

**VERSIÓN FINAL
INFORME NACC/DCA/1**



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**INFORME DE LA
PRIMERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL
DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE**

(NACC/DCA/1)

Gran Caimán, Islas Caimanes

8 al 11 de octubre de 2002

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE**

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

INFORME DE LA

PRIMERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL

DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

(NACC/DCA/1)

(Gran Caimán, Islas Caimanes, 8 al 11 de octubre de 2002)

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	PÁGINA
i	- Índice	i-1
ii	- Reseña de la Reunión.....	ii-1
	- Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	- Ceremonia Inaugural.....	ii-1
	- Organización, funcionarios y Secretaría	ii-1
	- Idiomas de Trabajo	ii-1
	- Orden del Día.....	ii-2
	- Horario y modalidad de trabajo	ii-3
	- Asistencia	ii-3
	- Lista de Conclusiones y Decisiones	ii-4
iii	- Lista de Participantes	iii-1
iv	- Lista de Documentación.....	iv-1

Informe sobre la Cuestión 1:

Conclusiones del GREPECAS y de los Grupos de Trabajo Sub-regionales	1-1
---	-----

Informe sobre la Cuestión 2:

Vigilancia de la Seguridad Operacional	2-1
--	-----

Informe sobre la Cuestión 3:

Representación ante el Consejo de la OACI	3-1
---	-----

Informe sobre la Cuestión 4:

Navegación Aérea	4-1
------------------------	-----

Informe sobre la Cuestión 5:

Planificación de Recursos Humanos y Capacitación	5-1
--	-----

Informe sobre la Cuestión 6:

Proyectos Regionales de Cooperación Técnica	6-1
---	-----

Informe sobre la Cuestión 7:

Búsqueda y Salvamento/Incidentes de Víctimas en Masa (SAR/MCI).....	7-1
---	-----

Informe sobre la Cuestión 8:

Transporte Aéreo.....	8-1
-----------------------	-----

Informe sobre la Cuestión 9:

Otros Asuntos.....	9-1
--------------------	-----

Reseña de la Reunión

ii.1 Lugar y Duración

La Primera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/1) se llevó a cabo en el hotel Grand Cayman Marriott Beach Resort de Gran Caimán, Islas Caimanes. La Reunión inició el 8 de octubre y finalizó sus sesiones el 11 de octubre de 2002.

ii.2 Ceremonia Inaugural

El Reverendo Jarold H. Smith dirigió una plegaria por el éxito de la Reunión. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI saludó a los participantes a esta histórica Reunión y enfatizó los trabajos más importantes a ser desarrollados. Después, el Hon. Gilbert A. McLean, Ministro de Salud, Administración Distrital y Agricultura, dio la bienvenida a las Islas Caimanes a los delegados e inauguró oficialmente la Reunión.

ii.3 Organización, Funcionarios y Secretaría

El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, presidió la Reunión para aprobar el orden del día y programa de trabajo así como para la elección del Presidente. La Reunión eligió unánimemente como Presidente al Sr. Richard Smith, Director de Aviación Civil de Islas Caimanes, y al Sr. Carlos Álvarez Guzmán de República Dominicana como Vicepresidente. El Sr. Raymond Ybarra, Director Regional de la Oficina NACC de la OACI y Secretario de la Reunión, informó a la Reunión acerca de los antecedentes que produjeron esta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la OACI, así como de su alcance y enfoque, haciendo hincapié en la cooperación regional. El Sr. Ybarra como Secretario de la Reunión, contó con el apoyo del Sr. Chris Lyle, Director Adjunto de la Oficina de Transporte Aéreo de la Sede de la OACI, así como del Sr. Gustavo De León, Especialista Regional ATM/SAR, el Sr. Aldo Martínez, Especialista Regional CNS, y el Sr. Michiel Vreedenburgh, Especialista Regional AGA, todos ellos de la Oficina NACC de la OACI.

ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. La documentación y el Informe de la Reunión fueron emitidos en estos dos idiomas.

ii.5 Orden del Día

Se adoptó el Orden del Día que se indica a continuación:

- Cuestión 1 del orden del día:** Conclusiones del GREPECAS y de los Grupos de Trabajo Sub-regionales
- Cuestión 2 del orden del día:** Vigilancia de la Seguridad Operacional
- Cuestión 3 del orden del día:** Representación ante el Consejo de la OACI
- Cuestión 4 del orden del día:** Navegación Aérea
- 4.1 Desarrollos de ATM
 - 4.2 Desarrollos de CNS
 - 4.3 Desarrollos de Aeródromos/AGA
 - 4.4 Desarrollos de AIS
 - 4.5 Desarrollos de MET
 - 4.6 Plan de Contingencia de la Región CAR
 - 4.7 Deficiencias de Navegación Aérea
- Cuestión 5 del orden del día:** Planificación de Recursos Humanos y Capacitación
- Cuestión 6 del orden del día:** Proyectos Regionales de Cooperación Técnica
- Cuestión 7 del orden del día:** Búsqueda y Salvamento/Incidentes de Víctimas en Masa (SAR/MCI)
- Cuestión 8 del orden del día:** Transporte Aéreo
- 8.1 Seguridad
 - 8.2 Seguro de Riesgo de Guerra
 - 8.3 Privatización de Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea
 - 8.4 Financiamiento de Actividades de Aviación Civil
- Cuestión 9 del orden del día:** Otros Asuntos

ii.6 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión trabajó bajo la modalidad de plenaria, de 0900 a 1500 horas, con pausas adecuadas.

ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 73 delegados de 21 Estados/Territorios de Norteamérica, Centroamérica y Caribe y 8 Organismos Internacionales, así como un Estado de la Región SAM.

Lista de Conclusiones adoptadas por la Reunión

Número	Título	Página
CONCLUSIÓN 1/1	APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES/ CONCLUSIONES/DECISIONES DE LAS REUNIONES REGIONALES CAR/SAM Y SUBREGIONALES CAR	1-1
CONCLUSIÓN 1/2	MECANISMO DE TRABAJO PARA EL SEGUIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN DEL ANP Y DE LAS RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES DE LAS REUNIONES REGIONALES CAR/SAM	1-2
CONCLUSIÓN 1/3	MEJORAMIENTO DEL APOYO POR PARTE LOS ESTADOS/TERRITORIOS/ORGANISMOS INTERNACIONALES AL TRABAJO LLEVADO A CABO POR LOS ÓRGANOS REGIONALES CAR/SAM Y SUBREGIONALES CAR	1-3
CONCLUSIÓN 1/4	COOPERACIÓN REGIONAL SOBRE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD	2-1
CONCLUSIÓN 1/5	VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LOS TERRITORIOS DE ULTRAMAR DEL REINO UNIDO	2-1
CONCLUSIÓN 1/6	VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	2-2
CONCLUSIÓN 1/7	REPRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS ISLEÑOS DEL CARIBE ANTE EL CONSEJO DE LA OACI	3-1
CONCLUSIÓN 1/8	PROGRAMAS DE GARANTÍA DE CALIDAD ATS	4-1
CONCLUSIÓN 1/9	CONFERENCIA SOBRE SEGURIDAD E INCURSIONES DE PISTA PARA LAS REGIONES NAM/CAR/SAM	4-2
CONCLUSIÓN 1/10	PROGRAMAS DE IMPLANTACIÓN RNAV/RNP NACIONALES DE LA REGIÓN CAR	4-3
CONCLUSIÓN 1/11	DESARROLLO DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN RVSM NACIONAL EN LOS ESTADOS/TERRITORIOS/COCESNA DE LA REGIÓN CAR	4-4
CONCLUSIÓN 1/12	IDIOMA INGLÉS EN EL ATC	4-5
CONCLUSIÓN 1/13	OPTIMIZACIÓN DEL APOYO A LA POSTURA DE LA OACI EN LA CMR-2003 DE LA UIT	4-6
CONCLUSIÓN 1/14	APOYO A LA CONTINUACIÓN DEL DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS EN LA REGIÓN CAR	4-8
CONCLUSIÓN 1/15	APOYO A LA CONTINUACIÓN DEL DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM EN LA REGIÓN CAR	4-9
CONCLUSIÓN 1/16	DESARROLLOS AIS	4-10
CONCLUSIÓN 1/17	IMPLANTACIÓN DE WAFS	4-10
CONCLUSION 1/18	PROYECTO ESPECIAL DE EJECUCIÓN DE COMUNICACIONES/METEOROLOGÍA DE LA REGION CAR	4-11
CONCLUSIÓN 1/19	ACUERDO SOBRE PLANES DE CONTINGENCIA ATS Y SERVICIOS DE APOYO PARA LA REGIÓN CAR	4-12
CONCLUSIÓN 1/20	SOLUCIÓN PRIORITARIA A LAS DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA	4-13

Número	Título	Página
CONCLUSIÓN 1/21	PLANIFICACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y DE CAPACITACIÓN	5-1
CONCLUSIÓN 1/22	NORMALIZACIÓN DE LA CAPACITACIÓN - METODOLOGÍA TRAINAIR EN LA REGIÓN CAR	5-2
CONCLUSIÓN 1/23	EVENTO EDUCATIVO DE LA OACI USANDO TECNOLOGÍA DE INTERNET	5-3
CONCLUSION 1/24	INSTRUMENTOS PARA LA EFECTIVA IMPLEMENTACIÓN DE LOS NUEVOS SISTEMAS DE LA AVIACIÓN CIVIL	6-3
CONCLUSIÓN 1/25	RECURSOS DE FINANCIAMIENTO PARA INCREMENTAR LA PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS/ TERRITORIOS / ORGANISMOS INTERNACIONALES EN PROYECTOS DE COOPERACIÓN REGIONALES	6-3
CONCLUSIÓN 1/26	SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR) EN LA REGIÓN CAR	7-1
CONCLUSIÓN 1/27	PLAN REGIONAL DE RESPUESTA A UN INCIDENTE DE AVIACIÓN CIVIL CON VÍCTIMAS MASIVAS PARA LA REGIÓN DEL CARIBE ORIENTAL	7-3
CONCLUSION 1/28	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	8-2
CONCLUSION 1/29	SEGURO DE RIESGO DE GUERRA	8-3

**Alocución del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Dr. Assad Kotaite ante la Primera reunión de Directores de Aviación Civil de la Región del Caribe
(Gran Caimán, 8-11 de octubre de 2002)**

Introducción

Deseo agradecer al Gobierno de las Islas Caimanes su amable invitación para participar en esta Primera reunión de Directores de Aviación Civil de la región del Caribe. Desearía también aprovechar la oportunidad para extender una cálida bienvenida a Saint Kitts y Nevis, que participa con ustedes como nuevo Estado contratante de la OACI.

Esta reunión es histórica por otros dos motivos. El 28 de noviembre, el pueblo de las Islas Caimanes conmemorará el quincuagésimo aniversario del primer aterrizaje de una aeronave en Gran Caimán y el quinto centenario de la historia registrada de sus islas.

Cristóbal Colón avistó por primera vez dos de las Islas Caimanes en 1503. Desde su descubrimiento, el transporte hacia y desde las Caimanes siguió realizándose por mar durante los 450 años siguientes, hasta ese día decisivo, el 28 de noviembre de 1952, cuando el comandante Owen Roberts aterrizó su aeronave en el aeropuerto que más tarde sería bautizado con su nombre. Al hacerlo, introdujo a las Islas Caimanes en el milagro de la aviación civil.

Durante el pasado medio siglo, el transporte aéreo ha sido catalizador de una transformación social, cultural y económica fundamental de las Islas Caimanes. Ahora es un nexo vital para las islas. Sostiene una creciente industria turística, aporta gran parte de los alimentos importados de los cuales depende la población local y sustenta viajes de negocios esenciales para la actividad financiera que se realiza aquí. En diversos grados, lo mismo puede decirse de las demás islas de la región del Caribe. La vida sin la aviación sería totalmente diferente.

La seguridad de la aviación y el seguro por riesgo de guerra

Ustedes y yo sabemos en qué medida este progreso y esta prosperidad se basan en la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la fiabilidad y la eficiencia de los viajes aéreos. Sabemos también lo vulnerable y frágil que puede ser el transporte aéreo, como lo demostró tan dramáticamente la irrupción de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América. Las estadísticas de la OACI demuestran que las líneas aéreas regulares del mundo experimentaron una pérdida neta de unos 12000 millones de dólares estadounidenses en 2001. El tráfico mundial se redujo en 35 millones de pasajeros y dos millones de toneladas de carga. En los Estados Unidos, la columna vertebral de la industria padece graves problemas. US Airways presentó quiebra en virtud del Capítulo once y seguirá operando mientras trata de reestructurar sus finanzas y salir de la protección a comienzos del año próximo. United Airlines ha indicado que es probable que haga lo mismo y American Airlines, el transportista más grande del mundo, está afrontando pérdidas en los ingresos e importantes cesantías de personal. En todo el planeta, muchas líneas aéreas experimentan dificultades. El tráfico en el Caribe y los transportistas del Caribe no han quedado en modo alguno inmunes y los transportistas del Caribe son particularmente vulnerables a las reducciones en el tráfico turístico.

Nuestro desafío colectivo es claro. Necesitamos restablecer la confianza del público en los viajes aéreos, lograr el equilibrio correcto entre las medidas de seguridad añadidas y la necesidad de un despacho más rápido de los pasajeros y recuperar la salud financiera para la industria del transporte aéreo. Como Presidente del Consejo de la OACI, debo decir que me siento complacido con muchas de las medidas que hemos adoptado hasta la fecha.

A pocos días de los ataques de septiembre, los Estados contratantes de la OACI se movilizaron rápidamente para aplicar medidas y procedimientos reforzados de seguridad, particularmente en los aeropuertos. Esas medidas se están mejorando continuamente. En el 133º período de sesiones de nuestra Asamblea, que comenzó exactamente dos semanas después de los trágicos acontecimientos ya la que muchos de ustedes concurren, otorgamos prioridad a la seguridad de la aviación. Adoptamos medidas inmediatas, incluso la revisión de las reglamentaciones de seguridad existentes, y convocamos una Conferencia ministerial de alto nivel sobre la seguridad de la aviación, con el objetivo general de evitar, combatir y erradicar el terrorismo que involucra a la aviación civil.

En los meses siguientes, se reforzó el Anexo 17 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y se adoptaron muchas nuevas normas, incluso el requisito de impedir que personas no autorizadas entren al compartimiento de la tripulación de vuelo. La mayor seguridad en torno a la zona del puesto de pilotaje supone medidas tales como puertas reforzadas para el puesto del pilotaje. La Conferencia ministerial de alto nivel, celebrada en febrero de 2002, examinó y aprobó un *Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación*, que fue aprobado por el Consejo en junio pasado. Un componente importante del plan es un programa de auditorías de seguridad de la aviación en los 188 Estados contratantes de la OACI, que se inicia el mes próximo. Muchos otros elementos del plan de acción se pondrán en marcha progresivamente en los próximos meses.

