de manera que sean recibidos antes del <b>29 de febrero de 2008</b>.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>Este Plan de Acción será parte integra del Plan Regional de Implementación CAR/NAM.</p>	Reemplazada por Conclusión NACC/WG 2/5 inciso b)

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
CNS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/16 FINALIZACIÓN DE LA PREPARACIÓN REGIONAL Y APOYO A LA POSTURA DE LA OACI ACTUALIZADA PARA LA CMR-2007</b></p> <p>Se insta a los Estados y Organizaciones Internacionales:</p> <p>a) que tomen nota de la postura de la OACI actualizada para la CMR-2007 que se presenta en el Apéndice Q a esta parte del Informe y la incorporen y apoyen en las posturas de sus respectivas administraciones que participarán en la CMR-2007;</p> <p>b) que son miembros de la CITEL a que participen en la preparación de la postura común interamericana para la CMR-2007 que está siendo desarrollada por el Comité Consultivo Permanente (CCP.II) de la CITEL, apoyando la postura de la OACI actualizada para la CMR-2007; y</p> <p>c) a participar en la CMR-2007, apoyando la postura de la OACI actualizada para lograr que se garantice la disponibilidad y protección del espectro de radiofrecuencias aeronáutico, esencial para satisfacer la demanda de la aviación civil de manera segura, eficiente y rentable.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	En la Cuestión 3 del Orden del día de la NACC/WG/02 se informa de los resultados de la CMR-2007 y del apoyo de los Estados a la postura de la OACI.	Finalizada
ATM	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/17 ESTABLECIMIENTO DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS INTERFACES PARA EL ESTABLECIMIENTO DE SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM ENTRE DEPENDENCIAS ATS ADYACENTES</b></p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales:</p> <p>a) Revisen, completen y ejecuten su respectivo Plan de acción para la implementación de las interfaces para el establecimiento de sistemas automatizados ATM entre dependencias ATS adyacentes, teniendo en cuenta el Apéndice C de esta parte del Informe; y</p> <p>b) remitan el Plan mencionado en el epígrafe a) anterior a la Oficina Regional NACC de la OACI, antes del <b>29 de febrero de 2008</b>.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Este Plan de Acción será parte integra del Plan Regional de Implementación CAR/NAM.	Reemplazada por Conclusión NACC/WG 2/5 inciso b)

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
AIS	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/18 EJECUCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN AIS/MAP-AIM Y PARTICIPACIÓN EN EL SEMINARIO SOBRE DATOS ELECTRÓNICOS DEL TERRENO Y LOS OBSTÁCULOS (e-TOD) Y LA REUNIÓN DE SEGUIMIENTO</b></p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales,</p> <p>a) efectúen el seguimiento y ejecuten el Plan de acción AIS/MAP-AIM que se presentan en el Apéndice B a esta parte del Informe, e informen a la Oficina Regional NACC de la OACI los resultados de la ejecución de las tareas que les conciernen, antes del <b>27 de septiembre de 2007</b>;</p> <p>b) consideren en sus Planes de Capacitación la designación y participación de expertos AIS/MAP en el Seminario sobre Datos electrónicos del Terreno y los Obstáculos (e-TOD) y en una Reunión de seguimiento AIS combinada, programado como primera alternativa para en República Dominicana, en la semana del 22 de octubre de 2007; y</p> <p>c) la Oficina regional de la OACI, considere como segunda opción la realización del Seminario/Reunión combinado en Trinidad y Tabago en el segundo trimestre de 2008 en virtud de la importancia de proporcionar apoyo para la implementación del sistema ATM.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Con la ejecución SIP para el Seminario e-Tod realizado en Santo Domingo, República Dominicana, se considera terminado o finalizado este Proyecto de Conclusión.	Finalizada

**ESTADO DE LAS CONCLUSIONES Y DECISIONES DE LA REUNIÓN NACC/WG/02**

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
2/1	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 2/1 ADOPCIÓN DE UN MANUAL NAM/CAR DE PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES ATFM</b></p> <p>Que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR y NAM, al implementar el servicio ATFM, utilicen el Manual NAM/CAR de Procedimientos Operacionales ATFM, que se incluye en el Apéndice C a esta parte del informe.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	SE espera que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales tomen nota de este Manual en la planificación y ejecución de sus actividades ATFM: <b>Fecha Limite: ultimo trimestre del 2009.</b>	Valida
2/2	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 2/2 ELABORACIÓN DE UN PROGRAMA NACIONAL DE GARANTÍA DE CALIDAD DE SERVICIOS SAR</b></p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales NAM/CAR elaboren un Manual de Garantía de la Calidad SAR, tomando en consideración el cuestionario del Apéndice D a esta parte del informe, para establecer un Programa Nacional de Garantía de Calidad de Servicios SAR a más tardar el <b>30 de agosto de 2009.</b></p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Manual de Garantía de la Calidad SAR para más tardar el 30 de agosto de 2009	Valida
2/3	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 2/3 APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN ADICIONALES PARA HURACANES Y CENIZAS VOLCÁNICAS</b></p> <p>Que Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales NAM/CAR adjunten a sus respectivos planes de contingencia ATS los procedimientos de coordinación para huracanes y cenizas volcánicas, incluidos en el Apéndice E a esta parte del informe, y diseminen estos procedimientos entre pilotos y controladores, según corresponda, para su aplicación homogénea durante estos eventos naturales.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	<p>a) Actualización de sus respectivos planes de contingencia ATS con los procedimientos de coordinación para huracanes y cenizas volcánicas, incluidos en el Apéndice E al informe de la NACC/WG/02, <b>(FECHA LIMITE: agosto 2009)</b> y</p> <p>b) diseminen estos procedimientos entre pilotos y controladores, según corresponda, para su aplicación homogénea durante estos eventos naturales <b>(Fecha Limite: dic 2009)</b></p>	Valida

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
2/4	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 2/4 ACCIONES PARA EVITAR LA DUPLICACIÓN DE PLANES DE VUELO</b></p> <p>a) los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales NAM/CAR tomen las acciones apropiadas en el corto plazo para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• publicar en el AIP la dirección apropiada para el destino de planes de vuelo presentados;</li> <li>• alentar a los explotadores a que eviten la duplicidad de mensajes CPL y/o RPL, indicando que sólo uno debería tener vigencia para un plan de vuelo específico;</li> <li>• establecer esquemas de tiempo para coordinar los planes de vuelo presentados y actualizar los cambios relacionados;</li> <li>• actualizar las disposiciones nacionales acerca de aceptación FPL en conformidad con el Doc 4444 para vuelos que operan de una FIR a una FIR adyacente;</li> <li>• iniciar coordinación de interfaz entre sistemas automatizados ATS en conformidad con el Documento de Control de Interfaz (ICD) para Comunicaciones de Datos entre Dependencias ATS aprobado por el GREPECAS; y</li> <li>• asegurar que las oficinas de despacho tengan un número suficiente de especialistas calificados para una coordinación apropiada y seguimiento de planes de vuelo; y</li> </ul> <p>b) los explotadores realicen una coordinación apropiada de planes de vuelo presentados para asegurarse que sólo uno específico esté vigente.</p>	<p>a) Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales</p> <p>b) Explotadores y usuarios de Planes de vuelo</p>	<p>a) los Estados/ Territorios /Organizaciones Internacionales NAM/CAR tomen las acciones referidas a mas tardar <b>28 Noviembre 2008</b></p> <p>b) los explotadores realicen una coordinación apropiada de planes de vuelo con los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales para asegurarse que sólo uno específico esté vigente: <b>Fecha limite: febrero 2009</b></p>	Valida

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
2/5	<p><b>PROYECTO DE CONCLUSION 2/5 TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC/WG) Y PLAN DE IMPLEMENTACIÓN NAM/CAR</b></p> <p>Que:</p> <p>a) los Grupos de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG), del Caribe Oriental (E/CAR WG), de Centroamérica (CA/ANE/WG) y de Canadá, Estados Unidos y México (CAN/MEX/USA), al elaborar y revisar sus programas de trabajo tomen en consideración los Términos de Referencia y Programas de Trabajo del NACC/WG y el Plan de Implementación NAM/CAR, incluidos respectivamente en los Apéndices A y B a esta parte del Informe;</p> <p>b) los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales NAM/CAR elaboren sus planes nacionales de implementación basado en el Plan de Implementación NAM/CAR, para una implementación interregional armonizada para aprobación de la NACC/WG/3; y</p> <p>c) la OACI tome las medidas adecuadas para monitorear la ejecución del Plan de Implementación NAM/CAR y presente un informe de los avances logrados a las Reuniones NACC/DCA.</p>	<p>a) Grupos de Trabajo Subregionales</p> <p>b) Estados/Territorios / Organizaciones Internacionales</p> <p>c) OACI</p>	<p>a) Versión actualizada de programa de trabajo y Términos de Referencia de cada Grupo de Trabajo Subregional: <b>FECHA Límite: junio 2009</b></p> <p>b) Planes Nacionales: Fecha Límite propuesta: agosto 2009.</p> <p>c) Monitoreo de ejecución de planes: <b>Fecha limite de 1er reporte: julio 2009</b></p>	Valida

-----

## APÉNDICE C

### **Orientaciones y consideraciones para un registro normalizado de las direcciones de 24 bits para las aeronaves con transpondedor en modo S**

#### *Concepto de direcciones de 24 bits*

Dirección de 24 bits de la OACI: Cada aeronave será identificada unívocamente a través de un identificador invariable de 24 bits, asignado por el Estado donde se matricule según la normativa establecida por la OACI para los transpondedor Modo S. Los transpondedores en Modo S, su dirección de 24 bits, están orientados a la aplicación del ACAS, ELT, SSR Modo S y el ATN con funcionalidades como VDL, AMSS, y otras.

La dirección de la aeronave será una de las 16 777 214 direcciones de aeronave de 24 bits atribuidas por la OACI al Estado de matrícula o a la autoridad de registro de marca común y asignadas según lo prescrito en el procedimiento detallado en el Anexo 10, Volumen III, Parte I, Capítulo 9. La asignación y aplicación de las direcciones de aeronaves de 24 bits debería realizarse en conformidad con las orientaciones contenidas en este procedimiento.

#### *Procedimiento para la asignación y aplicación de las direcciones de aeronaves de 24 bits (Ref.: Anexo 10, Volumen III, Parte I, Capítulo 9)*

Plan mundial para la atribución, asignación y aplicación de direcciones de aeronave: La utilización de los sistemas mundiales de comunicaciones, navegación y vigilancia se basará en la asignación a las aeronaves de direcciones exclusivas compuestas de 24 bits. En ningún momento se asignará una dirección de aeronave a más de una aeronave.

En el **Ajunto A** a este apéndice se enlista los bloques de direcciones consecutivas de que pueden disponer los Estados para asignarlas a las aeronaves. Cada bloque se define mediante un patrón fijo de los primeros 4, 6, 9, 12 ó 14 bits de la dirección de 24 bits. En consecuencia, puede disponerse de bloques de diferente magnitud (1 048 576, 262 144, 32 768, 4 096 y 1 024 direcciones consecutivas respectivamente).

La OACI administrará el plan de modo que pueda mantenerse una distribución internacional apropiada de direcciones de aeronave.

Atribución de direcciones de aeronave:

- a) La OACI atribuirá bloques de direcciones de aeronave al Estado de matrícula o a la autoridad de registro de marca común. Las atribuciones de direcciones a los Estados se efectuarán conforme se indica en el apéndice a esta nota.
- b) El Estado de matrícula o la autoridad de registro de marca común notificará a la OACI cuando sea necesario atribuir a dicho Estado un bloque adicional de direcciones para asignarlas a aeronaves.
- c) En la futura administración del plan, deberán aprovecharse los bloques de direcciones de aeronave que no hayan sido aún atribuidos. Los bloques de reserva para las regiones CAR/SAM son:
  - Direcciones que comienzan con la combinación de bits 00101: Región SAM
  - Direcciones que comienzan con la combinación de bits 111011: Región CAR

---

Además, las direcciones de aeronave que comiencen con las combinaciones de bits 1011, 1101 y 1111 se han reservado para uso futuro.

- d) Cualquier necesidad futura de más direcciones de aeronave habrá de satisfacerse mediante coordinación entre la OACI y los Estados de matrícula o autoridades de registro de marca común en cuestión. La solicitud de nuevas direcciones de aeronave deberá hacerse solamente por las autoridades de registro cuando por lo menos el 75% del número de direcciones ya atribuidas a dicha autoridad de registro hayan sido asignadas a las aeronaves.
- e) La OACI atribuirá bloques de direcciones de aeronave a los Estados no contratantes que las soliciten.

Asignación de direcciones de aeronave:

Estado:

- f) El Estado de matrícula o la autoridad de registro de marca común asignará a las aeronaves direcciones exclusivas dentro de cada bloque cuando se requieran para ser utilizadas por aeronaves debidamente equipadas que estén inscritas en un registro nacional o internacional.
- g) Las direcciones de aeronave se asignarán de conformidad con los siguientes principios:
  - en ningún momento se asignará la misma dirección a más de una aeronave;
  - se asignará a cada aeronave una sola dirección independientemente de la composición del equipo de a bordo;
  - no se modificará la dirección salvo en circunstancias excepcionales y tampoco se modificará durante el vuelo;
  - cuando una aeronave cambie de Estado de matrícula, se abandonará la dirección asignada previamente y la nueva autoridad de registro le asignará una nueva dirección;
  - la dirección servirá únicamente para la función técnica de direccionamiento e identificación de la aeronave y no para transmitir ninguna información específica; y
  - no se asignarán a las aeronaves direcciones compuestas de 24 ceros o de 24 unos.

En cuanto a la asignación de direcciones de aeronaves exclusivas de 24 bits a las aeronaves militares de su Estado, es de comentar que, teniendo en cuenta que el funcionamiento del ACAS depende de las direcciones de 24 bits, y si las aeronaves militares vuelan mezcladas con el tránsito de aeronaves civiles en un mismo espacio aéreo, es aconsejable que también considere establecer los arreglos pertinentes con el propósito de asignar direcciones de 24 bits a las aeronaves militares, esto con el fin de contribuir a la seguridad del tránsito aéreo.

---

OACI:

Se asignarán direcciones provisionales a aeronaves en circunstancias excepcionales cuando los explotadores no hayan podido obtener una dirección de sus Estados de matrícula o de la autoridad de registro de marca común particulares, de forma oportuna. La OACI asignará direcciones provisionales a partir del bloque de la OACI indicado en el apéndice a esta nota bajo las siguientes consideraciones:

- El explotador de aeronave proporcionará a la OACI: la identificación de aeronave, el tipo y modelo de aeronave, el nombre y la dirección del explotador y una explicación del motivo de la solicitud.
- Una vez expedida una dirección provisional a los explotadores de aeronaves, la OACI informará al Estado de matrícula acerca de la expedición de la dirección provisional, el motivo y su duración.
- El explotador de aeronave debe informar al Estado de matrícula acerca de la asignación provisional y reiterará la solicitud de una dirección permanente; así como informar al fabricante de la célula.
- Cuando se obtenga una dirección de aeronave permanente del Estado de matrícula, el explotador: a) informará sin demora a la OACI, b) abandonará su dirección provisional; y c) dispondrá la codificación de la dirección exclusiva válida en un plazo de 180 días de calendario civil.
- Si no se obtiene la dirección permanente en un plazo de un año, el explotador de aeronave solicitará de nuevo una dirección provisional de aeronave. En ningún caso se utilizará una dirección provisional de aeronave por parte de un explotador de aeronave por más de un año.

**Registro normalizado de las direcciones para las aeronaves con transpondedor en modo S**

A continuación varias consideraciones y recomendaciones para el registro normalizado de las direcciones de 24 bits:

Tal y como se detalló en el procedimiento, el Estado de matrícula o la autoridad de registro correspondiente asignará a las aeronaves direcciones exclusivas dentro de cada bloque cuando se requieran para ser utilizadas por aeronaves debidamente equipadas que estén inscritas en un registro nacional o internacional. Esta dirección asignada forma parte del registro de las aeronaves y no debe representar otro registro diferente, que para efectos de su uso por parte de los proveedores de servicios de vigilancia, esta información actualizada de la identificación de aeronaves, debe provenir de este registro o estar directamente asociada al mismo para evitar el uso de información duplicada y desactualizada.

La asignación de las direcciones puede ser secuencial dentro del rango correspondiente o a través de un criterio particular por parte del Estado o Autoridad responsable del registro, siendo lo importante la asignación de una sola dirección de 24 bits por cada aeronave. Especial control y criterio debe aplicarse cuando una dirección queda disponible para una nueva asignación.

Los campos que debería asociarse a cada dirección asignada dentro del registro de aeronaves debería ser por mínimos los siguientes, sin limitarse:

## Datos de la aeronave:

- 1) Nacionalidad
- 2) Marca/ fabricante
- 3) Modelo
- 4) Matricula
- 5) No. de serie de la Aeronave

## Asignación de dirección:

Dirección de 24 bits asignada representada en formato binario/octal/hexadecimal

## Datos de control y seguimiento:

- 1) Fecha de registro (fecha en que se asigno la dirección de 24 bits)
- 2) Fecha de de-registro (fecha en que se dejo de utilizar la dirección asignada)

Junto a estos datos en el Registro de Aeronaves se puede asociarse con otras informaciones como ser: propietario de la aeronave, datos de contacto del propietario, datos del transpondedor Modo S (fabricante, modelo, No. De serie, No. Parte), tipo de operaciones autorizadas, datos de control (quien solicita, quien asigna, fecha de inicio de trámite, etc.).

Como una medida de control y verificación de estas asignaciones, seria recomendable que estas direcciones sean verificadas periódicamente ya sea mediante monitoreos de campo o utilizando pruebas en rampa. Estas verificaciones también deberían ser realizadas cuando una verificación mayor de mantenimiento se ha efectuado o cuando la aeronave ha cambiado de registro para asegurarse que las nuevas direcciones asignadas han sido configuradas adecuadamente.

Es de considerar que hay ocasiones que las aeronaves indican una dirección de 24 incorrecta debido a su instalación o cableado interno en la misma aeronave. Esta situación ocurre no solo en la primera instalación de un transpondedor Modo S sino cuando se realiza una modificación mayor al equipamiento Modo S y seguido de un cambio de registro. Instalaciones incorrectas, tales como el ajuste de la dirección a todos ceros, o una duplicación inadvertida de una dirección puede representar un riesgo a la seguridad del vuelo. En particular el sistema ACAS II funciona en el supuesto de una sola única dirección de 24 bits por aeronave. Una dirección incorrecta o duplicada en una aeronave puede degradarse severamente el desempeño del ACAS II y en algunas ocasiones deshabilitarlo, así como degradar la eficiencia de los servicios de vigilancia basados en Radars Modo S.

Los Estados y territorios deben notificar a sus usuarios de los criterios y consideraciones para la asignación, registro y reporte de estas direcciones a través de las publicaciones correspondientes, en el **Adjunto B** a este Apendice se ofrece un ejemplar de AIC a este respecto.

Esta información de las asignaciones de direcciones de 24 bits debería estar disponible a los usuarios y estar contenido en la base de datos del registro de aeronaves que mantiene el Estado o Autoridad respectiva.

-----

## APENDICE D

### AUTOMATIZACION ATM EN LAS REGIONES NAM/CAR

#### 1. Consideraciones Iniciales

1.1 Las directrices regionales vigentes acordadas por GREPECAS para orientar y apoyar a los Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales en la implementación de la Automatización ATM entre centros ATS son:

- Conclusión GREPECAS 12/31 – *Estrategia regional para la integración de los sistemas automatizados ATM* insta a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales a que definan un plan de acción para la integración de los sistemas automatizados ATM utilizando la estrategia regional acordada.
- La Conclusión GREPECAS 14/43 – *Acuerdos para interfaz de los sistemas automatizados*, insta a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales a tomar en consideración los estudios de viabilidad técnica y los beneficios operacionales y a establecer acuerdos bilaterales/multilaterales para la interfaz de los sistemas automatizados entre dependencias ATS adyacentes y a utilizar el “*Documento de Control de Interfaz (ICD) para comunicaciones de datos entre dependencias ATS*”. El ICD está publicado en la página WEB de la Oficina Regional NACC de la OACI, bajo “e-Documents”.
- La Conclusión GREPECAS 14/44 – *Establecimiento de un plan de acción para la interfaz de los sistemas automatizados ATM* insta a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales a formular un Plan de acción para la interfaz de los sistemas automatizados ATM utilizando la Tabla sobre Requerimientos Operacionales ATS para los sistemas automatizados.

1.2 Para la implementación de la Automatización ATM, la OACI ha desarrollado varios documentos de orientación y guía para uso por parte de los Estados y Territorios dentro de cada uno de los elementos y componentes que contribuyen a la implementación de la Automatización ATM tanto a nivel de los aspectos técnicos de vigilancia y comunicaciones así como de los aspectos funcionales y operativos. Uno de estos documentos es el documento de Gestión de Tránsito Aéreo, PANS-ATM (Doc 4444), el cual contiene procedimientos relativos a la coordinación que ha de efectuarse entre dependencias de los servicios de tránsito aéreo, entre puestos de control de dichas dependencias, y entre dichas dependencias y las correspondientes estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas, los tipos de mensaje, y su contenido para las comunicaciones operacionales conocidas como comunicación de datos entre instalaciones ATS (AIDC), etc.

#### 2. Consideraciones regionales para la implementación de la Automatización ATM

2.1 Dentro de las regiones del grupo de trabajo Regional NAM/CAR (Norte América, Centroamérica y el Caribe) denotadas como CAR/WG y finalmente como NACC/WG se analizó las referencias y orientaciones regionales para la implementación de la automatización ATM y se ha logrado avanzar en esta implementación por parte de los Estados/ Territorios:

---

**Reunión CAR/WG/01**

- a) Se acordó la Conclusión 1/17 en la cual se insta a los Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales a definir su Plan de acción nacional para el establecimiento de interfaces para lograr la automatización ATM entre unidades ATS adyacentes, adoptando el formato adjunto en el **Apéndice C** a esta nota de estudio.

**Reunión NACC/WG/2**

- b) Se analizaron la disposición de varios aspectos para la implementación de la Automatización ATM. Entre los principales problemas detectados se consideró que la duplicidad y errores en la transmisión de planes de vuelo es de carácter regional y que la participación activa de todos los involucrados y una mayor automatización ATM permitirá minimizar la misma problemática. De igual manera la Reunión consideró apropiado que los proveedores ATS aseguren la aplicación de las disposiciones relacionadas a la entrega de autorizaciones ATC contenida en el Doc 4444, para vuelos operando de una FIR a otra FIR adyacente.
- c) Se consideró que los mensajes en formato CPL se pueden usar para un intercambio efectivo de actualización de los planes de vuelo, y que su implementación y uso no requiere un mayor costo en comunicaciones ya que los mismos se pueden transmitir a través de la red AFTN. El CPL se encuentra dentro del paquete de mensajes del documento de Control de Interfaz (ICD) aprobado por el GREPECAS.
- d) Se reconoció que un gran porcentaje de los Centros de control y unidades ATS en la Región CAR y particularmente en Centroamérica y Panamá, han sido modernizados permitiendo una mayor capacidad de procesamiento de datos con la implementación de sistemas de procesamiento de datos de vuelo (FDPS), procesamiento radar (RDP), sistemas de apoyo, y otros sistemas de presentación, y conmutación de mensajes. Estas acciones han mejorado la eficiencia de los servicios y de las operaciones, así como las herramientas de prevención operacional (MSAW, DAIW, MTCA, etc.) lo que conlleva un aumento a la seguridad operacional. Esta automatización de sistemas es congruente con las orientaciones indicadas en la tabla acordada en GREPECAS en cuanto a la clasificación de los espacios aéreos y uso futuro.
- e) Según el análisis y datos provistos sobre los Sistemas de Vigilancia contenidos en el Plan de Sistemas de Vigilancia para las Regiones CAR/SAM, así como de la implementación de nuevos sistemas de vigilancia como el ADS-B, Modo S y Multilateración, se concluye que los Estados/Territorios/Organizaciones internacionales están realizando varios intercambios de datos vigilancia/radar a través de acuerdos bilaterales mejorando y homologando la situación de tráfico en la región y permitiendo una mayor disponibilidad de fuentes de datos de vigilancia radar y no radar que pueden ser útiles en la mejora de la precisión, disponibilidad y seguridad de la prestación de servicios en la Región, tal y como se detalla a continuación:
- México y COCESNA han suscrito un acuerdo de cooperación técnica para el intercambio de datos radar, particularmente de sus sistemas radar de Belice y Cancún. De igual forma, se ha informado sobre las coordinaciones que se han sostenido entre las Islas Caimanes y COCESNA sobre la compartición de datos radar como parte del acuerdo de cooperación existente entre ambas Administraciones.

- 
- El intercambio de datos radar en Centroamérica entre los Estados y COCESNA: radar de Niktun (Guatemala), radares de Managua y Bluefields (Nicaragua), radar Monte Crudo (Honduras) y radar Mata de Caña (Costa Rica), así como la compartición de datos radar para uso operacional (datos radar de Monte Crudo en el Aeropuerto Toncontín, Honduras y datos radar de Mata de Caña en el Aeropuerto Juan Santa María en Costa Rica)
  - La compartición de datos radar entre COCESNA e Islas Caimanes, así como entre COCESNA (radar de Puerto Cabezas) y Panamá.
  - El inicio de gestiones para el intercambio de datos radar entre Cuba, Jamaica y COCESNA.
  - La modernización del sistema radar instalado en San José, Costa Rica.

2.2 La infraestructura de comunicaciones existente en Centroamérica y Panamá se ha mejorado con la implementación de las redes digitales, propensa a la implementación de nuevos servicios de comunicaciones como el uso en la compartición/intercambio de datos de vigilancia. Esta implementación de redes digitales ha conducido a mejoras en el desempeño de la red de Servicios Fijo Aeronáuticos tanto a nivel de las comunicaciones de voz como las comunicaciones terrestres de la red AFTN.

2.3 El propósito del ICD es procurar un modelo común en el intercambio de datos entre unidades ATS, proveedoras de Servicios de Tránsito Aéreo en las regiones CAR/SAM, así como proveer un instrumento para coordinar centralizadamente los cambios a este modelo. Este ICD propone el uso de mensajes para la coordinación entre unidades ATS, esencialmente la coordinación de planes de vuelo y la transferencia radar, basados en el Doc. 4444 y varios mensajes particulares que se pueden ajustar a las necesidades identificadas de cada sistema automatizado. Esto facilita el desarrollo de las fases I y II y la evolución de la Estrategia Regional de automatización mediante la definición de los mensajes requeridos para la implementación inicial del ATFM y la transferencia de control provista por datos ADS, identificándose que las actividades de interfase deberían ser coordinadas entre los especialistas de los Estados involucrados y puntos de contacto designados.

-----

## APÉNDICE E

### CONGRESO GLOBAL AIS (Madrid, España del 27 al 29 de junio de 2006)

#### RECOMENDACIONES

**Recomendación 1:** Que la OACI adopte el AICM/AIXM como modelo conceptual de información aeronáutica Standard, modelo de intercambio, y

- Desarrollar en forma apropiada medios para el cumplimiento, y
- Mecanismos globales para la gestión y desarrollo del AIM/AIXM

**Recomendación 2:** La OACI deberá desarrollar el Concepto AIM y los requisitos de performance asociados y desarrollar un documento con el plan detallado, dirija y facilite en todo el mundo la transición del AIS al AIM.

**Recomendación 3:** La OACI exhorte a una revisión urgente del Anexo 4 y el Anexo 15 de acuerdo con la recomendación de la Undécima Conferencia de Navegación Aérea.

**Recomendación 4:** La OACI incorpore las actividades de transición al Plan Global de Navegación Aérea para asegurar una amplia base de desarrollo de las capacidades del AIS/AIM a través de las regiones de la OACI.

**Recomendación 5:** La OACI deberá, de manera urgente, tratar asuntos legales e institucionales incluyendo aquellos que están asociados con un servicio de expansión del AIS al AIM que limite la adopción y ejecución del AIM.

**Recomendación 6:** Los Estados que trabajan con organizaciones internacionales deberán apoyar a la OACI en la transición AIS al AIM.