Hemos elaborado también un plan mundial de seguridad por riesgo de guerra para cubrir los riesgos a que expone el retiro parcial o total de la cobertura de seguros comerciales tras los hechos de septiembre. Me he sentido gratificado por la respuesta de los Estados a la solicitud de la OACI de cubrir transitoriamente los riesgos a que dejaban expuestos los mercados de seguros aeronáuticos. El plazo para que los Estados notifiquen a la OACI su intención de participar en este plan es el 15 de octubre de 2002. Los principales objetivos del plan consisten en permitir que las operaciones de transporte aéreo continúen en condiciones financieras razonables, distribuir el riesgo de guerra en la aviación y riesgos conexos entre las partes, incluso todos los Estados participantes que intervienen, y ofrecer suficiente cobertura de seguros a corto y mediano plazo, permitiendo a la vez a los mercados de seguros privados volver gradualmente al mercado. En el caso de que Estados que representen por lo menos un 51% del porcentaje de financiación de la OACI convengan en unirse para ofrecer las garantías, la OACI establecerá y aplicará un plan mundial, en estrecha cooperación con otras partes interesadas que representan a la comunidad aeronáutica internacional. Les invito a apoyar y unirse a este plan de seguro mundial bajo los auspicios de la OACI, por el cual se suministrarían seguros aeronáuticos por riesgo de guerra a cargo de una entidad sin fines de lucro, que contaría con respaldo gubernamental multilateral durante los años iniciales.

A largo plazo, la estrategia mundial consiste en seguir concentrándose en tres aspectos críticos. El primero es evaluar diligentemente las amenazas nuevas y emergentes a la seguridad de la aviación para desarrollar la capacidad de adoptar medidas preventivas. El segundo consiste en supervisar y mejorar continuamente los procedimientos de seguridad existentes para asegurarse de que sean compatibles con el nivel de amenaza identificado. Y el tercero es acelerar el despacho de los pasajeros, manteniendo al mismo tiempo el máximo nivel de seguridad. Este resulta quizás el aspecto más visible y más sensible de la seguridad de la aviación desde la perspectiva de los pasajeros. Tenemos que evitar que los aeropuertos se transformen en bunkers; de otro modo la gente no querría volar, provocando mayores dificultades aún

para la industria del transporte aéreo y para los transportistas en general. Las nuevas medidas de seguridad deben ser eficaces, coordinadas internacionalmente y aplicadas teniendo presente la máxima conveniencia posible para los pasajeros.

La instrucción sigue siendo uno de los elementos clave para la seguridad de la aviación. Les aliento firmemente a hacer pleno uso del Centro de instrucción sobre seguridad de la aviación de Trinidad y Tabago, que ofrece cursos en inglés, o del Centro de Quito, que ofrece cursos en español.

Deseo aprovechar esta oportunidad para agradecer y felicitar a los Directores de Aviación Civil de la región del Caribe por su contribución a la preparación de las medidas y programas de seguridad que acabo de describir. Quiero también reconocer su inveterado compromiso de asegurar la seguridad operacional y la eficiencia en general del transporte aéreo en su región. Trabajando juntos podremos asegurar mejor la integridad de un sistema de transporte aéreo que es tan vital para el bienestar económico y personal de todos los ciudadanos de sus respectivos países.

Vigilancia de la seguridad operacional

El apoyo de ustedes al Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional es otro buen ejemplo de cómo la OACI y sus Estados miembros pueden colaborar para mejorar la calidad de los viajes aéreos. Un evidente beneficio del programa en la región del Caribe fue identificar carencias en las actividades de vigilancia de la seguridad de algunos Estados y elaborar planes de acción para corregir las fallas advertidas. Me agradó mucho saber que las auditorías de seguimiento realizadas bajo la supervisión de un equipo de la OACI confirmaron que se habían alcanzado importantes mejoras. Otro resultado positivo es que ahora estamos más sensibilizados hacia los objetivos, procedimientos y enormes beneficios potenciales de un sólido sistema de vigilancia de la seguridad operacional. Cuando el programa se amplíe en 2004 para incluir la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves, el control del tránsito aéreo y los aeródromos, podremos advertir aún más mejoras en nuestro sistema de transporte aéreo. Un beneficio final que he observado es una relación de trabajo más estrecha entre los Estados y sus administraciones de aviación civil. Este es, en verdad, un avance auspicioso.

Recursos y cooperación

Por supuesto, muchas de esas mejoras exigirán recursos humanos y financieros. Existen varias opciones a disposición de los Estados que requieren asistencia en esas áreas. Una de las más efectivas y accesibles es el programa de cooperación técnica de la OACI. Les insto a utilizar plenamente ese programa, como ya lo han hecho algunos de sus vecinos en el pasado. También les invito a examinar un acuerdo de cooperación que firmé en representación de la OACI en 1989 con el presidente del Banco de Desarrollo del Caribe y un memorando de cooperación que firmaré próximamente con el presidente del Banco Interamericano de Desarrollo. Ambos acuerdos pueden ayudar a financiar proyectos relativos a la seguridad operacional ya la seguridad de la aviación civil. Como lo destacan sus nombres, la cooperación es clave para tener éxito en nuestro esfuerzo colectivo por mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación.

Como Región, ustedes han demostrado muchas veces la importancia de este enfoque. Aunque la región del Caribe es rica por su diversidad de idiomas, estructuras sociales, tipos de gobiernos y diferentes niveles de tecnología y sistemas aeronáuticos, ustedes han mostrado sin embargo la vía de la cooperación mediante estructuras como los grupos de trabajo del Caribe oriental y central. La red Mejoras al enlace de voz ATS (MEVA) ha resuelto los permanentes problemas de comunicación del servicio fijo aeronáutico (AFS) en la zona y fue la primera de su tipo en el mundo. Del mismo modo, los Estados del Caribe oriental están implantando una red AFS digital que será explotada por la InterCaribbean Aeronautical Communications Ltd. Refiriéndome una vez más por un momento a la vigilancia de la seguridad operacional, observo que varios Estados de la Comunidad del Caribe (CARICOM) han creado la Asociación de Administraciones Civiles del Caribe (ACAAC) con el fin de cumplir mejor con sus compromisos de vigilancia de la seguridad operacional. Esto responde a una excelente iniciativa de parte de los Estados de Centroamérica, que con el respaldo de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), crearon en 1999 la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA), primera entidad subregional de vigilancia de la seguridad operacional en el mundo. Permítanme añadir el esfuerzo emprendedor en que están empeñados los Estados insulares del Caribe con respecto a la creación de un Mecanismo regional de respuesta a los incidentes con gran cantidad de víctimas. Este mecanismo es de vital importancia para la mayoría de los Estados y territorios caribeños, que no cuentan con recursos suficientes para afrontar con eficacia accidentes que ocasionen numerosas víctimas y necesitan la asistencia de sus Estados vecinos. No son más que unos pocos ejemplos de una creciente cooperación entre los miembros de la región del Caribe.

Las Conferencias de transporte aéreo y de navegación aérea de la OACI

En los próximos meses, se les solicitará que extiendan ese espíritu de cooperación al ámbito internacional. En marzo de 2003, la Quinta conferencia mundial de transporte aéreo de la OACI: Retos y oportunidades de la liberalización, procurará elaborar un marco para la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional. La Conferencia incluirá debates sobre las salvaguardas para garantizar la libre competencia, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, ocupándose de medidas para asegurar la participación efectiva y sostenida de los países en desarrollo. Lo que necesitamos comprender es que el movimiento de liberalización es irreversible, aunque esté en un proceso gradual. En el mundo actual, la mayoría de los Estados contratantes de la OACI están formalmente comprometidos con alguna forma de liberalización de la reglamentación de los servicios aéreos internacionales, ya sea bilateralmente o mediante acuerdos subregionales y regionales. No cabe ninguna duda de que la liberalización va a perdurar. Cada Estado tiene que decidir cómo integrarse mejor en el continuo proceso mundial de la liberalización.

Más adelante en 2003, la OACI celebrará la Undécima Conferencia de navegación aérea para examinar asuntos vinculados con la gestión del tránsito aéreo, las comunicaciones, la navegación, la vigilancia y cuestiones operativas conexas. Esa conferencia debería ofrecer una clara estrategia que nos permitirá adoptar los pasos subsiguientes en la evolución de los sistemas de comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM). Confiamos en salir de la conferencia con una visión común sobre el futuro de la gestión del tránsito aéreo global. Esa reunión ofrecerá un itinerario a la comunidad aeronáutica civil internacional, para que se oriente hacia su objetivo final de un sistema coherente, integrado y mundial de gestión del tránsito aéreo que satisfaga las metas convenidas de seguridad operacional, seguridad de la aviación y rendimiento. También se estudiarán muchas cuestiones técnicas fundamentales, como la necesidad de contar con sistemas apropiados de reserva para permitir que el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) sustente todas las fases del vuelo.

Ya han recibido ustedes comunicaciones de la OACI a los Estados sobre estas dos conferencias y les insto a concurrir y participar activamente en esas reuniones, que modelarán el paisaje normativo y operativo del transporte aéreo en los años venideros.

Conclusión

Cuando reflexiono sobre la primera observación que hizo Cristóbal Colón de las Islas Caimanes, me parece que aportó dos ofrendas importantes. La primera fue un pasaje al mundo exterior y la segunda, .un espíritu de aventura y descubrimiento que pueden servirnos de inspiración cuando afrontamos los desafíos de la aviación en el siglo XXI.

**DISCURSO DE INAUGURACIÓN DEL
HONOURABLE GILBERT A. MCLEAN
MINISTRO DE SALUD, ADMINISTRACIÓN DISTRITAL Y AGRICULTURA CON
RESPONSABILIDAD DE LA AVIACIÓN (En idioma inglés)**

- Dr. Assad Kotaite – President of the Council of the International Civil Aviation Organization
- Mr. Raymond Ybarra – Director of the North American, Central American and Caribbean ICAO Regional Office
- Directors of Civil Aviation of the Caribbean Region
- Other Distinguished Delegates
- Ladies and Gentlemen

Like all the other Island States/Territories in the Caribbean Region, air transport is key to the financial and social development of the Cayman Islands and to its continued prosperity and quality of life.

50 years ago, the Cayman Islands embarked on a mission to develop the infrastructure necessary for safe and reliable international air transport with the construction of what is now the Owen Roberts International Airport. Prior to that time, air transport was conducted with amphibious aircraft landing in the waters surrounding the islands. During that era, there were many inconsistencies in service due to frequent hazardous weather conditions. On numerous occasions air mail was delivered by dropping the bags from the aircraft as it flew overhead because it was unable to land. It soon became obvious that steps had to be taken to enhance the safety and reliability of air transport operations and thus began our airports' development programme.

The foresight for such development in these islands that were then described as “the islands that time forgot” portrays the pioneering spirit of the people of the Cayman Islands. Today we have fifteen international airlines providing scheduled air service from eighteen destinations and bringing over three hundred thousand visitors annually to our islands.

As a territory in the Caribbean Region, the Cayman Islands is committed to participating in the development of safe and efficient aviation throughout the region. We are therefore honored for the opportunity to host this very important First Meeting of Directors of Civil Aviation of the Caribbean Region. We are also grateful to the International Civil Aviation Organization (ICAO) for having the confidence in us to facilitate this gathering.

I would like to take this opportunity to express sincere gratitude and appreciation to the North American Central American and Caribbean (NACC) ICAO Regional Office in Mexico City for the relationship that they have developed with the region's Aviation Authorities to ensure that information necessary for compliance with international standards and recommended practices is readily available. As a result of their expert vigilance and concern for the region's aviation developments, territories that are often in need of guidance, are continually provided with the information and advice necessary to enhance their aviation operations. We are especially grateful to Mr. Raymond Ybarra as Director of that Office, not only for his expertise, but also for the commitment he has demonstrated towards maintaining excellent working relationships with the Directors of Civil Aviation of the Region.

The attendance today is testament to the importance of this meeting. Although our territories each have their own unique qualities throughout the Caribbean, many common issues bind us. It is therefore timely that as a region we come together to share our knowledge, experiences and resources so that this region can be proud not only for its natural beauty but also its ability to maintain those standards as established by the International Civil Aviation Organization.

I note from the agenda the many important topics to be discussed. Not the least of these is human resource planning and training. This is an area without which our entire aviation infrastructure would not survive. We must therefore ensure that our people are given every opportunity to receive the necessary training for us to succeed in our efforts.

The ICAO Universal Safety Oversight Programme has highlighted the need for co-operation between regional regulatory authorities. Qualified aviation inspectors are resources which are not always readily available and are also very costly. It will serve the region well to pool this expertise to ensure that States/Territories are well served in maintaining their obligations with respect to the ICAO Standards and Recommended Practices. In this regard, the newly formed association of Civil Aviation Authorities of the Caribbean (ACAAC) should be given the support necessary for it to succeed. This support should not only come from the governments of the respective States/Territories, but also from bodies such as the International Airline Pilots Association (IFALPA) and the International Federation of Air Traffic Controller's Association (IFATCA) as we are all beneficiaries of this effort.

Since the terrible terrorist attacks in the United States last year, aviation security has been elevated to previously unimaginable levels. The fear and apprehension instilled in many travelers has severely impacted their desire to fly. As we know, this in turn has caused major financial losses for the airlines, and also to the economy of the region. The war on terrorism must be tackled on every front, and in particular from the aviation front as this has been their most prominent target. It is imperative that the aviation community throughout the region, and indeed the world, rally together to share intelligence and provide assistance where necessary to thwart these acts. We know that providing the resources for adequate training and equipment is very costly and in some cases the equipment is simply unaffordable. In this regard, I will take this opportunity to thank the United Kingdom for the support and assistance to its territories in the Region.

ICAO is to be commended for its efforts in establishing a global aviation war risk insurance scheme. Last year September the commercial insurance underwriters withdrew this coverage leaving airlines, airports and other aviation support services totally exposed. While the governments of the larger states intervened to guarantee coverage for their aviation entities, States and Territories who could not afford to do so were left to make the decision of either suspending their aviation operations, which would be like committing suicide, or take the risk of operating without the cover. Even now that some cover is being made available to airports, it comes at an exorbitant cost with reduced benefits. It is appalling and unacceptable for the international aviation community to be held hostage by these commercial underwriters. I am aware that there are those States that have a preference to return to the commercial market. This however, will be at the expense of denying their territories the opportunity of participating in this scheme. I appeal to those States to reconsider their position. Let us give this initiative a chance of succeeding.

In closing, let me say how honoured we are to have Dr. Assad Kotaite present at this Meeting. Dr. Kotaite has been an eminence of the international aviation community for many years. This is evidenced by the extended period that he has held the position of President of the Council. I hope that this meeting will be another memorable milestone in his career.

Ladies and gentlemen, I welcome you and hope that you will have a successful and productive meeting, and that you will enjoy our beautiful island and warm hospitality. Thank you. I now declare this meeting open.

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES**ARUBA**

Joseph Maduro

BAHAMAS

Keith Major
Hilliard Walker
Wellington Moultrie
Joseph Carlucci
Robert H. Withers
Albert De Vries

BARBADOS

Tony Archer

BELIZE/BELICE

Efraín Gómez

CAYMAN ISLANDS/ISLAS CAIMANES

Richard Smith
David Frederick
Jeremy Jackson
Kern Owens
Fred Sambula
Rohendis Britton
Walter Ebanks

COSTA RICA

Alejandro Pinto

CUBA

Argimiro Ojeda
Mayda Molina
Fidel Ara

DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA

Carlos Álvarez Guzmán
Román E. Caamaño
Patry Espinal

EL SALVADOR

Mauricio Rivas

FRANCE/FRANCIA

Isabelle Monnier
Roger Prudent

GUATEMALA

Manuel Maldonado

HAITI/HAÍTÍ

Jean Lemerque Pierre
Jacques Boursiquot
Marc Paulemon

HONDURAS

César Vásquez

JAMAICA

Torrance Lewis
Patrick Stern
Oscar Derby

MEXICO/MÉXICO

Mauro Gómez
Luis Flores

NICARAGUA

Orrín Watson

PANAMA/PANAMÁ

Humberto Chavarría
Claudio Dutary
Germinal Sarasqueta

SAINT KITTS AND NEVIS/SAN KITTS Y NEVIS

Ian M. Liburd
Trevor Benjamin

TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO

Ramesh Lutchmedial
Francis Pedro
Anderson Begg

TURKS AND CAICOS ISLANDS / ISLAS TURCAS Y CAICOS

Alpheus Gardiner
Thomas J. Swann

UNITED KINGDOM/REINO UNIDO

Roland Zilz
Alison Thomas

UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS

Edward Stimpson
Joaquin Archilla
Ruben Quiñones
Cecilia Capestany
Drazen Gardilic
Fred Walker
David Orochena
Mayte Ashby
Allan Hurr
David Edwards

Organismos Internacionales**ACAAC**

Gregory Fox

CARICOM

John Lewis

COCESNA

Eduardo Marín
Jorge Vargas
Mario Rubén Martínez
José Ramón Oyuela

IACL

Keith Cassiram
Arnim Rudder
Ewart Boiselle

IATA

Al Castan

IFALPA

Wayne Adamira
Javier Thompson

OECS

Herald Wilson

PAHO

Ivan Alert
Dana Van Alphen

ICAO/OACI

Assad Kotaite
Raymond Ybarra
Chris Lyle
Gustavo De León
Aldo Martínez
Michiel Vreedenburgh

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES**ARUBA**

Jozef Maduro
Director of Civil Aviation
Department of Civil Aviation of Aruba
Sabana Berde 73 B
Oranjestad, Aruba

Tel.: (297) 832-665
Fax: (297) 823-038
E-mail: dca-aua@setarnet.aw

BAHAMAS

Keith O. Major
Chief Operations Officer (ATS)
PO Box N975
Nassau, N.P. Bahamas

Tel.: (242) 377-2003/04
Fax: (242) 377-2176
E-mail:

Hilliard Walker
Airway Facility Manager
Department of Civil Aviation
Crawford Street
PO Box N 975
Nassau, Bahamas

Tel.: (242) 328-0993
Fax: (242) 326-3592
E-mail: hilliard_walker@hotmail.com

Wellington Moultrie
Manager Air Traffic Services
Grand Bahama Airport Co. Ltd.
PO Box F 40916
Freeport, Bahamas

Tel.: (242) 352-5433
Fax: (242) 351-4973
E-mail: gbac1@batelnet.bs

Robert H. Withers
Manager, AIS Support
1903 Phoenix Blvd. Suite 250
Atlanta, GA 30349, U.S.A.

Tel.: (678) 924-8000
Fax: (678) 924-8006
E-mail: bob.withers@asacinc.com

BAHAMAS (Cont.)

Joseph N. Carlucci
Consultant
INTELCAN Technosystems
69 Auriga Dr., Ottawa, Ontario
Canada H2E 7Z2

Tel.: (203) 531-4523
Fax: (203) 531-4524
E-mail: ccgroupjnc@aol.com

Albert De Vries
Projects Manager
Suite 200, 4300 Haddonfield Road
Pennsauken, NJ 08109, USA

Tel.: (856) 665-6800
Fax: (856) 665/6672
E-mail: devriesa@dsainc.com

BARBADOS

Ezra Anthony (Tony) Archer
Technical Director –Aviation
Air Traffic Services Bldg.
Grantley Adams International Airport
Christ Church, Barbados, W.I.

Tel.: (246) 428 0930
Fax: (246) 428 2539
E-mail: civilav@sunbeach.net

BELIZE / BELICE

Efrain O. Gomez
Director of Civil Aviation
Philip S. W. Goldson International Airport
PO Box 367
Belize City, Belize

Tel.: (501) 225-2052
Fax: (501) 225-2533
E-mail: aviationeg@btl.net
aviation@btl.net

CAYMAN ISLANDS / ISLAS CAIMANES

Richard Smith
Director of Civil Aviation
Civil Aviation Authority of the Cayman Islands
P.O. Box 10277 APO
Grand Cayman, Cayman Is.

Tel.: (345) 949-7811
Fax: (345) 949-0761
E-mail: rs_caa@candw.ky

David Frederick
Deputy Director of Civil Aviation
Civil Aviation Authority of the Cayman Islands
P.O. Box 10277 APO
Grand Cayman, Cayman Is.

Tel.: (345) 949-7811
Fax: (345) 949-0761
E-mail: df_caa@candw.ky

Jeremy Jackson
Head of Air Traffic Services
Civil Aviation Authority of the Cayman Islands
P.O. Box 10277 APO
Grand Cayman, Cayman Is.

Tel.: (345) 949-7811
Fax: (345) 949-0761
E-mail: jj_caa@candw.ky

CAYMAN ISLANDS / ISLAS CAIMANES (Cont.)

K.D. “Kern” Owens
Head of Telecommunications
Civil Aviation Authority of the Cayman Islands
P.O. Box 10277 APO
Grand Cayman, Cayman Islands

Tel.: (345) 949-7811
Fax: (345) 949-0761
E-mail: ko_caa@candw.ky

Fred Sambula
Head of Meteorology
Civil Aviation Authority of the Cayman Islands
P.O. Box 10277 APO
Grand Cayman, Cayman Islands

Tel.: (345) 949-7811
Fax: (345) 949-0761
E-mail: fs_caa@candw.ky

Rohendis Britton
Head of Airport Operations (CYB)
Civil Aviation Authority of the Cayman Islands
P.O. Box 58 WPO
Cayman Brac, Cayman Islands

Tel.: (345) 948-1222
Fax: (345) 948-1583
E-mail: rb_caa@candw.ky

Walter Ebanks
Supervisor, ATC
Civil Aviation Authority of the Cayman Islands
P.O. Box 10277 APO
Grand Cayman, Cayman Islands

Tel: (345) 949-7811
Fax: (345) 949 0761
E-mail: jj_caa@candw.ky

COSTA RICA

Cap. Alejandro Pinto Hurtado
Director General de Aviación Civil
Apartado 5026-1000
San José, Costa Rica

Tel.: (506) 290-0090
Fax: (506) 231-2107
E-mail: dgacd@racsa.co.cr

CUBA

Argimiro Ojeda Vives
Vice Presidente IACC
Calle 23 No. 64
La Habana, Cuba

Tel.: (537) 55-1145
Fax: (537) 33-4450
E-mail: vp@iacc.avianet.cu

Mayda Molina Martínez
Vice Presidenta IACC
Calle 23 No. 64
Vedado, La Habana, Cuba

Tel.: (537) 830-6046
Fax: (537) 33-4451
E-mail: mayda.molina@iacc.avianet.cu

Fidel Ara Cruz
Jefe Grupo ATM, IACC
Calle 23 No. 64
La Habana, Cuba

Tel.: (537) 55-1121
Fax: (537) 55-1183
E-mail: dan@iacc.avianet.cu

DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA

Carlos Álvarez Guzmán
Director de Aeronáutica Civil
Ave. México, esq. Dr. Delgado
Edificio Oficinas Gubernamentales Bloque A, 2º piso
Santo Domingo, República Dominicana

Tel.: (1809) 221-7909 ext. 290
Fax: (1809) 221-8616
E-mail: aeronautica.c@codetel.net.do

Román E. Caamaño Vélez
Secretario de la Junta de Aeronáutica Civil
Ave. México, esq. Dr. Delgado
Edificio Oficinas Gubernamentales Bloque A, 2º piso
Santo Domingo, República Dominicana

Tel.: (1809) 221-7909 ext. 235
Fax: (1809) 689-9145

Patry Espinal
Asistente
Ave. México, esq. Dr. Delgado
Edificio Oficinas Gubernamentales Bloque A, 2º piso
Santo Domingo, República Dominicana

Tel.: (1809) 221-8327
Fax: (1809) 221-8616
E-mail: patryespinal@hotmail.com

EL SALVADOR

Mauricio Rivas Rodas
Director Ejecutivo Internino
Km. 9 ½ carretera Panamericana
Aeropuerto Internacional Ilopango
San Salvador, El Salvador

Tel.: (503) 295-0406
Fax: (503) 295-0443
E-mail: estadis@es.com.sv

FRANCE/FRANCIA

Isabelle Monnier
Deputy Regional Director for Civil Aviation
BP 644 Clairière, 11 rue des Hibiscus
97262 Fort de France cedex
Martinique, F.W.I.

Tel.: (596) 556011
Fax: (596) 600209
E-mail: isabelle.monnier@aviation-civile.gouv.fr

Roger-Gabriel Prudent
Air Traffic Services Division
BP 644 Clairière, 11 rue des Hibiscus
97262 Fort de France cedex
Martinique, F.W.I.

Tel.: (596) 55-6022
Fax: (596) 63-4706
E-mail: roger-gabriel.prudent@aviation-civile.gouv.fr

GUATEMALA

Manuel Abundio Maldonado Estrada
Director General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto La Aurora
Guatemala, Guatemala

Tel.: (502) 332-0162
Fax: (502) 331 4840
E-mail: direcciongeneral@aeronauticacivil.org.gt

HAITI/HAÏTÍ

Jean-Lemerque Pierre
General Director
Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)
B.P. 1346
Port-au-Prince, Haiti HT1160

Tel.: (509) 250-0046/0052
Fax: (509) 250-0998/0175
E.mail: lpierre@ofnac.org

Jacques Boursiquot
Directeur Adjoint de la Navigation Aerienne
Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)
P.O. Box 1346
Port-au-Prince, Haiti, HT 1160

Tel.: (509) 250-0052
Fax: (509) 250-0998
E-mail: jlboursiquot@ofnac.org

Marc Paulemon
Technical Advisor
Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)
P.O. Box 1346
Port-au-Prince, Haiti, HT 1160

Tel.: (509) 250-0052
Fax: (509) 250-0998
E-mail: mpaulemon@ofnac.org
E-mail: avanesso@yahoo.com

HONDURAS

César Augusto Vásquez Rodríguez
Director General de Aeronáutica Civil
Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional de Toncontín
Tegucigalpa, Honduras

Tel.: (504) 233-1115
Fax: (504) 233-3683
E-mail: pascoii@hotmail.com

JAMAICA

Col. Torrance Lewis
Director General of Civil Aviation
Jamaica Civil Aviation Authority
4 Winchester Road
Kingston 10, Jamaica

Tel.: (876) 920-2250
Fax: (876) 920-0194
E-mail: jcivav@jcaa.gov.jm
jcivav@cwjamaica.com

Patrick Stern
Director Air Navigation Services
Jamaica Civil Aviation Authority
4 Winchester Road
Kingston 10, Jamaica

Tel.: (876) 960-3965
Fax: (876) 920-0194
E-mail: dans@jcaa.gov.jm

JAMAICA (Cont.)

Oscar L. Derby
Deputy Director General, Regulatory Affairs
Jamaica Civil Aviation Authority
4 Winchester Road
Kingston 10, Jamaica

Tel.: (876) 926-9771
Fax: (876) 960-1637 / 900-0194
E-mail: ddgra@jcaa.gov.jm
olderby@hotmail.com
Webpage: www.jcaa.gov.jm

MEXICO/MÉXICO

Mauro Rafael Gómez Peralta
Director de Control
Dirección General de Aeronáutica Civil
Providencia 807
Col. Del Valle
03100 México, D.F., México

Tel.: (5255) 5687-7680
Fax: (5255) 5523-6740
E-mail: mgomezpe@sct.gob.mx

Luis M. Flores Solórzano
Controlador de Tránsito Aéreo
SENEAM
Bld. Puerto Aéreo 485
México, D.F., México

Tel.: (5255) 5726-1511
Fax: (5255) 5726-1511
E-mail: floresl@prodigy.net.mx

NICARAGUA

Orrin Watson
Director General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transporte
Dirección de Aeronáutica Civil
Managua, Nicaragua

Tel.: (505) 222-7517
Fax: (505) 222-7516
E-mail: dgacmti@xerox.com.ni

PANAMA/PANAMÁ

Humberto Chavarría
Subdirector General Técnico
Dirección General de Aeronáutica Civil
Apartado 7501
Panamá, 5, Panamá

Tel.: (507) 315 0217
Fax: (507) 315 0721

Claudio Dutary
Director de Navegación Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Apartado 5006
Panamá, 5, Panamá

Tel.: (507) 232 5568
Fax: (507) 232 6622
E-mail: claudio.dutary@hotmail.com

PANAMA/PANAMÁ (Cont.)

Germinal Sarasqueta O.	Tel.: (507) 315 0240/60
Director Seguridad Aérea	Fax: (507) 315 0896
Dirección General de Aeronáutica Civil	E-mail: gsarasqueta@bellsouth.net.pa
Apartado 7501	
Panamá 5, Panamá	

SAINT KITTS AND NEVIS / SAN KITTS Y NEVIS

Ian M. Liburd	Tel.: (809) 466 5025
Permanent Secretary	Fax: (809) 465 0604
Ministry of Public Works, Utilities, Transport	E-mail: maritime@caribsurf.com
And Posts	
P. O. Box 186	
Basseterre, St. Kitts	

Trevor Benjamin	Tel.: (809) 465 8472
Airport Manager	Fax: (809) 465 6722
St. Christopher Air & Sea Ports Authority	E-mail: tbenj@tstt.net.tt
Robert L Bradshaw Intl. Airport	scaspail@caribsurf.com
St. Kitts, W.I.	

TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO

Ramesh Lutchmedial	TEL.: (868) 669 4302
Director General of Civil Aviation	Fax: (868) 6669 5397
Administrative Centre	E-mail: dgca@caa.gov.tt
Golden Grove Road	
Piarco, Trinidad and Tobago	

Francis Pedro	TEL.: (868) 625 9842
Director of Civil Aviation	Fax: (868) 625 3456
P.O. Box 552	E-mail: civilav@cablenett.net
Port of Spain	
Trinidad and Tobago	

Anderson Begg	TEL.: (868) 669 4251
Aviation Consultant	Fax: (868) 669-5438
Flight Safety Centre	E-mail: abegg@caa.gov.tt
Golden Grove Rd, Piarco	
Trinidad and Tobago, W.I.	

TURKS & CAICOS ISLANDS / ISLAS TURCAS Y CAICOS

Alpheus Gardiner
Permanent Secretary
Ministry of Communications, Tourism,
Transportation, Immigration and Labour
Downtown Grand Turk
Turks & Caicos Islands

Tel.: (649) 946-2801/7
Fax: (649) 946 1120
E-mail: agardiner.mintct@tcway.tc

Thomas Swann
Director of Civil Aviation
Civil Aviation Department
P. O. Box 168
Waterloo Road
Grand Turk, Turks & Caicos Islands

Tel.: (649) 946-2137
Fax: (649) 946 1185
E-mail: cad@tcway.tc

UNITED KINGDOM / REINO UNIDO

Roland Zilz
Manager, International Technical Coordination
UK Civil Aviation Authority
Aviation House, Gatwick Airport South
W. Sussex, RH6 OYR
United Kingdom

Tel.: (44) 1293-573382
Fax: (44) 1293-573990
E-mail: roland.zilz@srg.caa.co.uk

Alison Thomas
UK Overseas Territories Project Manager
International Services UK CAA
Aviation House, Gatwick Airport South
W. Sussex, RH6 OYR
United Kingdom

Tel.: (44) 1293-573394
Fax: (44) 1293-573990
E-mail: alison.thomas@srg.caa.co.uk

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS

Edward Stimpson
Ambassador
U.S. Representative to ICAO Council
Montreal, Quebec, H3C 5J9, Canada

Tel.: (514) 954-8304
Fax: (514) 954-8021

Joaquin Archilla
Director International Area Office
for Latin American/Caribbean
FAA
8600 N.W. 36 Street, Suite 501
Miami, Florida 33316 - USA

Tel.: (305) 716-3300 Ext.14
Fax: (305) 716-3309
E-mail: archie.archilla@faa.gov

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS (Cont.)