**Recomendación 7:** Reconociendo el carácter crítico de la información aeronáutica actual y futura de los sistemas ATM, los Estados deberían dar mayor prioridad a la ejecución de las Normas existentes, como al WGS-84 y a los Sistemas de Gestión de Calidad y, si fuera necesario, solicitar ayuda a la OACI o a algún organismo internacional.

**Recomendación 8:** Reconociendo la dimensión social asociada con este cambio, y que la OACI trabaja con los Estados y Organismos Internacionales en estrecha coordinación, determinar el perfil del personal requerido para el AIM, las destrezas apropiadas, enmendar el actual material de orientación y desarrollar material de entrenamiento, bajo un programa de instrucción para asistir a los Estados y otras organizaciones AIS en proceso de transición.

**Recomendación 9:** La OACI deberá promover el acceso abierto a la información.

**Recomendación 10:** Que la OACI considere, como prioridad, cómo se puede establecer un Foro Global.

-----



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**PROYECTO DE ESTRATEGIA PARA LA TRANSICIÓN A LA  
GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM)  
EN LA REGIÓN CAR/SAM**



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

**INDICE**

	Página
1. Introducción.	3
2. Situación actual del AIS/MAP de la Región CAR/SAM.	3
2.1 Limitaciones actuales.	4
3. Proyección del AIS.	4
4. Estrategia de transición al AIM.	5
4.1. Alcance.	5
4.2. Objetivos estratégicos.	5
4.3. Acciones estratégicas.	6
4.4. Contribución de las acciones a los objetivos estratégicos.	9
4.5. Cronograma de implantación del AIM en Cuba.	10
4.6. Red de Intercambio de Información Aeronáutica.	11

---

## **PROYECTO DE ESTRATEGIA PARA LA GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM) EN LA REGIÓN CAR/SAM**

### **1. Introducción**

En los Planes Regionales para la transición al CNS/ATM, se define claramente cómo la información en ATM se intercambia automáticamente mediante una gigantesca, precisa y segura base de datos aeronáuticos que se actualiza en tiempo real y que constituye el soporte de todo el servicio de navegación aérea. Esta nueva forma de presentación, distribución e intercambio de información aeronáutica deberá llevar implícito un sensible y profundo cambio en todo el AIS/MAP de la Región.

Hasta el momento, el AIS/MAP ha evolucionado con éxito y se ha adaptado para enfrentar los cambios que el desarrollo tecnológico de la aeronáutica civil ha dictado, ahora se presentan nuevos desafíos muchos más profundos no solo en recursos y métodos de trabajo sino también en la cultura y comportamiento de los recursos humanos. La introducción de sistemas aire-tierra computarizados y la confianza en la exactitud, disponibilidad, seguridad y calidad de la información aeronáutica está condicionando nuevas y significativas demandas en la provisión de los servicios AIS/MAP.

La Información aeronáutica se ha convertido por consiguiente en un componente crucial y crítico del sistema ATM presente y futuro y tiene que desarrollarse para satisfacer el servicio AIS/MAP cubriendo todas las fases del vuelo.

Esta estrategia para la implantación gradual de la AIM en la Región, se ha elaborado con el objetivo de identificar importantes requisitos y componentes de una Gestión de Información Aeronáutica capaz y suficiente, para soportar las demandas que la navegación CNS/ATM exige, estableciendo etapas de gradual cumplimiento a partir de 2008 y hasta 2015 incluyendo en su desarrollo, recursos humanos y planificación de la inversión.

### **2. Situación actual del AIS/MAP de la Región CAR/SAM**

La función de AIS/MAP puede definirse como el proceso de elaboración, almacenamiento y distribución de la Documentación Integrada AIS. Este constituye un proceso amplio que abarca varias publicaciones en ambiente impreso y digital, semi-automatizado que requiere aún de significativa intervención manual y que tributa en la actualización de un documento principal, la AIP, cuyos cambios se promulgan por enmiendas o suplementos impresos y digitales en páginas Web y NOTAM distribuidos por la red AFTN, que se publican, almacenan y difunden en su generalidad automáticamente por Bancos de Datos NOTAM.

A pesar del funcionamiento armónico del AIS, la situación actual precisa de largos y rígidos períodos de tiempo para la producción y distribución de información de carácter permanente y los NOTAM que cumplen su encomienda de promulgar cambios temporales de corta duración requieren un máximo de tiempo desde que se solicita su publicación por los originadores hasta que se transmite el NOTAM por la red AFTN. Una vez en vigor la información es suministrada principalmente en la fase previa al vuelo, quedando otras fases de vuelo en desventaja en cuanto a provisión de información aeronáutica actualizada.

La flexibilidad, actualización y facilidad de acceso a la información aeronáutica en tiempo real son requerimientos determinantes en CNS/ATM y está claro que la estructura y funcionamiento del AIS actual será incapaz de satisfacer estos requerimientos a menos que sus conceptos de funcionamiento se desarrollen hacia el establecimiento de la AIM.

## **2.1 Limitaciones actuales**

Como se conoce, el Paquete de Documentación Integrada AIS es un producto completo. La información permanente "estática" en el AIP es consultada y pueden incluirse variaciones "dinámicas" durante un periodo de tiempo pertinente, notificándose vía NOTAM y Suplementos. Aunque el formato de NOTAM habilita algún grado de filtro de información a los requisitos individuales, la extracción de información de un paquete integrado como un todo vincula una cantidad considerable de selección manual. "La unidad de producción" del futuro tiene que ser elementos de datos individuales, hechos disponibles por los medios altamente automatizados para la extracción por los usuarios en cualquier combinación, para la información particular.

Los cambios de corta duración se suministran a los usuarios a través de los NOTAM. Éstos no permiten la transmisión de informaciones extensas ni información gráfica, debido a limitaciones en las reglas, aplicación, flexibilidad y tamaño del mensaje. En consecuencia, un cambio de información extenso de texto o gráficos son promulgados por Suplementos AIP impresos. A pesar de la introducción progresiva de procesos automatizados de Información aeronáutica tales como los Banco de datos NOTAM existen puntos de transacción en la producción y uso del paquete de información aeronáutica integrada que requiere varias formas de acción manual. Tales acciones conllevan inevitablemente al riesgo de errores humanos en la transcripción, lo que significa que el factor de integridad de datos esta expuesto mas fácilmente a ser violentado. La mejora de la calidad de los datos en conjunto con los sistemas automatizados, es vital para asegurar los requerimientos de integridad de la Información Aeronáutica, esencial como pre-requisito para la estrategia de navegación.

## **3. Proyección del AIS**

Los ATM continuarán desarrollando, implementando y utilizando nuevas tecnologías y técnicas que permitan un estilo más flexible de utilización del espacio aéreo, tales sistemas son y continuarán siendo dependientes de datos aeronáuticos, el acceso inmediato a la información aeronáutica de alta calidad constituirá un componente esencial de los sistemas ATM.

El desarrollo de sistemas que hagan posible el acceso global on-line en tiempo real a la información aeronáutica con la calidad requerida, será el soporte necesario del futuro sistema ATM. Se necesitará una evidente provisión de Información Aeronáutica tradicional temporalmente paralelo al desarrollo de sistemas automatizados y habrá una fusión de dominios textuales y gráficos que actualmente están separados.

Existe una clara necesidad para que otras categorías de información estén disponibles. La información a suministrar mediante este complejo sistema de bases de datos requerirá una fusión progresiva de la información tradicional AIS, MET, FIS, AFTM, permitiendo un flujo de los datos en el sistema ATM.

---

La transición a un ambiente en el cual la información aeronáutica se gestiona sobre un sistema de base amplia es una necesidad declarada del usuario que abarca la armonización de información civil - militar.

El amplio intercambio a nivel mundial de la información aeronáutica es un pre-requisito de la AIM por lo que será importante establecer normas globales y prácticas recomendadas para originar, almacenar, intercambiar y distribuir información, durante todas las fases del vuelo.

A partir de esta visión se han derivado 8 objetivos estratégicos que a su vez han dado lugar a 13 acciones que permitirán el desarrollo de esta estrategia hacia la AIM.

#### **4. Estrategia de transición al AIM**

##### **4.1 Alcance**

El alcance de esta estrategia abarcará los límites de la FIR de cada uno de los Estados en particular.

Este documento y su ulterior desarrollo involucrará todas las áreas del AIS/MAP como son: Publicaciones AIS, Oficina NOTAM y Dependencias AIS de AD y Cartografía Aeronáutica, así como de forma indirecta también involucra otras dependencias relacionadas con el AIS como pueden ser: dependencias ATS en general y la alta Gerencia de la Navegación Aérea.

La presente estrategia AIM cubre todas las fases de vuelo:

1. Planeamiento del vuelo.
2. Previo a la salida del vuelo.
3. Salida
4. Durante el vuelo.
5. Llegada
6. Post vuelo.

##### **4.2 Objetivos estratégicos**

Lograr el manejo eficiente y uniforme de la información aeronáutica y un sistema amplio de gestión de la información que incluya todas las fases del vuelo, requiere el cumplimiento de los siguientes objetivos estratégicos:

###### **4.2.1 Establecer la AIM como el proceso central del ATM**

Esto incluye que el concepto de AIM sea completamente entendido y aceptado por todos como el paso imprescindible y básico para el ATM, así como tomar acciones que permitan extender este concepto a otras regiones vecinas, incluyendo la propuesta de confección de nuevos procedimientos OACI (SARPS).

###### **4.2.2 Asegurar el suministro de información aeronáutica actualizada y de calidad para todas las fases del vuelo**

Se establecerán nuevas especificaciones para originar, mantener e intercambiar información aeronáutica electrónica, incluyendo información de datos sobre el terreno y obstáculos con la precisión, integridad, seguridad y confidencialidad necesaria dada su repercusión en la seguridad de los vuelos.

#### **4.2.3 Asegurar la accesibilidad a la información aeronáutica durante todas las fases del vuelo**

Aunque en la actualidad existe un importante volumen de información disponible, la mayor parte se concentra en el servicio de información previo al vuelo, es necesario contar con acceso flexible a esta información en cualquiera de las fases del vuelo.

#### **4.2.4 Trasladarse desde la publicación de productos de Información aeronáutica al suministro de cada dato por individual de cada uno de los elementos de la información aeronáutica en formato electrónico**

Actualmente el suministro de información aeronáutica se basa en grupo de elementos de la documentación integrada AIS, desde los cuales los usuarios extraen manualmente los aspectos que le interesan. En la estrategia AIM los usuarios serán capaces de extraer sus propios parámetros independientemente del elemento donde esté publicado y acceder por medios automatizados al material que sea relevante para sus propósitos, la información de referencia principal conjuntamente con los cambios temporales serán mantenidos electrónicamente y actualizados dentro del propio elemento donde se encuentre publicado lo cual minimizará el potencial de errores, aún cuando la información se mantenga digitalmente puede proveerse información impresa cuando lo requiera el cliente.

#### **4.2.5 Adoptar procedimientos, estructuras y contenidos de bases de datos armonizados sobre una base global en un ambiente de información aeronáutica completamente digitalizado**

Para lograrlo la OACI debe adoptar modelos estándar de base de datos que garanticen el intercambio de información de forma global.

#### **4.2.6 Definir las actividades de recursos humanos necesarias para asegurar el futuro ambiente AIM**

La especialidad deberá suministrar al personal AIS/MAP en funciones la capacitación necesaria para garantizar el intercambio de información aeronáutica electrónica con la calidad requerida.

#### **4.2.7 Resolver los aspectos de propiedad intelectual, financieros, legales, organizacionales, e institucionales asociados con el manejo del AIM.**

#### **4.2.8 Armonizar e integrar toda la información aeronáutica civil - militar.**

### **4.3 Acciones estratégicas**

A fin de llevar a vía de hecho los objetivos estratégicos anteriormente enunciados, se hace necesario tomar acciones tales como:

---

#### **4.3.1 Mantener y mejorar el Sistema de Gestión de Calidad implantado y certificado en el Servicio AIS/MAP**

Esta estrategia AIM prevé se garanticen los niveles de integridad de los datos críticos, esenciales y ordinarios para los vuelos tal y como se establece en el Anexo 15 del la OACI, para lo cual se precisa de un sistema de gestión de la calidad total implantado y certificado.

#### **4.3.2 Planificación y desarrollo del AIP electrónico**

La transición a un AIP electrónico debe planificarse y lograrse en un plazo de tiempo apropiado aunque el reemplazo debe ser una réplica del formato actual, partiendo del cual se realizarán las actualizaciones temporales de la información Aeronáutica.

#### **4.3.3 Revisar el concepto presente de NOTAM, debido a que la AIM permitirá acceso automático a las bases de datos**

El futuro del NOTAM necesita ser considerado por:

- El formato actual no permite el intercambio de datos digitales.
- El tiempo de publicación y distribución del NOTAM actualmente en el AIS no reúne los requisitos de inmediatez de la información que se requieren en el AIM.
- En el nuevo sistema permitirá el manejo de datos dentro del propio documento donde se encuentra publicado y su actualización en tiempo real, on-line.

#### **4.3.4 Estudiar, planificar y gestionar la disponibilidad en formato digital de datos sobre el terreno y obstáculos, así como cartas aeronáuticas electrónicas y bases de datos cartográficas**

Los datos sobre el terreno y obstáculos verticales deberán estar disponibles y apoyar todas las fases de vuelo sobre todo la fase de aterrizaje y posterior al vuelo ya que la publicación única de los obstáculos cercanos a la RWY que tenemos hoy en día es insuficiente para las necesidades crecientes de la industria, según recomendaciones OACI.

#### **4.3.5 Definir el alcance, naturaleza y métodos de presentación de la Información aeronáutica teniendo en cuenta modificaciones y nuevos requisitos**

Los métodos modificados de presentación incluye la consideración de cómo las cartas aeronáuticas podrían ser incorporadas en los datos digitales junto a la información de texto. Los adelantos en el hardware, software y telecomunicaciones han proporcionado herramientas que aumentan la velocidad y exactitud de entrada, rendimiento y entrega de los datos geoespaciales. Debe notarse el uso creciente que se esta haciendo de la presentación gráfica de la información. Virtualmente toda la información a bordo se sostendrá electrónicamente, con monitores gráficos. Un nuevo aspecto importante será el intercambio automatizado de la Información Aeronáutica durante el vuelo y las especificaciones necesarias para desarrollar este propósito.

Los sistemas de información geográficos (GIS) y los bancos de datos espaciales proporcionaran la base para estas actividades, con los beneficios asociados de exactitud, fiabilidad, actualización y sistemas de la calidad.

#### **4.3.6 Diversificar y ampliar los medios del acceso para auto-briefing de la Información Aeronáutica**

El acceso a la Información Aeronáutica se realiza principalmente desde las dependencias AIS de AD, con un paquete de información aeronáutica especialmente impreso para cada vuelo, situación que no beneficia la flexibilidad de acceso a la información, ni proporciona la actualización en tiempo real de la misma. Es necesario brindar opciones para el tripulante como crear estaciones de auto-briefing en los aeropuertos que permitan el acceso in-situ de la información en cualquier fase del vuelo.

#### **4.3.7 Planificación y ejecución de capacitación de transición a la AIM y paralelamente ejecutar capacitación del servicio tradicional AIS mientras ambos coexistan en paralelo.**

#### **4.3.8 Promover el otorgamiento de licencia al personal AIS y ejecutar estudio y aplicación de requisitos para la contratación de nuevo personal**

La evolución del AIS a la AIM ocurrirá durante un periodo de tiempo con los estilos presente y futuro de trabajo, operaciones y procedimientos en paralelo, hasta que el personal en el futuro cesa de estar involucrado en la provisión de producto de información diaria detallada de la forma tradicional. En los próximos años, el AIS/MAP necesitará emprender el entrenamiento del personal existente y adoptar estos nuevos requisitos de habilidad para tener en cuenta durante la contratación de nuevo personal. El proyecto del perfil del AIS debe desarrollarse para proveer personal capacitado y aplicar esta metodología a las habilidades futuras de requisitos para contratación, por lo que se trabajará en:

- Aseguramiento de la calidad y especialización en el servicio AIS tradicional mientras ambos se brinden en paralelo.
- Planificación de entrenamiento de introducción y transición a la AIM.
- Estudio y aplicación de nuevos requisitos de admisión para la contratación del personal AIS/MAP.
- Promover el otorgamiento de licencias u otros medios formales de valoración y aceptación al personal AIS.

#### **4.3.9 Proyectar una estructura armónica del Servicio AIS/MAP en ambiente AIM, así como el enlace con otras especialidades dentro del ATM**

El cambio de mentalidad y métodos de trabajo que necesariamente llevará el servicio en AIM debe ser estudiado, proyectado y ejecutado de forma gradual y de tal modo que garantice la transición armónica y eficaz, incluyendo el período en que el AIS y AIM coexistan paralelamente.

#### **4.3.10 Identificar y resolver los aspectos legales y financieros de datos origen, intercambio y explotación**

Se deben resolver problemas como:

- Legal (la propiedad de información, mando y aspectos de obligación en un ambiente de información compartido);
- Institucional (los aspectos reguladores de la información que se comparte);

- Negocio (los aspectos de información sobre el costo de la eficacia relacionada, costo de recuperación y resultados económicos en general);
- Organizacional (los mecanismos para la reglamentación, documentos y responsabilidades de todos los que manejan la información).

**4.3.11 Emprender el desarrollo ampliado de AIXM y AICM para la adopción de una base de datos global mundial**

La información aeronáutica se obtendrá desde muchos originadores y se mantendrá en una red de banco de datos globales distribuidos. Un requisito del desarrollo de los bancos de datos y otros sistemas de Información Aeronáutica es la necesidad de un modelo uniforme de Información Aeronáutica. Existe una versión inicial de un modelo conceptual de Información aeronáutica (AICM) en consecuencia se ha producido un Modelo de Intercambio de Información Aeronáutica (AIXM), ambos necesarios para disponer información en cualquier banco de datos, sin tener en cuenta estructura o idioma, para comunicarse con otros bancos.

**4.3.10 Identificar la necesidad de enmienda de los SARPs OACI, como el requisito para lograr los objetivos y que progresen a través de la maquinaria de la OACI**

La especificación, mantenimiento y perfeccionamiento progresivo de los modelos AICM/AIXM, es crítico para la transición del AIS a la AIM y es indispensable que se hagan los esfuerzos pertinentes para lograr la adopción por la OACI de un modelo de intercambio de datos común. El trabajo debe tener en cuenta además las categorías adicionales de información identificadas que se requieren para servir al sistema de ATM futuro.

**4.3.11 Planificar la armonización de la parte civil - militar**

El uso flexible de concepto de espacio aéreo requiere la disponibilidad de Información Aeronáutica para todos los usuarios de espacio aéreo y el uso de sistemas comunes y compatibles de intercambio. Los aspectos militares seguirán siendo una materia soberana para cada uno de los Estados, pero deberán definirse las acciones que garanticen la interoperatividad entre ambos medios y sistemas automáticos.

**4.4 Contribución de las acciones a los objetivos estratégicos**

En la siguiente tabla se puede observar la relación contribuyente de las acciones estratégicas a cada objetivo estratégico.

Acciones estratégicas	Objetivos Estratégicos							
	1	2	3	4	5	6	7	8
1-Mantener y mejorar el Sistema de Gestión de Calidad implantado y certificado en el Servicio AIS.	x	x		x	x			
2-Planificación y desarrollo del AIP electrónico.	x	x	x	x	x			
3-Revisar el concepto presente de NOTAM, debido a que el AIM permitirá acceso automático a las bases de datos.	x	x	x	x	x			
4-Estudiar, planificar y gestionar la disponibilidad en formato digital de datos sobre el terreno y obstáculos, así como cartas aeronáuticas	x	x	x	x	x			

Acciones estratégicas	Objetivos Estratégicos							
	1	2	3	4	5	6	7	8
electrónicas y bases de datos cartográficas.								
5-Definir el alcance, naturaleza y métodos de presentación de la Información aeronáutica teniendo en cuenta modificaciones y nuevos requisitos.	x	x	x	x	x			
6-Diversificar y ampliar los medios del acceso para auto-briefing de la Información Aeronáutica.	x	x	x	x				
7-Planificación y ejecución de capacitación de transición al AIM paralelamente ejecutar capacitación del servicio tradicional AIS mientras ambos coexistan en paralelo.	x					x		
8-Promover el otorgamiento de licencia al personal AIS y ejecutar estudio y aplicación de requisitos para la contratación de nuevo personal.	x					x		
9-Proyectar una estructura armónica del Servicio AIS en ambiente AIM así como el enlace con otras especialidades dentro del ATM.	x						x	
10-Identificar y resolver los aspectos legales y financieros de datos origen, intercambio y explotación.	x						x	
11-Emprender el desarrollo ampliado de AIXM y AICM para la adopción de una base de datos global mundial.	x	x	x	x				
12-Identificar la necesidad de enmienda de los SARPs OACI, como el requisito para lograr los objetivos y que progresen a través de la maquinaria de la OACI.	x		x	x				
13-Planificar la armonización de la parte civil y militar	x	x	x					x

**Objetivos Estratégicos:**

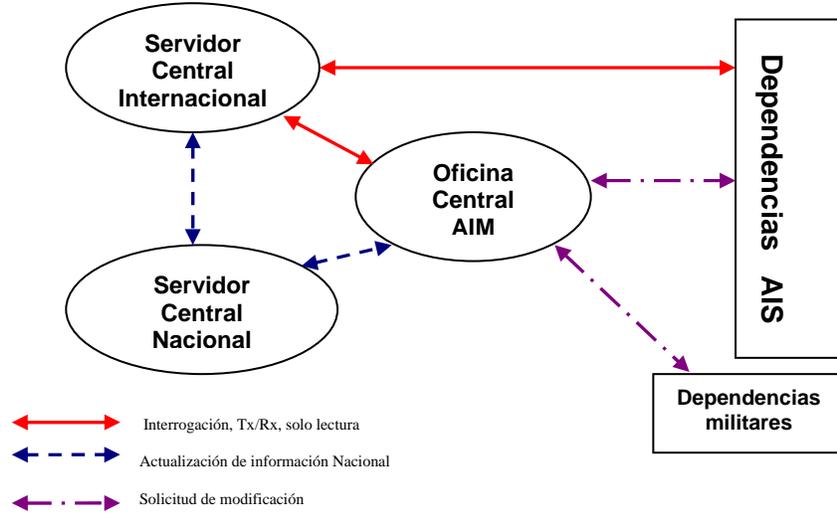
- 1-Establecer el AIM como el proceso central del ATM.
- 2-Asegurar el suministro de información aeronáutica actualizada y de calidad para todas las fases del vuelo.
- 3-Asegurar la accesibilidad a la información aeronáutica durante todas las fases del vuelo.
- 4-Trasladarse desde la publicación de productos de Información aeronáutica al suministro de cada dato por individual de cada uno de los elementos de la información aeronáutica en formato electrónico.
- 5-Adoptar procedimientos, estructuras y contenidos de bases de datos armonizados sobre una base global en un ambiente de información aeronáutica completamente digitalizado.
- 6-Definir las actividades de recursos humanos necesarias para asegurar el futuro ambiente AIM.
- 7-Resolver los aspectos de propiedad intelectual, financieros, legales, organizacionales, e institucionales asociados con el manejo del AIM.
- 8-Armonizar e integrar toda la información aeronáutica civil - militar.

**4.5 Cronograma de implantación de la AIM en la Región**

En la siguiente tabla se describe el cronograma de ejecución de las acciones estratégicas para la implantación del AIM en la Región.



4.6 Red de intercambio de información Aeronáutica



**APENDICE G**

**IMPLANTACIÓN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS EN LOS ESTADOS/TERRITORIOS EN LA REGIÓN CAR**  
**AERÓDROMOS QUE ESTÁN EN EL PLAN REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANP)**

**Tabla 01** – Avance de la documentación básica para la certificación de aeródromos (Región CAR)

ESTADO/TERRITORIO	Nº DE AERÓDROMOS	DOCUMENTACIÓN BÁSICA PARA LA CERTIFICACIÓN					
		Órgano responsable	Concluida	En proceso		Planificada	
			Publicada en:	Iniciada en:	Publicación prevista en:	Inicio en:	Término en:
Anguila	1	CAA	---				
Antigua y Barbuda	1	OECS/CAD	---				
Antillas Francesas	4	DRAC	2002				
Antillas Neerlandesas	5	CANA	1998				
Araba	1	DCA	1998				
Bahamas	11	DCA	---				
Barbados	1	TDA	2004				
Belice	1	CAD	---				
Bermuda	3	CAA	---				
Costa Rica	4	DGAC	2004				
Cuba	7	IACC	2003				
Dominica	2	OECS/CAD	---				
El Salvador	2	AAC	2005				
Estados Unidos	7	FAA	1972				
Granada	2	OECS/CAD	---				
Guatemala	4	DGAC	---				
Haití	2	OFNAC	---				
Honduras	4	DGAC	2004				
Islas Caimanes	2	CAD	---				
Islas Turcas y Caicos	3	CAA	---				
Islas Vírgenes Británicas	2	CAA	---				
Jamaica	2	JCAA	2003				
México	42	DGAC	2005				
Montserrat	1	CAA	---				
Nicaragua	2	DGAC	2005				
República Dominicana	7	DGAC	2004				
Saint Kitts y Nevis	2	OECS/CAD	---				

DGAC CAP/93  
Apéndice G a la Cuestión 3 del Orden del Día

3G- 2

ESTADO/TERRITORIO	N° DE AERÓDROMOS	DOCUMENTACIÓN BÁSICA PARA LA CERTIFICACIÓN					
		Órgano responsable	Concluida	En proceso		Planificada	
			Publicada en:	Iniciada en:	Publicación prevista en:	Inicio en:	Término en:
Santa Lucia	2	OECS/CAD	---				
San Vicente y las Granadinas	5	OECS/CAD	---				
Trinidad y Tabago	2	TTCAA	2005				
<b>TOTAL</b>	<b>134</b>						

Tabla 02 – Avance de la certificación de los aeródromos que están en el Doc 8733/FASID (Región CAR)

ESTADO/ TERRITORIO	N° DE AERÓDROMOS	ÓRGANO RESPONSABLE	NÚMERO DE AERÓDROMOS CERTIFICADOS/EN PROCESO/PLANIFICADOS		
			Certificados	En proceso	Planificados
Anguila	1	CAA	---	---	---
Antigua y Barbuda	1	OECS/CAD	---	---	---
Antillas Francesas	7	DRAC	7	---	---
Antillas Neerlandesas	5	CANA	5	---	---
Aruba	1	DCA	1	---	---
Bahamas	11	DCA	---	---	---
Barbados	1	TDA	---	1	---
Belice	1	CAD	---	---	---
Bermuda	3	CAA	---	---	---
Costa Rica	4	DGAC	---	---	---
Cuba	7	IACC	2	---	---
Dominica	2	OECS/CAD	---	---	---
El Salvador	2	AAC	---	1	---
Estados Unidos	7	FAA	7	---	---
Granada	2	OECS/CAD	---	---	---
Guatemala	4	DGAC	---	---	---
Haití	2	OFNAC	---	---	---
Honduras	4	DGAC	---	---	---
Islas Caimanes	2	CAD	---	---	---
Islas Turcas y Caicos	3	CAA	---	---	---

DGAC CAP/93  
 Apéndice G a la Cuestión 3 del Orden del Día

3G -3

ESTADO/ TERRITORIO	Nº DE AERÓDROMOS	ÓRGANO RESPONSABLE	NÚMERO DE AERÓDROMOS CERTIFICADOS/EN PROCESO/PLANIFICADOS		
			Certificados	En proceso	Planificados
Islas Vírgenes Británicas	2	CAA	---	---	---
Jamaica	2	JCAA	---	---	---
México	42	DGAC	---	---	---
Montserrat	1	CAA	---	---	---
Nicaragua	2	DGAC	---	---	---
República Dominicana	7	DGAC	---	6	---
Saint Kitts y Nevis	2	OECS/CAD	---	---	---
Santa Lucía	2	OECS/CAD	---	---	---
San Vicente y las Granadinas	5	OECS/CAD	---	---	---
Trinidad y Tabago	2	TTCAA	---	---	---
<b>TOTAL</b>	<b>134</b>		<b>22</b>	<b>8</b>	<b>0</b>