Rubén D. Quiñones
FAA Senior International Representative
for Latin America and Caribbean
International Area Office
FAA
8600 N.W. 36 Street, Suite 501
Miami, Florida 33166 - USA

Tel.: (305) 716-3300 Ext. 11
Fax: (305) 716-3309
E-mail: ruben.d.quinones@faa.gov

Cecilia Capestany
Manager, Office of International Aviation
800 Independence Ave. SW
Washington D.C. 20591 - USA

Tel.: (202)-267-3231
Fax: (202)-267-5032
E.mail: cecilia.capestany@faa.gov

Drazen Gardilcic
Manager (A) International Air Traffic
FAA
800 Independence Ave. SW
Washington DC 20591 USA

Tel.:(202) 267-8464
Fax: (202) 267-5120
E-mail: drazen.gardilcic@faa.gov

Frederick T. Walker
Division Manager Flight Standards
Southern Region - FAA
1701 Columbia, Avenue
College Park, GA 30337, U.S.A.

Tel.: (404) 305 6000
Fax: (202) 305-6008
E-mail: fred.walker@faa.gov

David Orochena
Manager, Americas Area
Transportation Security Administration
800 Independence Ave. SW
Washington DC 20591, U.S.A.

Tel.:(202) 267-3970
Fax: (202) 267-5623
E-mail: david.oroचना@faa.gov

Mayte Ashby
FAA Senior Representative for Latin America and
Caribbean, International Area Office
FAA
8600 N.W. 36 Street, Suite 501
Miami, Florida 33166 - USA

Tel.: (305) 716-3300 Ext. 12
Fax: (305) 716-3309
E-mail: mayte.ashby@faa.gov

Allan Hurr
Civil Aviation Security Liaison Officer
(Caribbean Region)
Transportation Security Admin. (TSA)
8600 NW 36th St., Suite 502
Miami, FL 33166, U.S.A.

Tel.:(305) 716-3361
Fax: (305) 716-3360
E-mail: allan.hurr@faa.gov

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS (Cont.)

David Edwards	Tel.: (202) 267-1552
Search and Rescue Coordination	Fax: (202) 267-4418
United States Coast Guard	E-mail: dedwards@comdt.uscg.mil
Commandant (G-OPR)	
2100 2 nd . Street SW	
Washington DC 20593-001, USA	

ACAAC

Gregory Fox	Tel.: (876) 960-4364
Coordinator	Fax: (876) 920-0194
ACAAC Regional Aviation Safety Oversight System	E-mail: gfox@cwjamaica.com
2 Winchester Road	
Kingston 10, Jamaica	

CARICOM

John Lewis	Tel.: (592) 226-9281/9 Ext. 2234
Senior Project Officer	Fax: (592) 226-6091
Caribbean Community (CARICOM) Secretariat	E-mail: jlewis@caricom.org
Eddy Grant Building Annexe	
54 High Street	
Kingston, Georgetown, Guyana	

COCESNA

Eduardo Marín	Tel.: (504) 234-2948
Presidente Ejecutivo COCESNA	Fax: (504) 234-2550
Aeropuerto Toncontín 150 mts. Al Sur	E-mail: presidente@cocesna.org
Tegucigalpa, Honduras	

José Ramón Oyuela	Tel.: (504) 234-3360
Director de ACNA	Fax: (504) 234-2987
Edificio COCESNA Aeropuerto Toncontín	E-mail: jroyuela@cocesna.org
Tegucigalpa, Honduras	

Jorge Vargas	Tel.: (506) 440-1981
Director de ACSA	Fax: (506) 443-8968
P. O. Box 57-4003	E-mail: acsadir@racasa.co.cr
Alajuela, Costa Rica	

Mario Rubén Martínez	Tel.: (503) 296-5654
Director del ICCAE	Fax: (503) 295-3885
Km 9 ½ Boulevard del Ejército Nacional costado Norte	E-mail: mmartinez@cocesna.org
De la Autoridad en Aviación Civil (AAC)	
Aeropuerto de Ilopango, San Salvador, El Salvador	

IACL

Keith A. Cassiram
Managing Director
IACL
P.O. Box 1255
66 Pembroke Street
Port of Spain, Trinidad & Tobago, W.I.

TEL.: (868) 623 6501/625-6122
Fax: (868) 625 8803
E-mail: kciac1@tsst.net.tt

Arnim Rudder
Telecom and Electronics Consultant
IACL
P.O. Box 1255
66 Pembroke Street
Port of Spain, Trinidad and Tobago, W.I.

Tel.: (868) 623-6501/ 625-6122
Fax: (868) 625-8803
E-mail: kciac1@tsst.net.tt

Ewart Boisselle
Aviation Consultant, IACL
P.O. Box 1255
66 Pembroke Street
Port of Spain, Trinidad and Tobago, W.I.

Tel.: (868) 623 6501/ 625 6122
Fax: (868) 625 8803
E-mail: kciac1@tsst.net.tt

IATA

Al Castan
Director Operations and Infrastructure
Latin American and Caribbean
IATA
703 Waterford Way No. 600
Miami, Florida 33126, U.S.A.

Tel.: (305) 266-7552
Fax: (305) 266-7718
E-mail: castana@iata.org

IFALPA

Wayne Adamira
Regional VicePresident CAR/EAST
IFALPA
35^a . Brunton Road, Saint James
Port of Spain, Trinidad and Tobago

Tel.: (868) 637-6664
Fax: (868) 632-0660
E-Mail: adamira@ttst.net.tt

Javier A. Thompson
First Officer
Caribbean Airline Pilots Association (CAR-ALPA)
35^a . Brunton Road, Saint James
Port of Spain, Trinidad and Tobago

Tel.: (345) 949-8333
E-Mail: capa@candw.ky

OECS

Herald Wilson
Director of Civil Aviation
Directorate of Civil Aviation
Factory Rd.
P.O. Box 1130
St. John's, Antigua

Tel.: (268) 462-3401
Fax: (268) 462-0082
E-mail: oecs.dca@candw.ag

PAHO

Ivan Alert
Consultant
PAHO
Dayrell's Road and Navy Gardens
Christchurch, Barbados

Tel.: (246) 436-6448
Fax: (246) 436-6447
E-Mail: alertiva@cpc.paho.org

Dr. Dana Van Alphen
Advisor /Emergency Preparedness
And Disaster Relief Coordination Programme
P.O. Box 3745-1000
San José, Costa Rica

Tel.: (506) 224-8692
Fax: (506) 2247758
E-mail: vanalphd@cor.ops-oms.org

Secretaría (OACI)

Dr. Assad Kotaite
President of the Council
ICAO
999 University Street
Montreal Quebec, H3C 5J9, Canada

Raymond Ybarra
Regional Director
ICAO
Presidente Masaryk 29- 3er piso
Col. Chapultepec Morales
11570 México, D.F., México

Tel.: (5255) 5250-3211
Fax: (5255) 5203-2757
E-mail: rybarra@mexico.icao.int

Chris Lyle
Deputy Director
Air Transport Bureau
ICAO
999 University Street
Montreal Quebec, H3C 5J9, Canada

Tel: (514) 954-8070
Fax: (514) 954-6744
E-mail: clyle@icao.int

Secretaría (OACI) (Cont.)

Gustavo De León
RO ATM/SAR
ICAO
Presidente Masaryk 29- 3er piso
Col. Chapultepec Morales
11570 México, D.F., México

Tel.: (5255) 5250-3211
Fax: (5255) 5203-2757
E-mail: gdeleon@mexico.icao.int

Aldo Martínez
RO CNS
ICAO
Presidente Masaryk 29- 3er piso
Col. Chapultepec Morales
11570 México, D.F., México

Tel.: (5255) 5250-3211
Fax: (5255) 5203-2757
E-mail: amartinez@mexico.icao.int

Michiel Vreedenburgh
RO AGA
ICAO
Presidente Masaryk 29- 3er piso
Col. Chapultepec Morales
11570 México, D.F., México

Tel.: (5255) 5250-3211
Fax: (5255) 5203-2757
E-mail: mvreedenburgh@mexico.icao.int

Lista de Documentación

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO

No.	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
NE/01	----	Orden del Día Provisional y Notas Aclaratorias	20/06/02	Secretaría
NE/02	---	Programa de Trabajo de la Reunión CAR/DCA/1	20/08/02	Secretaría
NE/03	1	Conclusiones del GREPECAS y de los Grupos de Trabajo Sub-regionales Propuesta de acciones para mejorar el trabajo de planificación, Implementación y seguimiento sobre el desarrollo de los Sistemas de navegación aérea en la Región	05/09/02	Secretaría
NE/04	2	Vigilancia de la Seguridad Operacional	15/08/02	Secretaría
NE/05	3	Representación ante el Consejo de la OACI (Restringida)	26/09/02	Cuba
NE/06	4.1	Desarrollos ATM Garantía de Calidad ATS, Auditorías ATM y Seguridad e Incursiones en las Pistas	15/08/02	Secretaría
NE/07	4.1	Desarrollos ATM Implantación de rutas RNAV, RNP y RVSM	15/08/02	Secretaría
NE/08	4.2	Desarrollos CNS	09/09/02	Secretaría
NE/09	4.3	Desarrollos AGA Certificación de Aeródromos por los Estados	09/08/02	Secretaría
NE/10	4.4	Desarrollos AIS	05/09/02	Secretaría
NE/11	4.5	Desarrollos MET Perspectiva general del estado actual del WAFS y su transición a la fase final	09/08/02	Secretaría
NE/12	4.6	Plan de Contingencia ATS para la Región CAR Plan de Contingencia ATS para la Región Caribe	21/08/02	Secretaría
NE/13	4.7	Deficiencias de Navegación Aérea Deficiencias de Navegación Aérea en la Región CAR	06/08/02	Secretaría
NE/14	4.5	Desarrollos MET Proyecto Especial de Ejecución COM/MET para la Región del Caribe	10/08/02	Secretaría
NE/15	5	Planificación de Recursos Humanos y Capacitación Eventos de capacitación de la Oficina Regional de la OACI	09/08/02	Secretaría
NE/16	5	Planificación de Recursos Humanos y Capacitación	28/08/02	Secretaría

No.	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
NE/17	6	Proyectos Regionales de Cooperación Técnica Cooperación Técnica en la Región CAR	28/08/02	Secretaría
NE/18	2	Vigilancia de la Seguridad Operacional Acción tomada por el Reino Unido para mejorar la Vigilancia de la aviación civil en sus Territorios de Ultramar	20/09/02	Reino Unido
NE/19	8.1	Seguridad Desarrollos recientes en Seguridad de la Aviación	10/09/02	Secretaría
NE/20	8.3	Privatización de Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea Orientación para cambiar la propiedad y gestión de la estructura de aeropuertos y servicios de navegación aérea	23/08/02	Secretaría
NE/21	8.4	Financiamiento de Actividades de Aviación Civil Fuentes de financiamiento, tendencias y orientación	20/08/02	Secretaría
NE/22	7	Búsqueda y Salvamento/Incidentes de Víctimas en Masa Actividades SAR en la Región del Caribe	04/09/02	Secretaría
NE/23	7	Búsqueda y Salvamento/Incidentes de Víctimas en Masa Planes Regionales de Respuesta a un Incidente de Aviación Civil con Víctimas Masivas para las Regiones del Caribe Central y Oriental	04/09/02	Secretaría
NE/24	4.1	Desarrollos ATM El Idioma Inglés en el ATC	09/09/02	Estados Unidos
NE/25	8.1	Seguridad Establecimiento del Comité AVSEC del GREPECAS y Resultados de la Primera Reunión	19/09/02	Secretaría

LISTA DE NOTAS DE INFORMACIÓN

No.	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
NI/01	----	Información General	18/08/02	Secretaría
NI/02	----	Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	03/09/02	Secretaría
NI/03	4.5	Desarrollos MET Capacitación del personal meteorológico aeronáutico en las Regiones CAR/SAM	18/08/02	Secretaría
NI/04	8.2	Seguro de Riesgo de Guerra Asistencia en el ámbito de seguro aeronáutico por riesgo de guerra	28/08/02	Secretaría
NI/05	7	Desarrollos de Búsqueda y Salvamento/Incidentes de Víctimas en Masa del Caribe Oriental (E/CAR SAR/MCI) (disponible solamente en Inglés)	09/09/02	Comité E/CAR/SAR
IP/06	2	Safety Oversight - Special approvals and authorizations: Role of foreign Civil Aviation Authorities and Operators In regards to operations in U.S. Airspace (disponible solamente en Inglés)	20/09/02	Estados Unidos
IP/07	8.1	Security – New Aircraft Security requirements for Foreign Air Carrier operations in the United States (disponible solamente en Inglés)	20/09/02	Estados Unidos
IP/08	2	Safety Oversight – Requirements under the new aircraft Repair station rule (14 CFR 145) effective April 6, 2003 (disponible solamente en Inglés)	20/09/02	Estados Unidos
IP/09	2	Safety Oversight – U. S. Initiatives for the Amendment of ICAO Annex 6, Part 1, Operation of Aircraft (disponible solamente en Inglés)	20/09/02	Estados Unidos
NI/10	4.3	Desarrollos AGA El Proceso de Certificación de Operación de los Aeródromos de la República de Cuba	29/08/02	Cuba
NI/11	4.1	Desarrollos ATM Implantación por parte de los Estados, Territorios/Proveedores de Servicios ATS de Programa De Garantía de Calidad ATS con el fin de elevar la Calidad de estos servicios en la Región CAR	27/09/02	Cuba
NI/12	4.2	Desarrollos CNS Capacidades de la Decisión de enlace de datos Para ADS-B de la FAA	27/09/02	Estados Unidos
IP/13	9	Other Business Western Hemisphere Transportation Initiative (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos

LISTA DE NOTAS DE INFORMACIÓN

No.	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
IP/14	7	Search and Rescue/Mass Casualty Incidents Study Group Work on Annex 12, Search and Rescue (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos
IP/15	6	Technical Cooperation Development of a Regional GNSS Augmentation Test Bed (CSTB) (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos
IP/16	4.2	CNS Developments U.S. Satellite Navigation Program Status (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos
IP/17	5	Human Resources Planning and Training Aviation Training Courses (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos
IP/18	7	Search and Rescue/Mass Casualty Incidents Joint Aeronautical and Maritime Search and Rescue Meetings (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos
IP/19	8.1	Security Cooperation between States to Improve Aviation Security (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos
IP/20	8.1	Security Aviation Security in the United States since September 11 th (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos
IP/21	8.4	Funding of Civil Aviation Activities Enhancing Aviation Safety and Security in Latin America And the Caribbean: Funding Possibilities (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos
IP/22	8.1	Security USOAS Sponsored Training in the Caribbean (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos
IP/23	9	Other Business International Aviation Online The Gateway to the FAA's International Activities (disponible solamente en Inglés)	27/09/02	Estados Unidos
IP/24	8.2	War Risk Insurance (disponible solamente en Inglés)	30/09/02	Estados Unidos
NI/25	4.4	Desarrollos AIS Avances en materia de los AIS en Centroamérica	26/09/02	COCESNA