**APENDICE H**

**IMPLEMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS) EN LOS AERÓDROMOS  
 CON OPERACIONES INTERNACIONALES DE LA REGIÓN CAR**

**AERÓDROMOS QUE ESTÁN INCLUIDOS EN EL PLAN REGIONAL CAR/SAM DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANP)**

**Tabla 01** – Avance de la documentación básica para la implementación del SMS (Región CAR)

ESTADO	Nº OF AERODROMOS	DOCUMENTACIÓN BÁSICA PARA EL SMS					
		Órgano responsable	Concluida Publicada en:	En proceso		Planificada	
				Iniciada en:	Término	Iniciada en:	Término
Anguilla	1	CAA	---	---	---	---	---
Antigua and Barbuda	1	OECS/CAD	---	---	---	---	---
Aruba	1	DCA	---	---	---	---	---
Bahamas	11	DCA	---	---	---	---	---
Barbados	1	TDA	2005	2006	---	---	---
Belice	1	CAD	---	---	---	---	---
Bermuda	3	CAA	---	---	---	---	---
British Virgin Islands	2	CAA	---	---	---	---	---
Cayman Islands	2	CAD	---	---	---	---	---
Costa Rica	4	DGAC	2005	2006	---	---	---
Cuba	7	IACC	2004	2006	---	---	---
Dominican Republic	7	DGAC	---	---	---	---	---
El Salvador	2	AAC	2005	2006	---	---	---
Estados Unidos	7	FAA	2006	2007	---	---	---
French Antilles	4	DRAC	---	---	---	---	---
Grenada	2	OECS/CAD	---	---	---	---	---
Guatemala	4	DGAC	---	---	---	---	---
Haití	2	OFNAC	---	---	---	---	---
Honduras	4	DGAC	---	---	---	---	---
Jamaica	2	JCAA	---	---	---	---	---
México	42	DGAC	2005	---	---	---	---
Montserrat	1	CAA	---	---	---	---	---
Netherlands Antilles	5	CANA	---	---	---	---	---
Nicaragua	2	DGAC	---	---	---	---	---
Saint Kitts and Nevis	2	OECS/CAD	---	---	---	---	---
Saint Lucia	2	OECS/CAD	---	---	---	---	---
Saint Vincent and the	5	OECS/CAD	---	---	---	---	---

DGAC CAP/93  
Apéndice H a la Cuestión 3 del Orden del Día

3H -2

ESTADO	N° OF AERODROMOS	DOCUMENTACIÓN BÁSICA PARA EL SMS					
		Órgano responsable	Concluida Publicada en:	En proceso		Planificada	
				Iniciada en:	Término	Iniciada en:	Término
Grenadines							
Trinidad and Tobago	2	TTCAA	---	---	---	---	---
Turks and Caicos Islands	3	CAA	---	---	---	---	---
Dominica	2	OECS/CAD	---	---	---	---	---
<b>TOTAL</b>	<b>134</b>						

Tabla 02 – Avance de la implementación de los SMS en los aeródromos que están en el Doc 8733/FASID (Región CAR)

ESTADO	N° OF AERODROMOS	DOCUMENTACIÓN BÁSICA PARA EL SMS					
		Órgano responsable	Con SMS	En proceso		Planificada	
				Iniciada en:	Término	Iniciada en:	Término
Anguilla	1	CAA	---	---	---	---	---
Antigua and Barbuda	1	OECS/CAD	---	---	---	---	---
Aruba	1	DCA	---	---	---	---	---
Bahamas	11	DCA	---	---	---	---	---
Barbados	1	TDA	---	---	---	2006	---
Belice	1	CAD	---	---	---	---	---
Bermuda	3	CAA	---	---	---	---	---
British Virgin Islands	2	CAA	---	---	---	---	---
Cayman Islands	2	CAD	---	---	---	---	---
Costa Rica	4	DGAC	---	---	---	2006	---
Cuba	7	IACC	---	---	---	2006	---
Dominican Republic	7	DGAC	---	---	---	---	---
El Salvador	2	AAC	---	---	---	2006	---
Estados Unidos	7	FAA	---	---	---	2007	---
French Antilles	4	DRAC	---	---	---	---	---
Grenada	2	OECS/CAD	---	---	---	---	---
Guatemala	4	DGAC	---	---	---	---	---
Haití	2	OFNAC	---	---	---	---	---
Honduras	4	DGAC	---	---	---	---	---
Jamaica	2	JCAA	---	---	---	---	---
México	42	DGAC	1(TLC)	1(TLC)	---	---	---
Montserrat	1	CAA	---	---	---	---	---
Netherlands Antilles	5	CANA	---	---	---	---	---

ESTADO	Nº OF AERODROMOS	DOCUMENTACIÓN BÁSICA PARA EL SMS					
		Órgano responsable	Con SMS	En proceso		Planificada	
				Iniciada en:	Término	Iniciada en:	Término
Nicaragua	2	DGAC	---	---	---	---	---
Saint Kitts and Nevis	2	OECS/CAD	---	---	---	---	---
Saint Lucia	2	OECS/CAD	---	---	---	---	---
Saint Vincent and the Grenadines	5	OECS/CAD	---	---	---	---	---
Trinidad and Tobago	2	TTCAA	---	---	---	---	---
Turks and Caicos Islands	3	CAA	---	---	---	---	---
Dominica	2	OECS/CAD	---	---	---	---	---
<b>TOTAL</b>	<b>134</b>						



APENDICE I

RESULTADOS DE LA ENCUESTA A LOS ESTADOS/TERRITORIOS SOBRE PLANES DE EMERGENCIA Y  
 CENTROS DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (COE)

AERÓDROMOS QUE ESTÁN EN EL PLAN REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANP)

Tabla 01 – Resultados de la encuesta a los Estados/Territorios CAR

ESTADO/ TERRITORIO	Nº DE AERÓDROMOS	PLANES DE EMERGENCIA				COE		
		Cuántos		Simulacros actualizados		Cuántos	Actualizado (1)	Previstos
		Tienen	Actualizados (1)	Completos (2)	Parciales (3)			
Anguila	1	1	1	1	1	1		
Antigua y Barbuda	1							
Antillas Francesas	4	4	4			4	4	
Antillas Neerlandesas	5	3	3	3	3	3		
Aruba	1							
Bahamas	11							
Barbados	1	1	1	1	1	1		
Belice	1	1	1	1	1	1		
Bermuda	3							
Costa Rica	4	4	4	4	4	4		
Cuba	7	7	7	7	7	7		
Dominica	2	1	1			1	1	
El Salvador	2							
Estados Unidos	7	7	7	7	7	7		
Granada	2							
Guatemala	4							
Haiti	2							
Honduras	4	4	4	4	4	4		
Islas Caimanes	2							
Islas Turcas y Caicos	3	3	3			3	3	
Islas Virgenes Británicas	2	2	2	2	2	2		
Jamaica	2	2	2	2	2	2		
México	42	33	33	33	33	33		
Montserrat	1	1	1	1	1	1		

DGAC CAP/93  
Apéndice I a la Cuestión 3 del Orden del Día

3I- 2

ESTADO/ TERRITORIO	N° DE AERÓDROMOS	PLANES DE EMERGENCIA				COE		
		Cuántos		Simulacros actualizados		Cuántos	Actualizado (1)	Previstos
		Tienen	Actualizados (1)	Completos (2)	Parciales (3)			
Nicaragua	2							
República Dominicana	7							
Saint Kitts y Nevis	2	2	2			2	2	
Santa Lucia	2	1	1			1	1	
San Vicente y las Granadinas	5							
Trinidad y Tobago	2	2	2			2	2	
<b>TOTAL</b>	<b>134</b>	<b>80</b>	<b>80</b>	<b>66</b>	<b>66</b>	<b>80</b>	<b>80</b>	<b>0</b>
TOTAL (2004)	134	70	65	66	66	61	61	3
<b>Aumento (%) en relación a 2004</b>	---	<b>12.5</b>	<b>18.8</b>	---	---	<b>23.8</b>	<b>23.8</b>	<b>0</b>

(1) No actualizados a más de 5 años (antes de 2001)

(2) Cada 2 años

(3) En el año que siga al simulacro completo (confusión por parte de los Estados/Territorios)

- FIN -

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:           Desarrollos sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional**

**4.1       Desarrollos del Sistema de la Seguridad Operacional**

4.1.1           El Especialista Regional en Seguridad Operacional (RO/FS) presentó la nota de estudio NE/12 sobre el informe de la situación de auditorías de la OACI. Se describió el estado de avance de las auditorias del nuevo sistema, sus logros y las deficiencias encontradas, así como el uso de la página web del SOA. Se informó a los Estados asistentes de sus Listas de Verificación, también se informó que con excepción de Nicaragua nadie había completado las Compliance Check-lists (CC), y el estado de las mismas es abajo del 25%, faltando más del 75% por completar. Se entregó a cada Director una gráfica indicando en detalle el porcentaje de incumplimiento.

4.1.2           El Director de Aeronáutica Civil de México preguntó acerca del cumplimiento de la competencia lingüística, y cuestionó a los Estados que aún no habían presentado un plan de implementación, a lo cual la representación de los Estados Unidos indicó que estaba en proceso de cumplimiento.

4.1.3           Adicionalmente, México preguntó acerca del reporte electrónico de las diferencias y cómo establecer las enmiendas. Se informó que se podía lograr en la página web del Departamento de Auditoria SOA, y se informo que la página tiene más de trescientos usuarios y que se había utilizado unas 7000 veces desde su instalación.

4.1.4           El Especialista Regional presentó la Nota de Estudio NE/13 “*Desarrollo sobre la Vigilancia de la Seguridad Operacional*” que contenía el Informe de los Resultados de las Auditorias Sistémicas. Se estableció la situación de los Estados en las auditorias efectuadas en Centro América por el USOAP con respecto al porcentaje global, y el efecto en las Autoridades de Aviación Civil al expandir las auditorias a todos los Anexos de la Convención de los Estados.

4.1.5           Se explicó en detalle la relación entre los elementos críticos de auditoría y los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de las Autoridades Civiles de Aviación. De igual manera, se comentó sobre las deficiencias encontradas y la tendencia de Centroamérica que presenta un decremento del porcentaje de deficiencias encontradas en la última auditoría en diciembre de 2007. Además, se presentó la grafica de implementación de los ocho elementos críticos de auditorías y se estableció la comparación entre las auditorias anteriores y las sistémicas. Con relación a este tema, la Reunión convino en aprobar la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 93/08                   INFORME DE LA SITUACIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES DE  
AUDITORÍA DE LA OACI (USOAP)**

Que los Estados de Centroamericanos completen las listas de Verificaciones de Cumplimiento para el **30 de noviembre del 2008**, y la introduzcan en la página web de auditoría del SOA.



4.2.3 La Reunión revisó el análisis del seguimiento de las auditorías USOAP, así como del estudio de los resultados de las auditorías realizadas en la región CAR, a un número limitado de Estados y propone acciones para las auditorías que se realizarán en segundo semestre del 2008 en la Región CAR. Y en consideración del contenido de la Nota de Estudio así como de su Adjunto, se estimó conveniente incluir la NE/13 como **Apéndice B** a esta parte del informe tomando en cuenta que las auditorías revelan las constataciones en las áreas de: *licencias al personal, operaciones de aeronaves, y aeronavegabilidad de aeronaves*, sin embargo la mayoría de los resultados de las auditorías en este ciclo se refieren a las nuevas áreas de las auditorías, *aeródromos, a los servicios de navegación aérea e investigación de accidentes e incidentes*.

4.2.4 Ese informe se estructuró en dos partes como se podrá apreciar en el Apéndice B. En la primera se armoniza la ejecución del USOAP con el Objetivo estratégico A3 de la OACI y los correspondientes resultados previstos, según figura en el Plan de acción estratégico de la Organización. La segunda parte del informe abarca los resultados de las auditorías y las cuestiones que requieren la atención del los Directores de Aeronáutica Civil. El informe establece solamente una pequeña representación del área CAR que nos concierne sin embargo, las similitudes son evidentes, y se espera un patrón de resultados muy similar debido a que el sistema de auditorías fue expandido en forma homogénea y general y los promedios de deficiencias son representativos al área auditada por su cercanía geopolítica, en los apéndices encontraremos gráficas que representan promedios globales y una relación entre el promedio global y los resultados de los Estados del área de Centroamérica.

-----

**APÉNDICE A**

**INFORME DE SITUACIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES DE AUDITORÍA DE LA OACI: USOAP**

<b>Resultado previsto</b>	<b>Progreso alcanzado al 30 de abril de 2008</b>
<p>1. Evaluación del nivel de las capacidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional, mediante la realización de auditorías regulares y globales.</p>	<p>1.1 Durante el período que abarca el informe se realizaron 29 auditorías, con lo cual se eleva a 90 el número total de auditorías, comprendida la de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), que fue objeto de auditoría en dos oportunidades. En total se han programado 41 auditorías para 2008.</p> <p>1.2 La marcha del programa continúa conforme a lo previsto para concluir las auditorías de todos los Estados contratantes en el ciclo de seis años que finaliza en 2010.</p> <p>1.3 Se han programado auditorías hasta finales de 2009. El Plan de actividades se distribuyó mediante el boletín electrónico EB 2008/005 en febrero de 2008 y está disponible en la ICAO-NET.</p> <p>1.4 Se han recibido y examinado 157 Cuestionarios de actividades aeronáuticas del Estado (SAAQ).</p> <p>1.5 Un total de 131 Estados contratantes ha enviado las Listas de verificación del cumplimiento (CC), en las que se identifican los niveles de cumplimiento de las disposiciones de los Anexos de la OACI, y dichas listas son examinadas regularmente.</p> <p>1.6 Un sitio web seguro especializado (<a href="http://www.icaosoa.ca/soamain">http://www.icaosoa.ca/soamain</a>) fue elaborado para la presentación y actualización de los SAAQ y las CC por los Estados y para la difusión de los informes de auditoría e información conexa a los Estados. Los Estados continúan valiéndose y beneficiándose del sitio web seguro especializado para completar estos instrumentos de auditoría y para la distribución de los informes y resultados de las auditorías, con un índice promedio de 3 000 conexiones mensuales. Esta aplicación cuenta con aproximadamente 700 usuarios y ha demostrado ser un medio muy valioso y efectivo para la presentación y difusión de información relacionada con las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional. Además es utilizado ampliamente por la Secretaría de la OACI para la realización de análisis, según sea necesario.</p> <p>1.7 Se completaron 28 informes finales de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, los cuales se colocaron en el sitio web seguro SOA durante el período del informe, elevando a 56 el número total de informes publicados en el sitio web seguro SOA.</p> <p>1.8 Se han identificado seis Estados contratantes con problemas importantes en materia de seguridad operacional, y los detalles al respecto se publicaron en el sitio web seguro SOA. La Secretaría mantiene continua comunicación con estos Estados a fin de seguir de cerca su progreso para solucionar dichos problemas significativos de seguridad operacional. En este sentido se realiza la coordinación con el Programa/la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) – seguridad operacional y la Dirección de cooperación técnica (TCB), según corresponda.</p> <p>1.9 Se ha notificado a dos Estados adicionales que tienen problemas significativos en materia de seguridad operacional y se les ha dado una fecha límite para presentar un plan de medidas correctivas aceptable, y salvo que así lo hagan, los problemas significativos de seguridad operacional se darán a conocer en el sitio el sitio web seguro SOA.</p>

Resultado previsto	Progreso alcanzado al 30 de abril de 2008
<p>2. Evaluación del progreso alcanzado por los Estados respecto al nivel de implantación de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.</p>	<p>2.1 Los Estados cuentan con 60 días corridos, a partir de la fecha en que disponen del informe provisional de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, para presentar un plan de medidas correctivas en el que se aborden las constataciones y recomendaciones contenidas en dicho informe. Al 30 de abril de 2008, se habían recibido y examinado todos los planes de medidas correctivas que se esperaban, y los mismos se habían incluido como parte del informe final de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que se proporcionó a los Estados.</p> <p>2.2 Seis Estados fueron remitidos a la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB) durante el período que abarca el informe. Los detalles adicionales sobre la ARRB figuran en la nota <a href="#">C-WP/13107</a>, Apéndice C.</p>
<p>3. Análisis completo e informe sobre los resultados de la auditoría a los niveles estatal, regional y mundial.</p>	<p>3.1 Los resultados de las auditorías, a partir de las primeras 90 auditorías realizadas con el enfoque sistémico global, han sido analizados para establecer el grado de implantación de los ocho elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (véase Doc 9734, Parte A).</p> <p>3.2 En el adjunto a este Apéndice se muestra que, al 30 de abril de 2008, el grado de aplicación mundial de los ocho elementos críticos se elevaba al 58,4%. Uno de los elementos críticos, a saber CE-4 – <i>Cualificación e instrucción del personal técnico</i>, ha revelado un grado de implantación inferior al 50% (42,5%).</p> <p>3.3 En un documento separado, titulado <i>Enfoque sistémico global (CSA) del USOAP — Análisis de los resultados de las auditorías [USOAP – Comprehensive Systems Approach (CSA) — Analysis of Audit Results]</i>, que abarca el período de abril 2005 a mayo de 2007, se distribuyó durante el 36° período de sesiones de la Asamblea y está disponible en la ICAO-Net. En dicho documento se proporciona la información detallada y el análisis de los resultados de las auditorías, comprendido el grado de aplicación de los elementos críticos, el estado de cumplimiento de los SARPS de la OACI por los Estados y las áreas identificadas que son motivo de preocupación. Esta información se actualizará anualmente.</p>
<p>4. Aplicación de criterios armonizados, objetivos y consecuentes para la evaluación de las capacidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional.</p>	<p>4.1 Originalmente la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional fue certificada por AOQC Moody International de conformidad con los requisitos de la ISO 9001:2000 en el año 2002, y recibió la recertificación por otros tres años en 2005.</p> <p>4.2 En diciembre de 2007, AOQC Moody International llevó a cabo otra auditoría, cuyo resultado fue la certificación del Despacho de la Subdirección SSA y de la Sección de coordinación e información de auditorías (ACR). Las auditorías de mantenimiento se llevarán a cabo sobre una base anual, realizándose cada tres años las auditorías para la recertificación.</p> <p>4.3 Se alienta a los Estados contratantes que son objeto de auditoría a enviar de regreso los formularios con información que se utilizan para la continua mejora del USOAP. Al 30 de abril de 2008, se habían recibido y examinado 41 formularios de intercambio de información, indicando un índice muy alto de satisfacción.</p> <p>4.4 Se pide a todos los jefes de equipo del USOAP y a sus miembros que presenten informes sobre la misión, en los que se intercambia información sobre los aspectos técnicos y administrativos del proceso de auditoría. Este intercambio de información ha demostrado un grado muy alto de satisfacción, y se han analizado los comentarios y recomendaciones que se han examinado, a fin de mejorar el proceso de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.</p>

Resultado previsto	Progreso alcanzado al 30 de abril de 2008
<p>5. Evaluación de la idoneidad y suficiencia de los SARPS y textos de orientación de la OACI.</p>	<p>5.1 Los resultados de las auditorías, tal como figuran en el documento titulado <i>Enfoque sistémico global (CSA) del USOAP — Análisis de los resultados de las auditorías [USOAP – Comprehensive Systems Approach (CSA) — Analysis of Audit Results</i> , se comparten regularmente con todas las Secciones y Direcciones responsables de examinar y elaborar los SARPS y textos de orientación de la OACI.</p> <p>5.2 La aplicación en línea para la presentación de los SAAQ y las CC también permite que la Secretaría realice los análisis que sean necesarios, a fin de determinar la idoneidad y suficiencia de los SARPS y textos de orientación de la OACI.</p>
<p>6. Seminarios e instrucción para apoyar la implantación.</p>	<p>6.1 Durante el período del informe se celebraron cuatro seminarios sobre la preparación, realización y presentación del informe de una auditoría OACI de la vigilancia de la seguridad operacional. En total se han impartido ocho seminarios de este tipo, cuatro de ellos a pedido de Estados contratantes, sobre una base de recuperación de costos. En total, 427 funcionarios de 62 Estados y seis organizaciones internacionales han participado en dichos seminarios.</p> <p>6.2 Durante el período del informe se celebraron dos cursos de instrucción para auditores de la vigilancia de la seguridad operacional, en las Oficinas regionales de la OACI en México, D.F. y Nairobi.</p> <p>6.3 En total se celebraron 13 de dichos cursos, que contaron con 264 participantes, comprendidos 64 funcionarios de la OACI tanto de la Sede como de las Oficinas regionales.</p> <p>6.4 En total han recibido la aprobación 71 auditores (de la Sede de la OACI, las Oficinas regionales, los Estados contratantes y organizaciones internacionales).</p> <p>6.5 La mayoría de los participantes en los cursos de instrucción para auditores y en los seminarios teóricos/prácticos han completado los formularios de intercambio de información. En dichos formularios se ha demostrado que la gran mayoría de los participantes considera que los seminarios y cursos fueron valiosos y que estuvieron a la altura de sus expectativas. La información recibida también indica que se han alcanzado los objetivos fijados con respecto a estas actividades de aprendizaje.</p> <p>6.6 Al finalizar el período de nombramiento de algunos de los funcionarios inicialmente adscritos a largo plazo, se envió la comunicación SS 1/4-07/65 a los Estados en septiembre de 2007, pidiendo a los Estados que propongan expertos para su adscripción a la OACI. Se han recibido y examinado los candidatos propuestos y dentro de los próximos meses varios expertos se unirán a la OACI.</p>
<p>7. Establecimiento de arreglos cooperativos apropiados con entidades internacionales y regionales para asegurar la eficiencia y el mejor uso de los recursos.</p>	<p>7.1 A fin de fomentar la coordinación y cooperación entre el USOAP de la OACI y los programas de auditoría de otras organizaciones relacionadas con la seguridad operacional de la aviación, se siguen realizando Memorandos de cooperación (MOC) con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA);</li> <li>- EUROCONTROL;</li> <li>- la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA); y</li> <li>- el Comité interestatal de aviación (MAK).</li> </ul> <p>7.2 También se llegó a un acuerdo entre el USOAP y la Comisión Europea (EC) a fin de establecer un procedimiento para el intercambio de información relacionada con la vigilancia de la seguridad operacional, comprendido el acceso a la base de datos de la Evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras (SAFA) de la EC.</p>

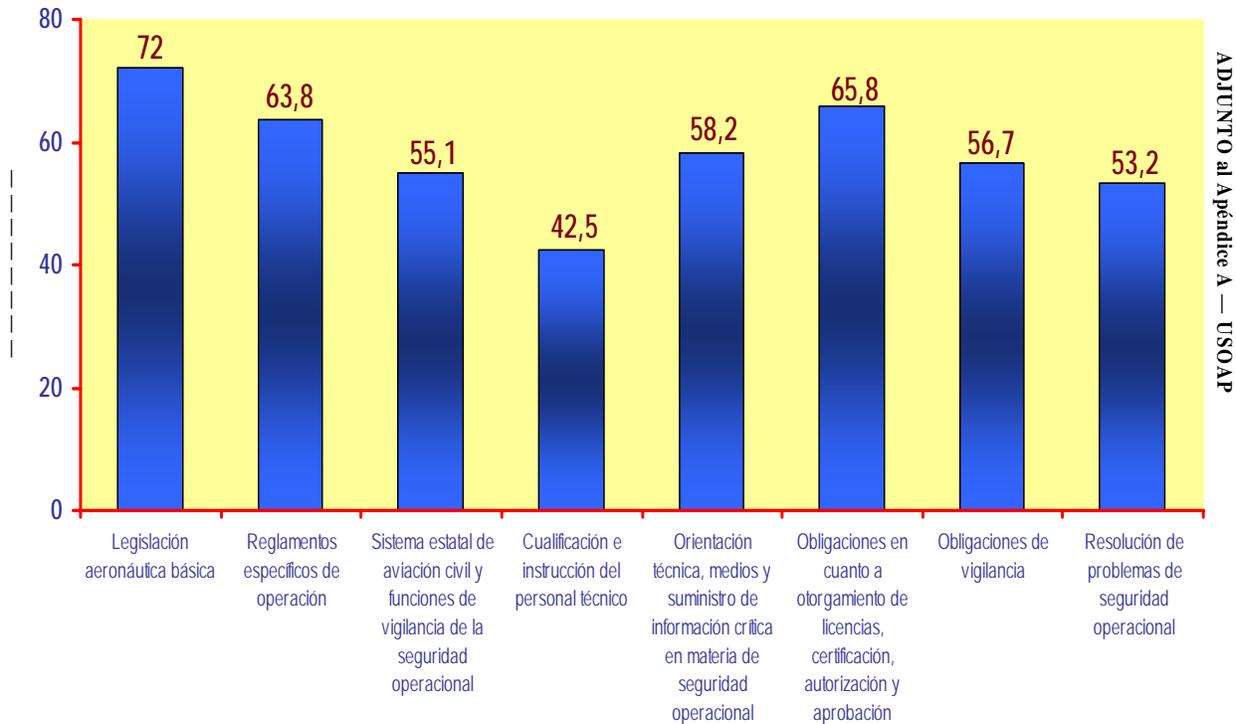
Resultado previsto	Progreso alcanzado al 30 de abril de 2008
8. Labor preparatoria para la aplicación de un nuevo enfoque basado en el concepto de supervisión continua.	8.1 De conformidad con lo encargado por el 36º período de sesiones de la Asamblea, la Secretaría ha iniciado la preparación de un estudio para examinar, teniendo en cuenta las diferentes opciones que podrían considerarse, la viabilidad de aplicar un nuevo enfoque basado en el concepto de supervisión continua. El enfoque adoptado se llevará a la práctica al final del ciclo de auditorías actual en 2010. 8.2 En coordinación con TIC, se han ensayado varios programas de gestión de proyecto y recopilación de datos, a fin de identificar una aplicación basada en la web que podría ser utilizada en toda la Organización a fin de centralizar los datos relacionados con la seguridad operacional.

-----

**ADJUNTO al Apéndice A — USOAP**

Grado de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (%)

■ Resultados mundiales – 90 Estados auditados – Auditorías CSA 58,4%



**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Desarrollos sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional**  
4.2 Informe de los resultados de auditorías sistémicas (CSA)

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN</b>
Esta nota presenta un análisis del seguimiento de las auditorías USOAP, así como del estudio de los resultados de las auditorías realizadas en la región CAR a un número limitado de Estados y propone acciones para las auditorías que se realizarán en segundo semestre del 2008 en la Región CAR
<i>Objetivos estratégicos relacionados</i> <i>El USOAP se relaciona directamente con el Objetivo estratégico A del plan de OACI y</i> <i>Con la actividad clave A3</i>
<b>Referencias:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• OACI – C180 WP12885</li></ul>

**1. Antecedentes**

1.1 Al 30 de abril de 2008 noventa estados han sido auditados. Las auditorías han sido de gran ayuda para establecer el grado de implementación de los ocho elementos críticos relativos al sistema de seguridad operacional y determinar el nivel de cumplimiento de los Estados contratantes con las Normas y Métodos Recomendados de la OACI (SARPs) y así identificar las áreas motivo de preocupación.

1.2 Las auditorías revelan las constataciones en las áreas de licencias al personal, operaciones de aeronaves, y aeronavegabilidad de aeronaves, sin embargo la mayoría de los resultados de las auditorías en este ciclo se refieren a las nuevas aéreas de las auditorías, aeródromos, a los servicios de navegación aérea e investigación de accidentes e incidentes.

1.3 Este informe se ha estructurado en dos partes. En la primera se armoniza la ejecución del USOAP con el Objetivo estratégico A3 de la OACI y los correspondientes resultados previstos, según figura en el Plan de acción estratégico de la Organización. La segunda parte del informe abarca los resultados de las auditorías y las cuestiones que requieren la atención del los Directores de Aeronáutica Civil. El informe establece solamente una pequeña representación del área CAR que nos concierne sin embargo, las similitudes son evidentes, y se espera un patrón de resultados muy similar debido a que el sistema de auditorías fue expandido en forma homogénea y general y los promedios de deficiencias son representativos al área auditada por su cercanía geopolítica, en los apéndices encontraremos gráficas que representan promedios globales y una relación entre el promedio global y los resultados de los Estados del área de Centroamérica y el Caribe Oriental como así la relación anterior de auditorías en las que los Anexos 11, 13, y 14 no eran auditados, tomando en cuenta que todavía se arrastra un residual de deficiencias de las áreas de licencias al personal, operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad, de auditorías anteriores el porcentaje global ahora es de un 59.98% lo cual demuestra un incremento inquietante de deficiencias de la seguridad operacional y en la implementación de los SARPs.