LISTA DE NOTAS DE INFORMACIÓN

No.	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
IP/26	4.1	ATM Developments Status of RVSM Implementation in the NAM and CAR/SAM Regions (<i>disponible solamente en Inglés</i>)	30/09/02	Estados Unidos
NI/27	9	Otros Asuntos Departamento de Inspección y Evaluación de Radioayudas de COCESNA	07/10/02	COCESNA
IP/28	2	Vigilancia de la Seguridad Operacional PAN AMERICAN AVIATION SAFETY TEAM (PAAST) Update (<i>disponible solamente en Inglés</i>)	09/09/02	IATA
IP/29	4.1	Desarrollos ATM Runway Incursión Prevention Programme (RIPP) (<i>disponible solamente en Inglés</i>)	09/09/02	IATA
IP/30	9	Otros Asuntos Western Hemisphere Transportation Initiative Group of Experts on Aviation Safety, Security and Assistance (<i>disponible solamente en Inglés</i>)	09/10/02	Jamaica

PRESENTACIONES

2	Presentación por la Agencia Centroamericana de Navegación Aérea (ACSA)	ACSA
2	Presentación por la Asociación de las Autoridades de Aviación Civil de Caribe	ACAAC
5	Presentación por el Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE)	ICAAE

**Cuestión 1 del
Orden del Día:****Conclusiones del GREPECAS y de los Grupos de Trabajo Subregionales*****Implementación de las Recomendaciones/Conclusiones/Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR***

1.1 La Reunión concordó sobre la necesidad de desarrollar los sistemas de navegación aérea, satisfaciendo las necesidades de la aviación civil, del incremento del tránsito aéreo y con el propósito de elevar la seguridad aeronáutica, y tomó nota de que para esto se requiere cumplimentar las Recomendaciones/Conclusiones de los órganos de planificación e implementación regional, mediante la atención, coordinación y cooperación de los Estados/Territorios/Organismos Internacionales. Además, la Reunión examinó un resumen ejecutivo de las Recomendaciones/Conclusiones/Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR organizadas para atender las áreas de navegación aérea AGA, AIS/MAP, ATM, CNS, MET y MCI/SAR, el cual se muestra en el **Apéndice** a esta parte del Informe, así convino que los asuntos contenidos en el resumen mencionado constituyen lineamientos de trabajo principales para la Región CAR. La Reunión también tomó nota de que otras conclusiones/recomendaciones de los mencionados órganos que no están referidas en el Apéndice mencionado también requieren de la atención e implementación.

1.2 De acuerdo a las consideraciones expresadas en el párrafo anterior, la Reunión acordó la Conclusión siguiente:

CONCLUSIÓN 1/1**APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS
RECOMENDACIONES/ CONCLUSIONES/DECISIONES DE LAS
REUNIONES REGIONALES CAR/SAM Y SUBREGIONALES
CAR**

Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales CAR, con vistas a desarrollar los sistemas de navegación aérea, satisfaciendo las necesidades de la aviación civil e incrementando la eficiencia, eficacia, y seguridad de la navegación aérea:

- a) optimicen el apoyo y la atención a la implementación de las Recomendaciones/ Conclusiones / Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR relacionadas con las esferas de navegación aérea AGA, AIS/MAP, ATM, CNS, MET y MCI/SAR;
- b) consideren los asuntos incluidos en el Apéndice a esta parte del informe como lineamientos principales de trabajo; y
- c) establezcan las coordinaciones y acuerdos bilaterales o multilaterales de cooperación apropiados para los propósitos expresados en los incisos anteriores.

Mecanismo de seguimiento e implementación de las Recomendaciones/Conclusiones/Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR

1.3 La Reunión, al revisar el mecanismo de seguimiento e implementación existente en la Región CAR, y teniendo en cuenta la experiencia de esta primera reunión de Directores de Aviación Civil de esta Región, con el propósito de optimizar y racionalizar el mencionado mecanismo, acordó la Conclusión siguiente:

CONCLUSIÓN 1/2 MECANISMO DE TRABAJO PARA EL SEGUIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN DEL ANP Y DE LAS RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES DE LAS REUNIONES REGIONALES CAR/SAM

Que:

- a) el mecanismo existente en la Región CAR, consistente en grupos de trabajo y reuniones de las autoridades de aviación civil de las subregiones Caribe Central, Caribe Oriental y Centroamérica se mantenga para tratar los asuntos particulares de cada una de esas subregiones, con la periodicidad y duración en sus reuniones que sea necesario; y
- b) las reuniones de Autoridades de Aviación Civil de toda la Región CAR se celebren cada dos o tres años.

Mejoría de la participación de los Estados/Territorios/Organismos Internacionales en los trabajos del GREPECAS y en los órganos subregionales

1.4 La Reunión analizó la necesidad y acordó acciones para mejorar la participación y el apoyo de personal de los Estados/Territorios/Organismos Internacionales de la Región CAR en los trabajos del GREPECAS y en sus órganos auxiliares, así como en los órganos subregionales de implementación de la Región CAR teniendo en cuenta las limitaciones de recursos económicos y humanos.

1.5 Como resultado de este análisis, la Reunión concordó que para desarrollar esa labor se precisaba tener en cuenta los factores y acciones principales siguientes:

- a) optimizar y racionalizar el mecanismo de seguimiento e implementación regional y subregional;
- b) basado en el mecanismo racionalizado descrito, asignar los recursos disponibles para apoyar la labor de los grupos, sin excluir los grupos de tarea, ya que esos pequeños grupos posibilitan el desarrollo de tareas específicas;
- c) uso de software apropiados como herramientas eficaces de trabajo;
- d) uso del E-mail e Internet para realizar las coordinaciones sobre el desarrollo de la tareas;

- e) minimizar el número de reuniones de cada órgano, sin dejar de realizar las reuniones que sean imprescindibles; y
- f) tratar los asuntos que implican en general a toda la región CAR en reuniones regionales CAR; los asuntos específicos de cada subregión se tratarían en reuniones subregionales, cuando fuese necesario.

1.6 De acuerdo a las consideraciones expresadas en el párrafo precedente, la Reunión acordó la Conclusión siguiente:

**CONCLUSIÓN 1/3 MEJORAMIENTO DEL APOYO POR PARTE LOS
ESTADOS/TERRITORIOS/ORGANISMOS INTERNACIONALES
AL TRABAJO LLEVADO A CABO POR LOS ÓRGANOS
REGIONALES CAR/SAM Y SUBREGIONALES CAR**

Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, con vistas a mejorar la contribución del trabajo proporcionado por los órganos regionales y subregionales CAR, teniendo en cuenta las limitaciones de recursos, consideren:

- a) nominar a expertos para desarrollar las tareas que han sido asignadas a los diferentes grupos, otorgándoles suficiente apoyo y recursos para la realización del trabajo; y
- b) optimizar los métodos y las coordinaciones de trabajo, empleando los software y medios electrónicos de comunicación apropiados.

Resumen ejecutivo de las Recomendaciones/Conclusiones/Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA							
			CAR/SAM		CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	C/CAR			E/CAR		CAM
					C/CAR/WG	C/CAR/DCA	MEVA	E/CAR/WG	E/CAR/DCA	DGAC CAP
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	GEN									
1.1		Solución a las deficiencias en los servicios de navegación aérea Se mantiene la revisión y actualización de las deficiencias existente en las esferas AGA, AIS/MAP, ATM, CNS, MET y SAR, instando a los Estados/ Organismos Internacionales a realizar esfuerzos con vistas a su solución.	4/1 13/19	10/59 10/60	1/4 1/9 1/20 1/30 2/8 2/19	5/3 5/8 5/22 5/32		24/21 25/9 25/10 25/21 25/32	16/14 17/7	85/6
1.2		Implementación de los requisitos establecidos en el FASID ANP CAR/SAM Se requiere el seguimiento a la implementación de los requerimientos establecidos en el FASID sobre las esferas de navegación aérea AGA, AIS/MAP, ATM, CNS, MET y SAR; así como a las enmiendas pertinentes.	7/9,7/8 8/1,8/2 8/4, 9/2 9/13, 9/21 10/2 11/3	9/15 10/5 10/21 10/31 10/41	1/18 1/19 1/29 2/7	5/16 5/21				88/12
2	AGA									
2.1		Certificación de Aeródromos. Se instó a los Estados a que implanten la certificación de aeródromos con vistas a cumplir con los nuevos SARPS a más tardar el 27 de noviembre de 2003.		10/44 10/45 10/46	1/5 2/18	5/4			16/16	88/2
2.2		Programas de Mantenimiento de Aeródromos. Se instó a los Estados a que se aseguren que los operadores de los aeródromos implanten y mantengan programas de mantenimiento de aeródromos con vistas a contribuir a la seguridad de las operaciones de aeronaves en las pistas, calles de rodaje y plataformas.	4/13	10/43						

Resumen ejecutivo de las Recomendaciones/Conclusiones/Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA							
			CAR/SAM		CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	C/CAR			E/CAR		CAM
					C/CAR/WG	C/CAR/DCA	MEVA	E/CAR/WG	E/CAR/DCA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2.3		Comités Nacionales y Regionales de Peligro Aviario Se instó a los Estados a que establezcan y mantengan Comités Nacionales sobre Peligro Aviario. También se pretende establecer un Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario para tratar los problemas regionales de peligro aviario.	4/10	10/48		4/7				85/7
2.4		Incursiones en las Pistas. Se instó a los Estados a que recolecten y compilen los informes sobre incidentes de incursiones en las pistas de los operadores de los aeródromos, servicios de tránsito aéreo y operadores de aeronaves con vistas a analizar y evitar su impacto negativo en la seguridad operacional.		10/47					16/17	
3	AIS/MAP									
3.1		Automatización de los Servicios de Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas Se ha instado a los Estados/Organismos Internacionales de la Región CAR a la implementación de un Sistema AIS/MAP Automatizado Integrado con el propósito de satisfacer los requisitos operacionales de los Sistemas CNS/ATM, a través de la transición de los actuales sistemas manuales AIS hacia un ambiente AIS/MAP totalmente automatizado e integrado, diseñado sobre la base de procedimientos comunes y formatos estandarizados, especialmente los Sistemas de Bases de Datos AIS/MAP.	12/7	8/5 10/51 10/54	1/8 2/16	4/13 5/7		22/5 23/11 26/7 26/8		85/15 88/6
3.2		Implantación del Sistema de Calidad AIS/MAP Se instó a los Estados/Organismos Internacionales de la Región CAR a implantar lo antes posible un Sistema de Calidad AIS/MAP, de manera que el Sistema permita el Control de Calidad de la Información/ Datos Aeronáuticos para la Navegación Aérea Global para proporcionar los servicios AIS/MAP con un alto nivel de calidad de sus productos.	12/1		1/8	4/14 5/7		26/7		85/16 88/8

Resumen ejecutivo de las Recomendaciones/Conclusiones/Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA							
			CAR/SAM		CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	C/CAR			E/CAR		CAM
					C/CAR/WG	C/CAR/DCA	MEVA	E/CAR/WG	E/CAR/DCA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3.3		Implantación total del WGS-84 En la Región CAR, la falta de implantación total del WGS84, como Referencia Geodésica Común para la Navegación Aérea Global, afecta al desarrollo de estrategias para la introducción progresiva de requerimientos relativos a la implantación de la Navegación de Área (RNAV) como parte de la futura implantación del Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS) y el Plan Regional de Transición CNS/ATM entre otros.	12/6	10/49 10/55 10/56 10/57	1/7 2/17	4/16 5/6		22/7 24/24 25/20 26/10	16/9	85/17 86/1 86/2 86/4 87/3 88/4 88/5
4	ATM									
4.1		Implantación de Rutas RNAV Se ha instado a los Estados/Organismos Internacionales a continuar la implantación de las rutas RNAV, lo cual afecta a la Región CAR. Para esta implantación se requeriría una enmienda del Volumen I, ANP Básico CAR/SAM (Doc 8733), lo cual ha sido orientado a través del GREPECAS.	5/15 5/16 5/22 5/23	8/10 8/11 10/10	1/10	4/9 5/9		24/27 24/28 25/1		88/10
4.2		Implantación de Performance de Navegación Requerida (RNP) También se ha instado a los Estados/Organismos Internacionales a la implantación de RNP.	5/23 10/17	8/32 10/13 10/14						
4.3		Implantación de la Separación Vertical Mínima Reducida de 300 mts (1000ft) El GREPECAS ha instado a los Estados/Territorios y COCESNA a implantar RVSM en las Regiones de Información de vuelo respectivas mediante un programa de implementación por fases y utilizando un marco de referencia para la implantación que fue adoptado por GREPECAS/10.	5/27 5/28 5/29 5/31	8/14 10/11 10/13 10/14	2/2			25/6 26/5		
4.4		Planes de Contingencia ATS El GREPECAS ha instado a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales a revisar los planes de contingencia entre dependencias ATS adyacentes que fueron elaborados para la problemática Y2K y a que los+C60 adapten para cualquier evento que podría afectar el suministro ATS y los servicios conexos.		10/8	2/4	4/8		20/2 20/3 24/4 25/3 26/4		85/8 87/8

Resumen ejecutivo de las Recomendaciones/Conclusiones/Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA							
			CAR/SAM		CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	C/CAR			E/CAR		CAM
					C/CAR/WG	C/CAR/DCA	MEVA	E/CAR/WG	E/CAR/DCA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4.5		Programas de Garantía de Calidad ATS El GREPECAS ha instado a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales a utilizar el "Material de orientación regional CAR/SAM para programas de garantía de calidad de servicios de tránsito aéreo" que fue adoptado por la reunión GREPECAS/10.	5/37 5/38	10/18 10/58	2/5			25/6 26/5		84/6 88/3
4.6		Coordinación Civil/Militar e Interceptación de aeronaves Civiles La RAN CAR/SAM/3 instó a los Estados a establecer órganos de coordinación civil militar apropiados que aseguren la coordinación de las decisiones relativas a problemas civil y militar de gestión del espacio aéreo, control del tránsito aéreo y medidas para evitar la interceptación innecesaria de aeronaves civiles.	5/6 5/7 5/8 5/11 5/12		1/17	5/15				
5	CNS									
5.1		Apoyo a la postura de la OACI en la CMR-2003 de la UIT. Apoyar la postura de la OACI en la CMR-2003 de la UIT para defender los intereses y las necesidades de espectro de radiofrecuencias para la aviación civil.		9/1 9/2 10/19	2/6	5/29				88/11
5.2		Desarrollo e interconexión de las redes digitales regionales. Se pretende completar la implementación y gerencia de las redes digitales regionales CAMSAT, E/CAR, MEVA de la Región CAR, lograr la interconexión con la red REDDIG de Sudamérica con vista a lograr la plena implementación y mejoría de los circuitos AFS requeridos y facilitar el soporte modular para la implementación de la ATN.	9/1 13/29 13/30	10/2 10/25 10/26 10/27 10/28			8/13 8/14 8/15	23/19 23/20 24/11 25/11 25/12 25/13 26/11 26/12	16/12 17/4	

Resumen ejecutivo de las Recomendaciones/Conclusiones/Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA							
			CAR/SAM		CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	C/CAR			E/CAR		CAM
					C/CAR/WG	C/CAR/DCA	MEVA	E/CAR/WG	E/CAR/DCA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
5.3		Mejoramiento y cumplimiento de las coberturas VHF/HF AMS requeridas. Se requiere completar y mejorar las coberturas de comunicaciones aire-tierra VHF y HF, especialmente continuando la implementación y mejoría de estaciones VHF y HF para el servicio de las FIRS Curacao, Kingston, Piarco y CENAMER.	9/21 10/2 10/6	10/29	1/21 1/22 1/23 2/9 2/10	5/17				88/15
5.4		Transición de la AFTN a la ATN. Implementación de la porción terrestre de la ATN. La mayoría de los circuitos y los Centros AFTN han sido implementados conforme a los requisitos establecidos en el ANP CAR/SAM. Se requieren mejorar los circuitos y los centros AFTN que están pendientes y continuar la transición y el desarrollo para la implementación de la porción terrestre de la ATN.	9/2 9/3 9/4 9/5 9/6 9/13	10/20 10/21 10/22 10/23 10/24	1/24 2/11	5/18	7/6 7/9 8/6 8/8 8/9	25/14		88/16
5.5		Implementación del GNSS. Los Estados/Organismos Internacionales pretenden continuar acciones para la planificación e implementación del GNSS en la Región. Entre ellas se requiere la actualización y publicación de las legislaciones/regulaciones nacionales que autoricen el uso del GNSS.	10/1 10/2 10/6	10/32	1/25 1/26 2/12	5/19		25/15 25/11		88/17 88/18
5.6		Intercambio de datos radar. Se desea desarrollar la compartición de datos radar entre dependencias ATC con vistas a mejorar el servicio radar. Se insta a los Estados/Organismos Internacionales a que tengan en cuenta las directrices regionales iniciales sobre la compartición de datos radar que fueron elaboradas por el GREPECAS.	11/4 11/5	10/33	1/27 1/28 2/13 2/14	4/11 5/20		24/13 24/14 25/16 26/13		84/5 85/14 88/19

Resumen ejecutivo de las Recomendaciones/Conclusiones/Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA							
			CAR/SAM		CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	C/CAR			E/CAR		CAM
					C/CAR/WG	C/CAR/DCA	MEVA	E/CAR/WG	E/CAR/DCA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
6	MET									
6.1		Mapas de tiempo significativo de nivel medio (SWM) para las Regiones CAR/SAM En atención a que no se presentan requerimientos de mapas de tiempo significativo para el nivel medio, el WAFC de Washington no producirá mapas SWM para zonas limitadas de las Regiones CAR/SAM.		10/34						
6.2		Mantenimiento de los equipos y sistemas del WAFS Que los Estados adquieran una nueva estación de trabajo tomando en cuenta las especificaciones funcionales técnicas de acuerdo con la información suministrada por el WAFC de Washington. Que obtengan un contrato de servicio de mantenimiento para apoyar la operación de la estación de trabajo del WAFS.		10/35						
6.3		Problemas de comunicación en el intercambio de la información OPMET Fueron detectado problemas de comunicaciones por el SIP COM/MET Fase I (Centroamérica y México), también existen algunos problemas que afectan al intercambio de información OPMET en el resto la Región CAR. Para solucionar esos problemas se requiere la adopción de acciones pertinentes por los Estados/Territorios/Organismos Internacionales.	8/3	9/5 9/6 10/36	1/33	5/25				
6.4		Proyecto especial de ejecución (SIP) COM/MET Como resultado de las acciones llevadas a cabo por la Oficina Regional NACC y la Comisión de Aeronavegación, el Consejo de la OACI aprobó también el proyecto especial de ejecución de comunicaciones/meteorología aeronáutica (SIP COM/MET) para la Región CAR, abarcando el Caribe Central y Oriental, el cual se llevará a cabo a partir de finales de septiembre del 2002.		9/7 10/37						

Resumen ejecutivo de las Recomendaciones/Conclusiones/Decisiones de las Reuniones Regionales CAR/SAM y Subregionales CAR

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA							
			CAR/SAM		CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	C/CAR			E/CAR		CAM
1	2	3			C/CAR/WG	C/CAR/DCA	MEVA	E/CAR/WG	E/CAR/DCA	DGAC CAP
4	5	6	7	8	9	10	11			
6	MCI/SAR									
6.1		Plan Regional de Respuesta a un Incidente de Aviación Civil con Víctimas Masivas. Los Estados han acordado acciones para desarrollar un Plan de Respuesta a Incidentes de Víctimas Masivas para el Caribe.				4/12 5/31			16/18 17/3	
6.2		Acuerdos de Búsqueda y Salvamento (SAR) entre Estados Se ha solicitado la atención de los Estados/Territorios/Organismos Internacionales para elaborar un Plan SAR para la Región CAR que incluya los procedimientos y los recursos necesarios para la prestación de servicios SAR efectivos.	6/3 6/4 6/5 6/7 6/8 6/11 6/12			3/14 5/30			16/3 17/1 17/2	

**Cuestión 2 del
Orden del Día:****Vigilancia de la Seguridad Operacional**

2.1 La Secretaría presentó la NE/04 con los antecedentes del Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP), del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), y las actividades regionales de la OACI relacionadas incluyendo el Proyecto de Cooperación Técnica RLA 99/901 de la OACI y varios eventos educativos.

2.2 COCESNA hizo una presentación sobre ACSA, la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica. ACSA incluye los Estados miembros de COCESNA, Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. Actualmente ACSA provee vigilancia de los Anexos 1, 6 y 8 pero está prevista la ampliación para incluir los Anexos 11 y 14.

2.3 ACAAC, la Asociación de Autoridades de Aviación Civil del Caribe de CARICOM, hizo una presentación sobre RASOS, el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Aeronáutica para la Región del Caribe. RASOS incluye a Barbados, Belice, Guyana, Haití, Jamaica, Suriname, Trinidad y Tabago y los Estados OECS (Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Montserrat, San Kitts y Nevis, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas).

2.4 La Reunión tomó nota del éxito de ACSA y discutió como RASOS podría beneficiarse de cooperación y por lo tanto adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 1/4**COOPERACIÓN REGIONAL SOBRE VIGILANCIA DE LA
SEGURIDAD**

Que ACSA coopere con RASOS con el fin de que éste pueda beneficiarse de los logros de ACSA como agencia regional de vigilancia de la seguridad.

2.5 El Reino Unido presentó la NE/18 que resumió las acciones tomadas por el Reino Unido para mejorar la vigilancia de la aviación civil en sus Territorios de Ultramar. El Reino Unido propone establecer una Compañía subsidiaria de la UKCAA, responsable de la vigilancia de la seguridad en los Territorios. La Compañía tendrá su sede en el Reino Unido, pero habrá una oficina en el Caribe para ocuparse de los Territorios en la Región incluyendo Anguilla, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimanes, Islas Turcas y Caicos y Montserrat. La oficina del Caribe también intentará cooperar con las entidades regulatorias regionales de la región. La Reunión discutió que será beneficioso que el Reino Unido haga referencia a las regulaciones usadas en el Caribe para decidir cuál adoptará para los Territorios y por lo tanto adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 1/5**VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LOS
TERRITORIOS DE ULTRAMAR DEL REINO UNIDO**

Que el Reino Unido se refiera a, revise y considere regulaciones adoptadas en el Caribe en el proceso de selección de regulaciones a ser adoptadas para la vigilancia de la seguridad operacional en sus Territorios de Ultramar.

2.6 Los Estados Unidos presentaron la IP/06 que resumió las aprobaciones y autorizaciones necesarias que deben ser emitidas por las Autoridades de Aviación Civil en relación con la vigilancia de

sus aerolíneas con respecto a las operaciones especiales como Cat II/III, RVSM, LAHSO, MNPS y RNP de acuerdo con disposiciones de la OACI, así como los requisitos de los Estados Unidos relacionados para las mismas operaciones por aerolíneas extranjeras en el espacio aéreo de los Estados Unidos.

2.7 Los Estados Unidos presentaron la IP/08 que revisó los requisitos contenidos en la nueva regla para estaciones de reparación (14 CFR 145) que será efectiva a partir del 6 de abril del 2003.

2.8 Los Estados Unidos presentaron la IP/09 sobre dos propuestas de enmienda al Anexo 6, Parte I de la OACI elaborados por la FAA. Los dos asuntos tratados por las propuestas son las obligaciones del Estado del Operador/Registro para la vigilancia de la seguridad y los métodos de control y supervisión de operaciones de vuelo.

2.9 La IATA presentó la IP/28 sobre los objetivos y logros del Equipo Panamericano de Seguridad de la Aviación (PAAST).

2.10 La Reunión concluyó sus discusiones sobre la vigilancia de seguridad operacional adoptando la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 1/6 VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Que los Estados;

- a) continúen apoyando activamente, contribuyendo a, y participando en los programas y actividades regionales de vigilancia de la seguridad operacional; y
- b) se preparen para las auditorias del USOAP de la OACI de los Anexos 11, 13 y 14.

**Cuestión 3 del
Orden del Día:****Representación ante el Consejo de la OACI**

3.1 La Reunión celebró una sesión a puerta cerrada en la que participaron los delegados de los siguientes Estados Isleños del Caribe: Bahamas, Barbados, Cuba, Haití, Jamaica, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, Trinidad y Tabago y la OACI.

3.2 La Reunión tomó nota de la propuesta presentada por el delegado de Cuba sobre un mecanismo de rotación para la representación de los Estados Isleños del Caribe ante el Consejo de la OACI y la información proporcionada por el Presidente del Consejo de la OACI a solicitud del delegado de Trinidad y Tabago, sobre la forma en que el Consejo está conformado y la importancia de tener un espíritu de cooperación que permita lograr un acuerdo de rotación que asegure la actual representación que tiene el Caribe en el Consejo de la OACI.

3.3 Luego de una amplia discusión en la cual se expresaron diversas opiniones por parte de los delegados de Barbados, Cuba, Jamaica, Trinidad y Tabago y OECS, sobre la nota de estudio presentada por Cuba, la Reunión fue de la opinión que se debía apoyar y perfeccionar un sistema de rotación para los Estado Isleños del Caribe en una reunión a celebrarse en Jamaica en el mes de enero de 2003, en una fecha a ser comunicada por Jamaica. A esta reunión se invitarían a los Estados Isleños del Caribe para continuar ultimando detalles para lograr un acuerdo de rotación y así asegurar el puesto del Caribe en el Consejo de la OACI.

3.4 Basado en todo lo arriba mencionado, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 1/7**REPRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS ISLEÑOS DEL CARIBE
ANTE EL CONSEJO DE LA OACI**

Que los Estados Isleños del Caribe están de acuerdo en tener un sistema de rotación para asegurar la continuidad del puesto del Caribe en el Consejo de la OACI, y que con el propósito de ultimar los detalles de este sistema de rotación, se reunirán en Jamaica en enero de 2003 en una fecha a ser comunicada por Jamaica.

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Navegación Aérea**

4.1 Desarrollos de ATM

Garantía de Calidad ATS

4.1.1 La Reunión tomó nota de la información presentada por la Secretaria sobre los antecedentes y las actividades desarrolladas en la Región CAR desde 1997 con relación a los programas de Garantía de Calidad ATS, que incluyen recomendaciones de la reunión regional de Navegación Aérea CAR/SAM/3, Seminarios, Talleres, misiones de evaluación ATM y material de orientación de Programas de Garantía de Calidad ATS (www.icao.int/nacc) para las Regiones CAR/SAM.

4.1.2 La reunión también tomó nota de los trabajos realizados por Cuba para poner en práctica un sistema de Garantía de Calidad ATS tomando como referencia el Material de Orientación Regional CAR/SAM para programas de garantía de Calidad ATS y el sistema de gestión de calidad bajo la norma ISO 9001/2000.

4.1.3 La Reunión fue de la opinión que los programas de Garantía de Calidad ATS permitirían a las autoridades de aviación civil de la Región CAR minimizar los incidentes ATS y al mismo tiempo mejorar la calidad de los servicios de tránsito aéreo prestados. Para lograr esto, se consideró necesario que todos los Estados/Territorios/Proveedores de Servicios ATS deberían implantar programas de garantía de Calidad ATS en sus dependencias ATS a más tardar en diciembre de 2003.

4.1.4 Basado en todo lo anterior, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 1/8 PROGRAMAS DE GARANTÍA DE CALIDAD ATS

Que los Estados/Territorios/Proveedores de Servicio ATS de la Región CAR:

- a) tomando como base el material de orientación para programas de garantía de calidad ATS aprobado por el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) implanten programas de garantía de calidad ATS en sus dependencias ATS a más tardar en **diciembre de 2003**, designando la persona responsable y a la vez punto focal y de coordinación de dichos programas;
- b) informen la designación a la Oficina Regional NACC de la OACI; y
- c) participen en forma activa en todos los eventos dirigidos a la difusión, capacitación e implantación de programas de garantía de calidad ATS.

Ampliación del Programa Universal OACI de auditoria de vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) al Anexo 11, Servicios de Tránsito Aéreo

4.1.5 Se informó a la Reunión sobre las evaluaciones ATM llevadas a cabo en la región CAR por la Oficina NACC desde 1997 que han proporcionado información sobre el estado de prestación de los Servicios ATS en los diferentes Estados/Territorios/Proveedores de Servicios ATS y el nivel de familiarización del personal ATS con la metodología de evaluación ATM del Material de Orientación Regional CAR/SAM para Programas de Garantía de Calidad ATS. Estas evaluaciones han servido como una transición a las auditorias del USOAP al Anexo 11, Servicios de Tránsito Aéreo que serán efectuadas por la OACI a partir del año 2004 según fuera aprobado por la Asamblea de la OACI en su periodo de sesiones (Montreal 25 septiembre al 5 de octubre de 2001) a través de la Resolución A33-8.

Seguridad e Incursiones en las Pistas

4.1.6 Se informó a la Reunión sobre la Conferencia para las regiones NAM/CAR/SAM sobre Seguridad e Incursiones en las Pistas (Español/Inglés) organizada por la Oficina NACC de la OACI que se celebrará en la Ciudad de México del 22 al 25 de octubre de 2002 con el apoyo de la Dirección de Aeronáutica Civil de México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares de México (ASA) y Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), con el propósito de iniciar un proceso de atención a este importante tema en la seguridad de las operaciones de aeronaves según las directrices del Plan Mundial de Seguridad de la Aviación (GASP) de la OACI.

4.1.7 Tomando en cuenta la importancia de este evento para brindar valiosa información sobre Seguridad e Incursiones en las Pistas a los Estados, Organismos Internacionales, Operadores, Autoridades Aeroportuarias y usuarios de las regiones NAM/CAR/SAM, la Reunión decidió formular la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 1/9

CONFERENCIA SOBRE SEGURIDAD E INCURSIONES DE PISTA PARA LAS REGIONES NAM/CAR/SAM

Se exhorta a las Administraciones de la Región CAR a participar en la Conferencia sobre Seguridad e Incursiones de Pista para las Regiones NAM/CAR/SAM que se realizará en la Ciudad de México del 22 al 25 de octubre de 2002.

4.1.8 La Reunión fue informada por la IATA sobre el “Runway Incursion Prevention Program” (RIPP) que ha sido preparado por el Pan American Aviation Safety Team (PAAST), FAA y la IATA y que ha sido distribuido no sólo en las Regiones CAR/SAM, sino también a nivel mundial.