1.4 La Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la OACI, condujo un seminario de preparación, conducción y reporte de auditorías, del nuevo sistema integrado de auditorías en la Ciudad de México en julio de 2007 como una iniciativa para cerrar la brecha existente con la nueva metodología, y preparar los Estados de Cuba, Honduras, Nicaragua y República Dominicana para las auditorías bajo el sistema CSA del USOAP en el 2008.

1.5 El Centro Europeo de Coordinación de Reportes de Accidentes e Incidentes de Aviación en combinación con la Sección de Investigación de Accidentes e Incidentes de OACI y la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe, proporcionaron a los Estados de Centroamérica y México con entrenamiento, y la base de datos del Sistema Electrónico de Reportes de Accidentes e Incidentes ECCAIRS para estandarizar los reportes en el formato y taxonomía ADREP de OACI en preparación para el USOAP del 2008.

## 2. **PRIMERA PARTE: AVANCES EN LA EJECUCIÓN DEL OBJETIVO ESTRATÉGICO A3 DE LA OACI**

2.1 El USOAP se relaciona directamente con el Objetivo estratégico A de la OACI — *Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial* y, en particular, con la Actividad clave A3 — Realizar auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados. Esta actividad clave, a su vez, conduce a una serie de resultados previstos. Los avances del programa con respecto a la Actividad clave A3 y sus resultados previstos se describen a continuación:

### 2.1.1 *Finalizar las auditorías de todos los Estados contratantes en un ciclo de seis años*

2.1.1.1 Durante el período que abarca el informe, dieciocho Estados contratantes fueron objeto de auditorías, elevando a 90 el número de Estados auditados en el marco del enfoque sistémico global al 30 de Abril de 2008.

2.1.1.2 La OACI ha notificado a todos los Estados contratantes para los cuales se ha programado la realización de una auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional en 2008, comunicándoles las fechas propuestas para la realización de la auditoría y enviándoles el Memorando de acuerdo (MOU) para su firma.

2.1.1.3 Los Estados continúan presentando y actualizando los cuestionarios de actividades aeronáuticas del Estado (SAAQ) y las listas de verificación del cumplimiento (CC) en preparación para las futuras auditorías. Se continúa aumentando la utilización del sitio web dedicado a la SOA para la presentación de dichos cuestionarios y listas.

2.1.1.4 Sin embargo en los Estados pendientes de Auditorías bajo el sistema comprensivo CSA programadas para el segundo semestre del 2008 en la región de Centro América (Honduras y Nicaragua) aun no se nota ingresos de información significativos en la pagina Web de OACI (FSIX) en el sitio Seguro del SOA, las Listas de Cumplimiento están aun en estados primarios de ejecución. De forma que la Regulación que respalde legislativamente a la expansión a los Anexos relacionados con la Seguridad operacional no han sido incluidos en las Listas de Cumplimiento y las diferencias con las Normas y Practicas Recomendadas de OACI (SARPs) al igual que las enmiendas a los Anexos del Convenio de Chicago de acuerdo con el Art. 37 y 38 del documento 7300.

2.1.1.5 De conformidad con la Resolución A35-6 de la Asamblea, los informes finales completos de las auditorías se ponen a disposición de los Estados contratantes junto con toda la información pertinente derivada de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD), a través del sitio Web seguro de la OACI. Al 31 de diciembre de 2006, se habían colocado 14 de esos informes, incluido el relativo a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), en el sitio web seguro de la SOA. **El Apéndice A** de esta nota de estudio contiene información sobre la situación de los informes de auditoría pendientes de publicación. El último plan de actividades de la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional correspondiente a 2007 y 2008 se ha distribuido a los Estados y puede consultarse en la ICAO-NET.

2.1.2. *Supervisar el grado de cumplimiento de los planes de medidas correctivas de los Estados en coordinación con las oficinas regionales mediante visitas conducidas por los Oficiales Regionales.*

2.1.2.1 De conformidad con el Memorando de acuerdo firmado con la OACI, los Estados se comprometen a preparar y presentar a la OACI un plan de medidas correctivas teniendo en cuenta las constataciones y recomendaciones comprendidas en el informe provisional de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo medidas concretas y plazos.

### 3. **SEGUNDA PARTE: RESULTADOS PRELIMINARES DE LAS AUDITORÍAS Y ASUNTOS QUE REQUIEREN LA ATENCIÓN DE LOS DIRECTORES DE AERONÁUTICA CIVIL**

#### 3.1 **Resultados de las auditorías y aspectos inquietantes detectados**

3.1.1 Los resultados de las 90 auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional realizadas en el marco del enfoque sistémico global al 30 de Abril de 2008, en las que se cubrieron las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional de todos los Anexos relacionados con la misma, han sido analizados mediante la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD). Como se indica en la gráfica del Apéndice A, el promedio global de falta de cumplimiento efectivo de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (véase el Doc 9734 — *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte A — *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional*) ascendió a 59.8%. Dos elementos críticos están debajo de la marca del 50 por ciento, CE-3 los sistemas de la aviación estatal civil y las funciones de la vigilancia operacional y CE-5 orientación técnica, medios y suministros de información crítica en materia de seguridad operacional. A continuación se destacan algunas de las áreas principales de inquietud con respecto a cada uno de los elementos críticos.

3.1.2 **Elemento crítico 1 — Legislación aeronáutica básica (CE-1).** En el campo de la legislación aeronáutica básica, se ha detectado que algunos Estados tienen dificultades en determinar la forma de incorporar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI en su marco jurídico, ya sea mediante la promulgación de reglamentos nacionales, la adopción de reglamentos extranjeros o la adopción directa de la totalidad de un determinado Anexo. De las auditorías se desprende que algunos Estados no tienen claras las repercusiones de cada uno de estos tres enfoques. También se ha constatado que algunos Estados tienen dificultades para establecer un sistema que permita introducir las enmiendas de los Anexos en su legislación y notificar a la OACI las diferencias respecto a las mismas. Finalmente, no siempre había disposiciones en los requisitos nacionales de los Estados de habilitar eficazmente a sus inspectores.

---

3.1.3 **Elemento crítico 2 — Reglamentos de explotación específicos (CE-2).** En lo que respecta a este elemento crítico, la mayoría de las inquietudes se relacionaron con nuevas áreas objeto de auditoría. En particular, el 44% de las preguntas del protocolo formuladas respecto a la elaboración de reglamentos que respondan a las disposiciones del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* (AIG), obtuvieron un resultado no satisfactorio. En lo que respecta a los servicios de navegación aérea (ANS), el 31% de las preguntas formuladas dieron resultados no satisfactorios, identificándose aspectos inadecuados en el establecimiento de requisitos para la gestión del tránsito aéreo y PANS-OPS, en los procedimientos operacionales para la prestación de servicios ANS, con respecto a los proveedores de servicios ANS, con la instrucción del personal técnico y en el establecimiento de un sistema de gestión de seguridad operacional para ATM. Finalmente, el 29% de las preguntas del protocolo formuladas con respecto a la elaboración de reglamentos en materia de aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres (AGA) dieron resultados no satisfactorios.

3.1.4 **Elemento crítico 3 — Sistema estatal de aviación civil y funciones de vigilancia de la seguridad operacional (CE-3).** Se identificaron constataciones respecto a este elemento crítico, en su mayoría con respecto a todas las áreas auditadas. Los Estados continúan enfrentando dificultades para atraer y mantener personal cualificado, lo que resulta en escasez de personal. El establecimiento de una estructura orgánica con recursos financieros adecuados sigue siendo un reto para muchos Estados.

3.1.5 **Elemento crítico 4 — Calificación e instrucción del personal técnico (CE-4).** Otro aspecto que es motivo de inquietud se relaciona con las dificultades que tienen los Estados para determinar las calificaciones y experiencia que debe poseer el personal técnico y los programas de instrucción que deben elaborarse e implantarse para mantener la competencia.

3.1.6 **Elemento crítico 5 — Orientación técnica, medios y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional (CE-5).** La mayoría de las constataciones de auditoría relativas a este elemento crítico se relacionan con la falta de licencias, certificación y procedimientos de aprobación elaborados por los Estados para orientar a su personal encargado de la reglamentación y técnico, así como a la industria. Algunos Estados que realizan sus propias investigaciones de accidentes de aeronaves no cuentan con procedimientos de investigación; en el campo de los aeródromos, también se constató una falta de textos de orientación para el personal encargado de la reglamentación y la industria.

3.1.7 **Elemento crítico 6 — Obligaciones en cuanto a otorgamiento de licencias, certificación, autorización y aprobación (CE-6).** La mayoría de las constataciones de auditoría relativas a este elemento crítico se identificaron en nuevas áreas de auditoría; ANS, AGA y AIG. En lo que respecta a ANS, muchos Estados no habían elaborado una política ni procedimientos para determinar la capacidad de sus sistemas ATS, ni para establecer la separación mínima de conformidad con los requisitos de la OACI ni el requisito de aprobación de SMS. En el ámbito de los aeródromos, la mayoría de las inquietudes surgieron acerca del proceso de certificación y el contenido de un manual de aeródromos, seguidas de los servicios operacionales, tales como la gestión de plataforma, los planes de emergencia de aeropuertos y control de la fauna.

3.1.8 **Elemento crítico 7 — Obligaciones de vigilancia (CE-7).** Las constataciones de auditoría relacionadas con este elemento crítico se distribuyeron uniformemente en todas las áreas auditadas. Los Estados siguen teniendo deficiencias con sus programas de vigilancia de las operaciones de las aeronaves, así como con la vigilancia de sus proveedores de servicios de navegación aérea y de los aeródromos con licencia.

3.1.9 ***Elemento crítico 8 — Resolución de problemas de seguridad operacional (CE-8).***

La resolución de las inquietudes con respecto a la seguridad operacional sigue siendo problemática. Algunos Estados siguen sin asegurar adecuadamente la resolución de las constataciones identificadas mediante las inspecciones ordinarias y las actividades de vigilancia. En lo que respecta a las investigaciones de accidentes e incidentes graves, se realizaron algunas constataciones negativas respecto de la tramitación de los informes de accidentes o incidentes graves, y la falta de sistemas de presentación de informes.

3.1.10 Cabe señalar que los resultados de las auditorías en el marco del enfoque sistémico global siguen revelando constataciones de auditoría relativas al otorgamiento de licencias al personal, operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad de las aeronaves. A manera de ejemplo, las auditorías han indicado que como resultado de la elevada demanda de pilotos, una serie de Estados están enfrentando cada vez más dificultades en contratar inspectores de operaciones de vuelo cualificados. Esta situación ha generado constataciones de auditoría relativas a la certificación de los explotadores de servicios de transporte aéreo y a la vigilancia o las operaciones de las aeronaves. Sin embargo, vale la pena señalar que la mayoría de las constataciones de auditoría (en el marco del enfoque sistémico global) se relacionan con nuevas áreas de auditoría (aeródromos, servicios de navegación aérea e investigación de accidentes e incidentes de aviación).

3.2 **Procedimiento relativo a la transparencia y la divulgación**

3.2.1 De conformidad con el procedimiento relativo a la transparencia y la divulgación de la información, aprobado por el Consejo (C-DEC 175/13 y 14), se enviaron comunicaciones de seguimiento a los Estados que no habían respondido a la solicitud de la OACI de presentar un plan de medidas correctivas después de haber sido objeto de una auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, o para proporcionar a la OACI información relativa a la situación de la vigilancia de la seguridad operacional en sus Estados. Hasta la fecha, se ha recibido respuesta de la mayoría de los Estados. La información suministrada hasta el momento se utilizó para determinar la urgencia para programar las auditorías y el alcance de la misión de auditoría. A continuación se presenta la situación actual de dichos Estados.

3.2.2 La SOA está trabajando estrechamente con las oficinas regionales y con el Programa de la estrategia unificada (USP) a fin de garantizar que las medidas adoptadas con respecto a estos Estados sean eficientes y oportunas. Se asigna prioridad a dichas medidas de conformidad con el nivel de actividad de la aviación en los Estados.

4. **Acción sugerida**

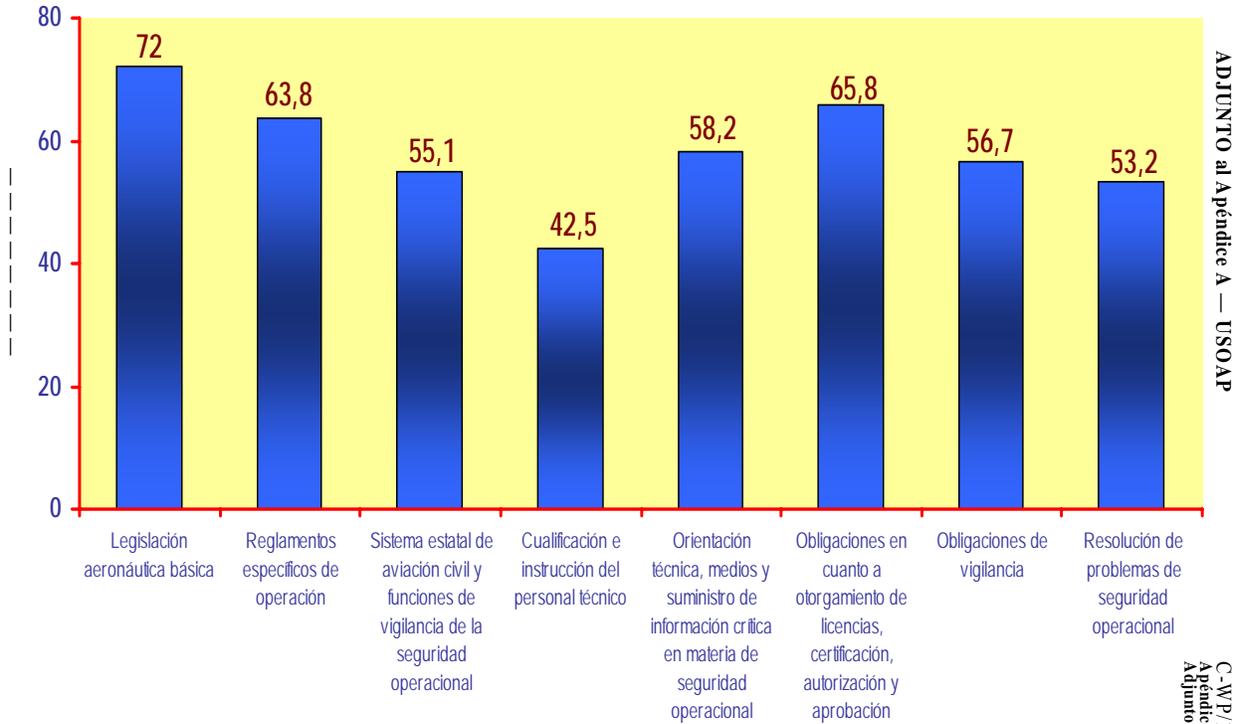
4.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información contenida en la nota de estudio.