4.1.9 La IATA solicitó a las administraciones de la Región CAR que inicien un proceso de documentación de los incidentes de incursión de las pistas, con el propósito de analizar estos incidentes y de esta manera prevenir la ocurrencia de los mismos en los aeropuertos de la Región. El tema de incursiones en las pistas también está siendo estudiado por el Subgrupo de Aeródromos de GREPECAS.

Implantación de rutas RNAV y Performance de Navegación Requerida (RNP)

4.1.10 La Reunión tomó nota de los ensayos y demostraciones pre-operacionales e implantación de rutas RNAV de largo alcance en las regiones CAR/SAM que se han llevado a cabo de acuerdo a las directrices emanadas de la Tercera Reunión RAN CAR/SAM (Buenos Aires, 1999), planificadas y ejecutadas por el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) con el apoyo del Proyecto RLA/98/003.

4.1.11 La Región CAR se ha beneficiado con este proceso de implantación de rutas RNAV, lo que ha permitido la introducción gradual de elementos CNS/ATM en las regiones CAR/SAM y la utilización de la aviónica ya instalada en las aeronaves, y de esta manera obtener ahorros sustanciales de tiempo de vuelo y combustible para los usuarios.

4.1.12 Los usuarios han proporcionado información con relación a los beneficios obtenidos que no se refieren únicamente a aspectos económicos, sino aún más importante, a mejoras que inciden directamente en la seguridad de las operaciones aéreas tales como: mayores posibilidades de obtener niveles óptimos de vuelo, uso flexible del espacio aéreo, reducción de las separaciones longitudinales y mejoras de algunas deficiencias en materia de comunicaciones orales ATS y aeroterrestres.

4.1.13 No obstante la implantación exitosa de las rutas RNAV, durante el proceso de coordinación, se han encontrado factores que estarían afectándolo y que requieren que los Estados pongan en ejecución programas nacionales de implantación de rutas RNAV y tomen en cuenta el impacto que tendrá la implantación de estas rutas en el espacio aéreo y el suministro eficiente de los servicios de tránsito aéreo.

4.1.14 Varios delegados manifestaron su preocupación por la necesidad de que se hagan estudios integrales del espacio aéreo en las regiones CAR/SAM que permitan un mayor aprovechamiento de estas implantaciones de RNAV y RNP, tarea que ha sido encomendada ya por el GREPECAS a su Comité ATM. También existe preocupación por el impacto que estas implantaciones tendrán en las áreas terminales (TMAS) para asimilar el tránsito que se resulte, producto de estas mejoras ATM.

4.1.15 Basado en todo lo anterior, la Reunión decidió formular la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 1/10 PROGRAMAS DE IMPLANTACIÓN RNAV/RNP NACIONALES DE LA REGIÓN CAR

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.

Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM)

4.1.16 La Reunión fue informada sobre las implantaciones exitosas de la separación vertical mínima reducida (RVSM) de 1000 pies entre el nivel de vuelo (FL) 290 y 410 en el espacio aéreo del Atlántico Norte (NAT), Pacífico, área WATRS, corredor EUR/SAM del Atlántico Sur (SAT) y en la región europea.

4.1.17 También se informó a la Reunión sobre los planes de implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM aprobadas por GREPECAS/10 y la implantación que tiene prevista Estados Unidos en su espacio aéreo nacional (Región NAM) para diciembre de 2004 en una sola fase de FL 290 a FL 410. Se están llevando a cabo trabajos de armonización entre las regiones CAR/SAM y la región NAM a fin de evitar, en la medida de lo posible, diferencias de fechas y nivel de vuelo de ampliación entre ambas regiones. Estos trabajos serán presentados a la reunión GREPECAS/11 a celebrarse en Manaus, Brasil en la primera semana de diciembre de 2002.

4.1.18 La Reunión consideró conveniente que para apoyar este proceso de implantación regional de RVSM, los Estados deberían establecer programas nacionales de implantación RVSM que sean consistentes con la planificación regional que se está llevando a cabo en las Regiones CAR/SAM de manera que se puedan cumplir los diferentes requisitos tales como regulaciones, supervisiones de la seguridad, desarrollo de procedimientos, entrenamiento de personal, evaluación de la calidad, elaboración de manuales y publicaciones.

4.1.19 A nivel de los usuarios, se deberán asumir los costos de inspección, modificación y homologación de las aeronaves, por tipo o grupos de aeronaves, siendo el paso más importante el proceso de aprobación por parte de la autoridad aeronáutica de las aeronaves y explotadores.

4.1.20 La Reunión tomó nota de la información proporcionada por Estados Unidos sobre el estado actual de implantación del RVSM en el espacio aéreo de Estados Unidos e información complementaria sobre los trabajos de armonización con las regiones CAR/SAM. La información RVSM de Estados Unidos se puede obtener en el sitio web: www.faa.gov/ats/ato/rvsm1.htm

4.1.21 Basado en todo lo arriba mencionado, la Reunión decidió formular la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 1/11**DESARROLLO DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN RVSM NACIONAL EN LOS ESTADOS/TERRITORIOS/COCESNA DE LA REGIÓN CAR**

Se insta a los Estados/Territorios/COCESNA que correspondan de la Región CAR a elaborar lo antes posible un plan de implantación RVSM nacional en el marco del programa de implantación RVSM regional CAR/SAM que contemple los aspectos administrativos, económicos, institucionales y técnicos/operativos requeridos para su ejecución.

El idioma inglés en el ATC

4.1.22 La Reunión fue informada por el delegado de Estados Unidos sobre los trabajos realizados hasta la fecha por el Grupo de Estudio sobre Requisitos de Competencia en el idioma Inglés Común (PRICE SG) de la OACI que han dado por resultado propuestas de enmiendas a los Anexos 1, 6, 10 y 11 que han sido presentadas a la Comisión de Aeronavegación de la OACI.

4.1.23 Estas propuestas a los diferentes Anexos de la OACI incluyen aspectos tales como la disponibilidad del idioma inglés en todas las estaciones en tierra que prestan servicios a los aeropuertos designados y en las rutas atendidas por los servicios aéreos internacionales, para cuando así lo solicite cualquier aeronave (Enmienda al Volumen II del Anexo 10). A partir del 1 de enero de 2008, la competencia lingüística de tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo y operadores de estaciones aeronáuticas que deben comunicarse en un idioma que no sea su idioma materno o nativo, deberá ser evaluada formalmente a intervalos regulares acordes con el nivel de competencia demostrado por cada individuo (Enmienda al Anexo 1). Los explotadores deberán asegurarse que los miembros de las tripulaciones de vuelo demuestren su habilidad para hablar y entender el idioma utilizado en las comunicaciones de radiotelefonía aeronáutica según el Anexo 1 (Enmienda al Anexo 6). Los proveedores de servicio de tránsito aéreo deberán asegurarse que los controladores de tránsito aéreo hablen y entiendan el idioma utilizado en las comunicaciones de radiotelefonía, como lo especifica el Anexo 1 y salvo cuando las comunicaciones entre dependencias de control de tránsito aéreo se realicen en un lenguaje mutuamente acordado, el idioma inglés será utilizado para dichas comunicaciones (Enmienda al Anexo 11).

4.1.24 La Reunión también tomó conocimiento de otras iniciativas y estudios llevadas a cabo en Estados Unidos en relación con uso del inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo.

4.1.25 En vista de todo lo anterior, la Reunión decidió formular la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 1/12 IDIOMA INGLÉS EN EL ATC

Que los Directores de Aviación Civil de la Región CAR apoyen las iniciativas llevadas a cabo en el seno de la OACI por parte del Grupo de Estudio sobre Requisitos de Competencia en el Idioma Inglés Común (PRICE SG) en relación con las propuestas de enmienda que se harán a los Anexos 1, 6, 10 y 11.

4.2 Desarrollos de CNS

4.2.1 La Reunión concordó sobre la necesidad de continuar los trabajos de desarrollo e implementación de los sistemas CNS como parte del apoyo a la evolución del ATM. Además, analizó la labor referida a cada objetivo principal CNS siguiente:

a) **Apoyo a la postura OACI en la CMR-2003 de la UIT**

4.2.2 La Reunión enfatizó la necesidad y gran importancia de apoyar la postura de la OACI en la CMR-2003 de la UIT para defender los intereses y las necesidades de espectro de radiofrecuencias para la aviación civil, para lo cual se precisa organizar y optimizar la coordinación y el apoyo a la referida postura. En este sentido se recordó que la Oficina NACC ha solicitado a los Estados la nominación de un experto en telecomunicaciones aeronáuticas que se encargue de coordinar las acciones con las autoridades nacionales de administración del espectro, así como con los expertos CNS de la OACI y que participe activamente en la CMR-2003, apoyando la postura de la OACI. Por lo tanto, la Reunión reiteró la atención de los Estados que aún no lo hayan hecho, a que comuniquen su nominación lo antes posible.

4.2.3 También, la Reunión exhortó a los Estados a participar en la próxima Reunión de Regional de coordinación para apoyar la postura de la OACI en la CMR-2003, la cual se celebrará en la Ciudad de México del 11 al 12 de diciembre de 2002, así como en los foros de CITEL que se organicen con miras a mejorar la comprensión de la postura de la OACI y a familiarizarse con los aspectos de gerencia y protección de las frecuencias aeronáuticas.

4.2.4 Basado en estas consideraciones, la Reunión acordó la Conclusión siguiente:

CONCLUSIÓN 1/13 OPTIMIZACIÓN DEL APOYO A LA POSTURA DE LA OACI EN LA CMR-2003 DE LA UIT

Que las Administraciones de Aviación Civil de los Estados de la Región CAR, con miras a apoyar la postura de la OACI en la CMR-2003 de la UIT:

- a) optimicen las coordinaciones necesarias a fin de participar en las delegaciones de sus respectivos Estados para esa Conferencia;
- b) que aún no lo hayan hecho, designen a su experto encargado de las coordinaciones para la preparación y la participación en la CMR-2003; y
- c) realicen esfuerzos a fin que los expertos mencionados en el inciso anterior participen en la Reunión Regional de Coordinación, que se celebrará en la Ciudad de México del 11 al 12 de diciembre de 2002, así como en otros foros que se organicen con miras a mejorar la comprensión de la postura de la OACI.

Comunicaciones

b) **Desarrollo e interconexión de las redes digitales regionales/subregionales.**

4.2.5 La Reunión consideró que se deberían continuar los esfuerzos para el desarrollo e interconexión de las redes digitales regionales/subregionales de la Región CAR: CAMSAT, E/CAR y MEVA, así como de esas redes con la red REDDIG de la Región SAM, cuya implementación se espera para marzo 2003, con vistas a satisfacer los requerimientos AFS, así como para proporcionar el soporte modular para la implementación de la ATN.

c) **Mejoría y cumplimiento de las coberturas VHF y HF AMS.**

4.2.6 Con respecto a la cobertura de comunicaciones VHF AMS requeridas en las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de la Región CAR, la Reunión, teniendo en cuenta la Conclusión 10/29 del GREPECAS que trata sobre las deficiencias debidas a la falta de cobertura VHF aeroterrestre, reiteró que es importante revisar, mejorar y completar la cobertura mencionada con respecto a los requisitos establecidos en la Tabla CNS 2A del FASID, teniendo en cuenta que las comunicaciones orales aeroterrestres VHF en ruta para fines de control de área deberían cubrir, en lo posible, todas las rutas aéreas controladas por la correspondiente dependencia ATS, garantizando el nivel de intensidad de campo de la señal establecido en el Anexo 10, Volumen III, Parte II, Capítulo II, para proporcionar una cobertura de comunicaciones como se especifica en el Anexo 11. Además, la Reunión tomó nota que la falta de comunicación aeroterrestre VHF en ruta se considera una deficiencia que tiene un impacto directo en la seguridad y por lo tanto, si no hay otro medio de comunicación disponible, requieren medidas correctivas inmediatas. Por lo tanto, acordó reiterar la necesidad de instar a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales de la Región CAR a que continúen acciones para proceder a un completo análisis sobre la cobertura VHF de comunicaciones aeroterrestres en las FIRS de la Región CAR. En este sentido la Reunión fue informada de que Antillas Neerlandesas, Jamaica, y COCESNA están implementando sus respectivos planes para mejorar y completar la cobertura VHF AMS.

4.2.7 Con relación a la cobertura de comunicaciones HF AMS, la Reunión tomó nota de que Trinidad y Tabago está implementando un Plan de Acción para mejorar y completar la cobertura HF y el servicio ATC a través de este medio de comunicación en la porción oceánica de la FIR Piarco. También, la Reunión fue informada por el Director General de la Dirección de Aviación Civil de Trinidad y Tobago de que el 30 de septiembre de 2002 firmaron un acuerdo con el servicio CAPS de la OACI para la adquisición de radiocomunicaciones HF modernas para solucionar los problemas de comunicaciones en la FIR Piarco.

d) **Transición de la AFTN a la ATN. Implementación de la porción terrestre de ATN**

4.2.8 También, la Reunión tomó nota de que conforme a la Conclusión 10/22 inciso b) del GREPECAS, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, con base en los SARPS sobre ATN/AMHS, deberían establecer tan pronto como sea posible, planes para la transición de la AFTN hacia el AMHS. Entre las acciones principales, se consideró de gran importancia la capacitación del personal técnico y el desarrollo de la planificación e implementación adecuada conforme a las orientaciones del GREPECAS.

Navegación

a) **Implantación del GNSS**

4.2.9 La Reunión tomó nota de que conforme a la Conclusión 10/32 de la Reunión GREPECAS/10, los Estados /Territorios /Organismos Internacionales deberían continuar publicando y actualizando las legislaciones/regulaciones, autorizando el uso del GNSS en sus respectivos espacios aéreos en área terminal y en ruta. El estado de las publicaciones en la Región CAR se muestra en el **Apéndice A** a esta parte del informe.

Vigilancia**b) Compartición de datos radar**

4.2.10 La Reunión recibió información sobre los resultados de la Segunda Reunión del Subgrupo ATM/CNS celebrada en Río de Janeiro, Brasil del 16 al 20 de septiembre de 2002, los cuales serán elevados a la consideración del GREPECAS. Entre esos aspectos, la Reunión tomó nota de que requiere actualizar el plan de vigilancia correspondiente a la Región CAR, especialmente sobre la implantación del Radar Primario de Vigilancia (PSR), y Radar Secundario de Vigilancia (SSR).

4.2.11 Además, se convino que se debería instar a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales a establecer acuerdos bilaterales/multilaterales sobre la planificación e implantación del intercambio de datos radar entre dependencias ATS, teniendo en cuenta las “*Directrices Regionales Iniciales para la Compartición de Datos Radar en las Regiones CAR/SAM*” que fueron aprobadas por la Reunión GREPECAS/10, mediante la Conclusión 10/33, así como esas directrices revisadas que se espera sean aprobadas por el GREPECAS próximamente.

4.2.12 Teniendo en cuenta todo lo expresado en los párrafos anteriores, la Reunión acordó la Conclusión siguiente:

CONCLUSIÓN 1/14**APOYO A LA CONTINUACIÓN DEL DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS EN LA REGIÓN CAR**

Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales de la Región CAR continúen apoyando el desarrollo e implementación de los sistemas CNS en la Región CAR en conformidad con el Plan Regional de Navegación Aérea, las conclusiones del GREPECAS, los SARPS y las orientaciones de la OACI.