4.2 La ejecución del USOAP ha avanzado de conformidad con el Objetivo estratégico A-3 de la OACI. Se recomienda a los Honorables Directores de Aeronáutica Civil tomar en consideración los hallazgos relacionados a la aplicación de los Ocho Elementos Críticos en las CSA en los párrafos del 3.1.2 al 3.1.10 y tomar las medidas pertinentes para corregir las deficiencias encontradas.

4.3 Los resultados preliminares de las primeras 90 auditorías realizadas en el marco del enfoque sistémico global han revelado una falta de ejecución eficaz de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional equivalente a un 59.8%, estando la mayoría de las constataciones relacionadas con las nuevas áreas de auditoría.

## Grado de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (%)

■ Resultados mundiales – 90 Estados auditados – Auditorías CSA 58,4%



**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Desarrollos sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC), y revisión general del estado de los planes de acción correctivos de las deficiencias de Seguridad de la Aviación**

5.1 Desarrollos para el mejoramiento de la seguridad de la aviación, y revisión general del estado de los planes de acción correctivos de las deficiencias de seguridad de la aviación.

5.1.1 La Reunión conoció sobre los esfuerzos que la OACI viene realizando para implementar actividades de instrucción en beneficio de los Estados. Lamentablemente, en muchas oportunidades éstas deben de ser canceladas por falta de participantes de los Estados. También se notó que algunos Estados aún no han dado la atención y el soporte necesario a sus entidades AVSEC, las cuales carecen de los recursos materiales y de personal calificado para poder realizar una vigilancia eficiente del sistema de seguridad dentro de sus Estados

5.1.2 La Reunión fue informada que no todos los Estados han enviado la información de sus puntos de contactos para participar de la Red de Puntos de Contacto (PoC) AVSEC/FAL de la OACI, tampoco han implementado las directrices recomendadas por la OACI respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles (LAGs), y del envío a la OACI de los informes sobre actos de interferencia ilícita ocurridos en sus Estados.

5.1.3 La Reunión fue informada que luego de la implementación del primer ciclo de auditorías USAP, no todos los Estados han implementado de forma eficaz sus planes de medidas correctivas respecto a los resultados de esa auditoría, por ejemplo, no todos los Estados han aprobado e implementado de forma efectiva sus programas nacionales de seguridad de la aviación (PNSAC) y los programas de instrucción y control de calidad, derivados del PNSAC, entre otros.

5.1.4 También se notó que las entidades involucradas en las actividades de AVSEC, principalmente las gubernamentales, no realizan las coordinaciones necesarias, ya que los comités nacionales de seguridad de la aviación no se reúnen, dejando la responsabilidad de los criterios nacionales a los comités aeroportuarios. Por tal motivo, la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 93/10                    DESARROLLOS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA  
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

Que los Estados Centroamericanos:

- a) aseguren el respaldo y soporte necesario a sus entidades AVSEC dentro de su administración para la elaboración, aprobación e implementación efectiva de sus Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), y el funcionamiento de sus Comités Nacionales de seguridad de la aviación o entidades similares;
- b) aseguren la participación del personal AVSEC en las actividades de instrucción auspiciadas por la OACI y otras organizaciones internacionales;

- c) se aseguren de comunicar a la OACI la información de sus Puntos de Contacto tanto de Facilitación (FAL), como de Seguridad de la Aviación (AVSEC) dentro de la administración del Estado;
- d) implanten las directrices de la OACI respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles;
- e) cumplan con la notificación a la OACI en caso de que su Estado haya sido afectado por el intento de un acto o por un acto de interferencia ilícita;
- f) se aseguren de completar la implementación efectiva de su Plan de acción correctivo respecto a las recomendaciones del informe de auditoría USAP antes de la visita de seguimiento y en caso extremo antes de la auditoría USAP del segundo ciclo, notificando el avance de sus planes de acción a la OACI;
- g) en virtud del Artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, recuerden su obligación de notificar oficialmente las diferencias a la OACI, en caso de que algunas diferencias detectadas durante la auditoría USAP aún no hubieran sido corregidas; e
- h) incluyan los temas de Seguridad de la Aviación (AVSEC) del Anexo 17 y los temas de Facilitación (FAL) del Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional dentro del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación Civil-Panamericano y aseguren la participación de sus expertos para el funcionamiento eficaz del citado Grupo.

**Cuestión 6 del  
Orden del Día:           Otros Asuntos**

**6.1     Proyecto de Cooperación Técnica para la Región CAR (RLA/CAR/00)**

6.1.1 La Reunión acordó revisar la Nota Informativa 19 (NI/19) referente a la propuesta para desarrollar un proyecto regional de cooperación técnica exclusivamente para la Región CAR. De esta forma, la Reunión fue informada de los fundamentos que justifican el proyecto que básicamente son las Iniciativas del Plan Mundial de Navegación Aérea para la implementación de los sistemas de navegación aérea, los requisitos del Plan Regional de Navegación Aérea, los informes de las auditorías USOAP, la lista de deficiencias del GANND y las Conclusiones de GREPECAS que son referencias esenciales para la determinación de los objetivos y actividades principales del proyecto.

6.1.2 La Reunión fue informada sobre el alcance que contiene la propuesta que contempla incluir a todos los Estados/Territorios/Organizaciones de la Región CAR, y que propone al proyecto como la herramienta que se está requiriendo en la Región CAR para concretar la implementación de los sistemas modernos para aviación civil internacional, y de esta manera cumplir con los Objetivos Estratégicos de la OACI. Igualmente, se resaltó la importancia de que, para un buen éxito del proyecto, era necesario el concurso de Estados Unidos y México, puesto que la implementación de los sistemas conlleva a la interdependencia tecnológica y técnica.

6.1.3 La Reunión informó que el documento del proyecto será finalmente sometido a la consideración a la Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe, (NACC/DCA/3), a realizarse en República Dominicana en Septiembre de 2008, por cuanto ha sido en ese foro donde se han adoptado conclusiones en las que se solicita a la OACI desarrollar un proyecto de cooperación técnica a nivel de la Región CAR.

**6.2     Recursos Humanos**

6.2.1 La Reunión discutió sobre la Segunda Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/2), y concordó que el objetivo de la planificación de recursos humanos es garantizar que las Administraciones Aeronáuticas dispongan en el momento oportuno de personal calificado en los distintos servicios de navegación aérea. Para ello, mediante la Conclusión 2/27 – Planificación de los Recursos Humanos y de Capacitación, recomendó que las Autoridades de Aviación Civil inicien, lo más pronto posible, el proceso de planificación de los recursos humanos y de la capacitación que se requiere para implementar los nuevos sistemas, pero un aspecto fundamental es que las Administraciones planifiquen sus programas de capacitación y la programación de cursos, seminarios, etc., por parte de los CIACs, y la OACI, y determinar las necesidades regionales en materia de recursos humanos y capacitación en las diferentes áreas aeronáuticas, por lo que la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 93/11           ESTRATEGIA REGIONAL DE CAPACITACIÓN PARA  
CENTROAMERICA**

Que la OACI, en coordinación con los Estados Centroamericanos y COCESNA, elabore una estrategia regional de capacitación que incluya:

- a) un plan de trabajo para la formulación de la estrategia regional;

- b) la participación del personal de la OACI en las áreas involucradas; e
- c) se considere invitar a Estados Unidos, México, Panamá, Republica Dominicana, ACI-LAC para que participen en la estrategia regional de capacitación en coordinación con las autoridades de aviación civil de Centroamérica

6.2.2 La Reunión estuvo de acuerdo en que la capacitación se distingue como un elemento crítico para que la organización se mantenga en los estándares de competitividad internacional y a la vez crezca a lo interno acorde a los mismos objetivos de la organización, esto se logra con el establecimiento de una estrategia de actividades planificadas a medio y largo plazos.

6.2.3 Se planteo a la Reunión que los modernos sistemas de navegación aérea requieren de estrategias de planificación de capacitación y de planificación de recursos humanos. Algunos Estados en las Regiones CAR y NAM ya trabajan con esta idea, y en consideración de las necesidades actuales ATM así como de las necesidades que se presentaran en el futuro, se requiere planificar un entrenamiento muy completo desde los niveles básicos hasta los más avanzados. Es por tal razón que la planeación estratégica normalmente se inicia con un desarrollo de planes y programas de amplia visión para lograr el más alto desempeño profesional de todos los miembros lo que resultara en claros beneficios de productividad hacia la organización. Esta estrategia también deberían considerar acciones concretas anuales según el crecimiento del tráfico, con plazos de tres, cinco o más años hacia delante, por lo que la Reunión decidió plantear la siguiente conclusión:

**CONCLUSION 93/12 ELABORACION DE MANUAL DE CAPACITACION Y PLANIFICACION DE PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO REGIONAL**

Que el ICCAE de COCESNA, conjuntamente con Autoridades de Aviación Civil Centroamericana, elaboren una propuesta de Manual de Capacitación Regional durante el 2009 y se presente un borrador preliminar de dicho Manual a la próxima 94ª Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de Centroamérica.

6.2.4 Se hizo saber a la Reunión que en primera instancia se requiere un plan de capacitación que cubra las necesidades del servicio y que al mismo tiempo le permita al personal desarrollar las suficientes habilidades y conocimientos técnico, operativas y de gestión. La estrategia debe difundirse con clara visión y metas para que todos los miembros de la organización se comprometan a lograrla, acorde con las discusiones del Grupo de Tarea de capacitación del GREPECAS, esta se podría dividir como sigue:

- asegurar que el personal obtenga los conocimientos, habilidades básicas para desempeñar sus funciones eficientemente acorde a los objetivos de la organización; y
- proporcionar a todo el personal ATC capacitación de introducción en las tareas de las unidades de trabajo a las que han sido asignados o a nuevos procedimientos o que tendrán vigencia en un futuro cercano tales como: cambios a los manuales de operación, SID, STAR, NPA, mejoras al servicio, etc.

6.2.5 Se considero por la Reunión que el principal objetivo de esta capacitación es que el personal tenga un mejor entendimiento en la interacción de funciones internas de la organización, los procesos y técnicas, relaciones de cooperación, etc., lo cual resultara en un servicio seguro y eficiente. El personal ATS debería recibir capacitación periódica incluyendo los temas actuales sobre los objetivos y procedimientos aplicables a la unidad y/u organización, a fin de mantener los más altos niveles de servicio (Ejemplo: fraseología, Cartas de Acuerdo entre unidades ATS, procedimientos operacionales, etc.), en este sentido se formulo la siguiente conclusión:

**CONCLUSION 93/13                    PROGRAMA DE FORMACION DE INSTRUCTORES REGIONALES**

Que los Estados Centroamericanos y COCESNA:

- a) apoyen la iniciativa de formación de Instructores Regionales, que contribuyan a través de su experiencia profesional, a la capacitación del personal técnico aeronáutico y administrativo de las Administraciones de Aeronáutica/Aviación Civil de Centroamérica;
- b) establezcan acuerdos de cooperación, entre el ICCAE y sus Administraciones, para facilitar la participación de los Instructores en las etapas de formación que sean propuestas y la colaboración para desarrollar el plan de entrenamiento regional que se llevara a cabo durante el primer trimestre del 2009: y
- c) que el ICCAE Informe en la próxima Reunión de Directores Generales de Centroamérica, los avances sobre este asunto.

6.2.6 La Reunión estimo que es importante monitorear periódicamente el desempeño de las unidades para detectar las necesidades de capacitación. Bajo un monitoreo y evaluación permanentes sobre las actividades de la organización ocasionalmente se llega a detectar deficiencias en el nivel del servicio suministrado. Por lo que se debería considerar un programa de Proficiencia de capacitación que permita solventar las deficiencias encontradas mediante cursos capacitación adicional cuando sea requerida. El objetivo de este tipo de capacitación es ayudar a que el staff alcance un nivel de eficiencia homogénea en el desempeño de sus tareas para mantener y mejorar la calidad del servicio requerido.

6.2.7 La Reunión comento que de conformidad a las necesidades de la organización, se deberían considerar programas de capacitación de especialización en categorías de mayor responsabilidad. Los cursos normalmente deberían ser definidos en función de las necesidades de avanzar hacia altos niveles de desempeño, esto se lograra apoyando conjuntamente al ICCAE como un centro acreditado de instrucción regional, por lo que se propuso la siguiente conclusión:

**CONCLUSION 93/14                    ACREDITACION CONJUNTA DEL ICCAE COMO CENTRO REGIONAL DE INSTRUCCION**

Que los Estados Centroamericanos y COCESNA:

- a) consideren la posibilidad de aplicar las regulaciones que sean necesarias en sus Administraciones para la certificación del ICCAE como Centro Regional de Instrucción Aeronáutica;

- b) tomen en cuenta como referencia, la experiencia de lo establecido en la legislación y regulaciones aplicadas como normativa por la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador; y
- c) definan el proceso a seguir para la certificación del ICCAE como Centro Regional de Instrucción.

6.2.8 Por último, se llegó a un acuerdo de que la próxima reunión se llevará a cabo en Guatemala programada, tentativamente, para julio de 2009.

- F I N -