Acuerdos de cooperación para la implementación de los sistemas CNS/ATM

4.2.13 La Reunión tomó nota de numerosos ejemplos de cooperación que se han estado llevando a cabo en la Región CAR para desarrollar las instalaciones y servicios de navegación aérea, y convino que para contribuir a la labor del GREPECAS se precisa instar a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales de esta Región a emprender mayores esfuerzos de cooperación para identificar y estudiar escenarios que puedan contribuir a lograr la implementación de los sistemas CNS/ATM, aumentando la capacidad del espacio aéreo, la seguridad, eficacia y regularidad de la navegación aérea.

4.2.14 Teniendo en cuenta lo expresado en el párrafo anterior, la Reunión acordó la Conclusión siguiente:

CONCLUSIÓN 1/15**APOYO A LA CONTINUACIÓN DEL DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM EN LA REGIÓN CAR**

Se insta a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales de la Región CAR a identificar y estudiar los escenarios de esta Región para contribuir a lograr la implementación de los sistemas CNS/ATM en la Región CAR, para poder asumir el incremento del tránsito aéreo y aumentar la seguridad, eficacia y regularidad de la navegación aérea, a través de acuerdos y proyectos de cooperación internacional.

4.3 Desarrollos de Aeródromos

4.3.1 La Secretaría presentó NE/09 que proporcionó a la Reunión una actualización del estado de la implantación del requisito de la certificación de aeródromos por los Estados referente a la ampliación del Programa Universal de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI para incluir auditorias de aeródromos (Anexo 14). Un informe del estado actual sobre la implantación de la certificación de aeródromos en la Región CAR, basado en información proporcionada por los Estados, se incluye en el **Apéndice B** a este parte del Informe. Se recomendó que los Estados continúen aprovechando la orientación y el apoyo disponible de la OACI y de otros Estados en la Región para implantar el nuevo requisito para la certificación de los aeródromos por los Estados, a más tardar en la fecha límite de aplicación de la nueva norma en noviembre de 2003 y en preparación para las auditorias de aeródromos del USOAP de la OACI a comenzar en enero de 2004.

4.3.2 Cuba presentó la NI/10 con un resumen sobre el proceso de certificación de operación de los aeródromos del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC).

4.4 Desarrollos de AIS

4.4.1 La Reunión fue informada sobre los diferentes desarrollos en materia de Automatización AIS/MAP, Implantaciones de Sistemas AIS/MAP integrados, Sistemas de Control de Calidad AIS/MAP e implantación WGS84 en la región CAR.

4.4.2 La Reunión reconoció la importancia que las Administraciones de Aviación Civil de la región CAR deben darle al suministro adecuado de los Servicios AIS/MAP para garantizar el nivel requerido de eficiencia de las operaciones aéreas.

4.4.3 La Reunión tomó nota que en Centroamérica, Caribe Oriental y Caribe Central se han llevado a cabo reuniones de coordinación orientadas a impulsar el establecimiento de un sistema AIS/MAP Automatizado Integrado y su futura evaluación hacia un sistema de Bases de Datos AIS/MAP.

4.4.4 La Reunión también fue de la opinión que era necesario apoyar las medidas que están siendo solicitadas por la OACI para implantar sistemas de Control de Calidad AIS/MAP en las regiones CAR/SAM. En este aspecto se están poniendo en practica acciones especificas como son el desarrollo de documentación guía y la plantación de seminarios taller (Español/Inglés) sobre control de Calidad AIS.

4.4.5 La Reunión tomó nota que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales deben tomar las medidas más eficaces para lograr una implantación total del WGS-84 en esta región. La implantación se hace más imperiosa, a la luz de los grandes proyectos de implantación de rutas RNAV y RNP que se están llevando a cabo en las regiones CAR/SAM.

4.4.6 La Reunión tomó nota de las diferentes acciones que se están promoviendo para lograr la implantación del WGS-84 a nivel mundial y regional, específicamente por GREPECAS.

4.4.7 Basado en todo lo anterior, la Reunión decidió formular la siguiente conclusión con relación a los temas AIS/MAP

CONCLUSIÓN 1/16 DESARROLLOS AIS

Que, las Administraciones de Aviación Civil de la Región CAR se comprometen a tomar las medidas disponibles para implantar Sistemas Automatizados AIS/MAP, Sistemas de Control de Calidad AIS/MAP e implantación de WGS-84 a través Cooperación Bilateral o Multilateral Programas de Cooperación Técnica de la OACI o de otros Organismos Internacionales y de esa manera dar cumplimiento y seguimiento a los planes de implantación de estos temas AIS/MAP.

4.4.8 La Reunión tomó nota de la información presentada por COCESNA en relación con los avances logrados en Centroamérica en material de Automatización AIS/MAP, Sistemas de Control de Calidad AIS/MAP, Manuales de Calidad AIS de COCESNA, Implantación de WGS-84 y publicación del AIP de Centroamérica.

4.5 Desarrollos de MET

4.5.1 La Secretaría presentó la NE/11 que proporcionó a la Reunión un panorama del estado actual del WAFS e información sobre la dirección y el programa proporcionado por el Grupo de Estudio de WAFS de la OACI para la transición a la fase final del WAFS. La fase final del WAFS se prevé como un sistema para distribuir datos meteorológicos esenciales a usuarios de la aviación de manera eficiente y rentable. Esta meta no se podrá cumplir sin un esfuerzo importante de la OACI, de los Estados, de los WAFCS y de la OMM para asegurar el suministro de las estaciones de trabajo, software y la capacitación necesarios. Por lo tanto, la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 1/17 IMPLANTACIÓN DE WAFS

Que:

- a) los Estados/Territorios adquieran una estación de trabajo y un software descriptivo a más tardar en noviembre de 2003;
- b) los Estados/Territorios realicen la capacitación correspondiente y, si es necesario, aprovechen la capacitación que será proporcionada por la OMM y la NOAA de los Estados Unidos; y
- c) la OACI coordine con la OMM y la NOAA de Estados Unidos el programa de capacitación e informe en consecuencia a los Estados/Territorios.

4.5.2 La Secretaría presentó la NE/14 que proporcionó a la Reunión un informe de progreso sobre el Proyecto Especial de Ejecución de Comunicaciones/Meteorología (COM/MET SIP) para la Región del Caribe, para identificar y proponer soluciones a las deficiencias relacionadas con la disponibilidad de información OPMET, así como para proporcionar asistencia en la preparación y diseminación de mensajes SIGMET, especialmente aquellos relacionados con cenizas volcánicas. La Reunión tomó nota de las actividades pendientes, y en este sentido, adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION 1/18 PROYECTO ESPECIAL DE EJECUCIÓN DE COMUNICACIONES/METEOROLOGÍA DE LA REGION CAR

Que:

- a) los Estados/Territorios se aseguren que las recomendaciones del COM/MET SIP sean implantadas, y
- b) la OACI coordine una Reunión de Implantación OPMET a mediados de 2003 para los Estados del Caribe Central y Oriental.

4.5.3 La Secretaría presentó la NI/3 con la cual informó a la Reunión el apoyo de la OACI a la propuesta del GREPECAS de implantar un proyecto de capacitación conjunto de la OACI y la Organización Meteorológica Mundial (OMM) para proporcionar personal capacitado en el área de meteorología aeronáutica, que se requiere en la mayoría de los Estados en la Región CAR. La Reunión discutió las carencias en capacitación AERMET en los Estados y la necesidad de mayor apoyo de las entidades gubernamentales correspondientes para garantizar que esta capacitación se proporcione donde sea necesario.

4.6 Plan de Contingencia de la Región CAR

4.6.1 La Reunión fue informada que la Región CAR realizó una planificación de contingencia ATS para el evento del cambio del milenio (Y2K) en un esfuerzo regional e incluso mundial que se reflejaron en los planes de contingencia tanto regional como nacionales que prepararon por parte de los Estados con el apoyo de los usuarios y la OACI.

4.6.2 La OACI planteó en diversas reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, Oriental y Centroamérica la necesidad de rescatar esa planificación de contingencia ATS para el evento Y2K y convertirla en una planificación actualizada de contingencia para la Región CAR. En este sentido, la reunión GREPECAS/10 a través de la Conclusión 10/8 pidió a los Estados/Territorios revisaran sus planes de contingencia ATS nacionales y coordinados para la problemática Y2K y que se acordaran las medidas más apropiadas para su adaptación a cualquier evento que pudiera afectar, en forma parcial o total, el suministro de los ATS y servicios de apoyo; y que las Oficinas Regionales de la OACI coadyuvaran en las gestiones para lograr este propósito.

4.6.3 La Reunión consideró adecuado que los Estados/Territorios/COCESNA de la Región CAR desarrollen una planificación de contingencia ATS para la Región de Información de Vuelo (FIR) que sean responsables, utilizando como referencia el modelo de plan de contingencia ATS para FIR y servicios conexos que se incluye como **Apéndice C** a esta parte del informe.

4.6.4 La Reunión también fue informada de las acciones que ha tomado la Sede de la OACI al circular una carta a los Estado Ref. AN 13/35.1-02/57 del 28 de junio de 2002 donde se anuncia una propuesta de enmienda a los Anexos 11 y 15 concerniente al asunto de contingencia en el tránsito aéreo. Estas enmiendas introducirían una norma en el Anexo 11 para que los Estados elaboren y promulguen planes de contingencia para su aplicación en el caso de interrupción o posible interrupción de los servicios de tránsito aéreo o de los servicios de apoyo correspondientes, en las operaciones internacionales de aeronaves civiles. A título informativo se tiene previsto que éstas enmiendas sean efectivas a partir del 27 de noviembre de 2003.

4.6.5 El delegado de COCESNA informó a la Reunión que se ha desarrollado un plan de contingencia para la FIR de Centroamérica siguiendo las directrices del GREPECAS y de la reunión de Directores de Aviación Civil de Centroamérica y Panamá para actualizar la planificación desarrollada para el evento Y2K. En caso de requerirlo algún Estado de la Región CAR, podrían facilitar una copia de este plan de contingencia.

4.6.6 Basado en todo lo arriba mencionado, la Reunión decidió formular la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 1/19 ACUERDO SOBRE PLANES DE CONTINGENCIA ATS Y
SERVICIOS DE APOYO PARA LA REGIÓN CAR**

Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de la Región Caribe (CAR):

- a) actualicen a más tardar el **27 de noviembre de 2003** sus planes de contingencia ATS y servicios de apoyo para las Regiones de Información de Vuelo (FIRs), y que dentro de lo posible hagan arreglos bilaterales y/o multilaterales con aquellos Estados/Territorios/Organismos Internacionales que son responsables de espacios aéreos vecinos utilizando el modelo que se muestra en el Apéndice C a esta parte del Informe;
- b) consideren a los Planes de Contingencia ATS de las regiones de Información de Vuelo (FIRs) mencionados en a) arriba debidamente coordinados como los elementos básicos de la Planificación de Contingencia ATS para la Región CAR;
- c) envíen una copia de sus planes de Contingencia ATS a la Oficina Regional NACC de la OACI; y
- d) apoyen en la medida de sus posibilidades a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales vecinos cuando sea necesario aplicar los Planes de Contingencia ATS, en el caso de interrupción o posible interrupción de los servicios de tránsito aéreo o de los servicios de apoyo correspondientes a las operaciones internacionales de aeronaves civiles.

4.7 Deficiencias de Navegación Aérea

4.7.1 La Reunión recibió información sobre la preocupación del Consejo de la OACI sobre la necesidad de remediar deficiencias, incluyendo los problemas relacionados con el mantenimiento de las instalaciones en la esfera de la navegación aérea. El Presidente del Consejo recordó a la Reunión la responsabilidad de los Estados en virtud del Artículo 28 del Convenio de Aviación Civil Internacional (Doc 7300), de proporcionar servicios de navegación aérea seguros, para lo cual se deberían intensificar los esfuerzos para eliminar la demora en remediar las deficiencias señaladas por el GREPECAS, especialmente aquellas que podrían tener repercusiones negativas en los aspectos de seguridad aeronáutica incluidos en el Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP). Además, orientó que los Estados deberían atribuir mayor importancia a las cuestiones de implementación que a los aspectos de planificación.

4.7.2 Se informó a la Reunión sobre la Carta Circular M 6/1-02/79 fechada el 27 de septiembre de 2002 del Secretario General sobre la corrección de deficiencias de navegación aérea dirigida a los Ministros responsables de la aviación, pidiéndoles la resolución pronta y eficaz de estas deficiencias. Cada delegado de Estado recibió la carta para transmisión a la autoridad apropiada.

4.7.3 También, la Reunión tomó nota de las deficiencias categorizadas como urgentes que podrían tener repercusiones negativas en los aspectos de seguridad que han sido señaladas por la Oficina NACC y por el GREPECAS para la Región CAR, las cuales se presentan en el **Apéndice D** a esta parte del Informe. Sobre estos aspectos, la Reunión estuvo de acuerdo sobre la gran importancia de que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales concedan prioridad a este asunto mediante la atención adecuada, así como mediante la asignación de recursos financieros y humanos necesarios.

4.7.4 Basados en los hechos y en las consideraciones expresadas en el párrafo anterior, la Reunión concordó sobre la necesidad de elaborar un plan de acción por parte de cada Estado/Territorio/Organismo Internacional para eliminar las deficiencias en la esfera de la navegación aérea, asignando recursos suficientes. En consecuencia, la Reunión acordó la Conclusión siguiente:

CONCLUSIÓN 1/20 SOLUCIÓN PRIORITARIA A LAS DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, con vistas a remediar prioritariamente sus respectivas deficiencias en la esfera de la navegación, especialmente aquellas que podrían tener repercusiones negativas en los aspectos de seguridad aeronáutica que se presentan en el Apéndice D:

- a) elaboren y apliquen urgentemente un Plan de Acción para cada deficiencia cumplimentando los requisitos establecidos en el FASID del Plan Regional de Navegación Aérea y los SARPS, especificando las medidas correctivas, la fecha de terminación, así como asignando los recursos que sean necesarios; e
- b) informen a la OACI, a través de la Oficina Regional NACC, sobre el Plan de Acción referido en el inciso a) anterior, a más tardar el 31 de diciembre de 2002, incluyendo cualquier dificultad que fuese encontrada.

APÉNDICE A

Fecha: 24 de septiembre de 2002

Estados/Territorios/ Organismos Internacionales	Tipo de Publicación		Servicio / Función			Observaciones
	AIC	SUP	Área Terminal	En ruta continental	En ruta Oceánico	
Antillas Francesas	Cambio de fecha GPS (21 de agosto de 1999)					Publicada en 1999
Antillas Neerlandesas						
Aruba						
Bahamas	07/01					Publicada el 14/11/01
Barbados	02/01		X			Publicada el 29/11/01
Belice						
Costa Rica	A0004/96					Publicada el 01/10/1996
Cuba	C7/A6					Publicada en 1999
El Salvador						
Estados Unidos						Publicada en la sección ENR 4 del AIP en 1999
Guatemala	Cambio de fecha GPS (21 de agosto de 1999)					Publicada en 1999
Haití						
Honduras	A004/96					Publicada el 01/10/96
Islas Caimanes	01/00					Publicada en abril de 2000
Islas Turcas y Caicos						
Jamaica	03/01					Publicada en abril de 2001
México	01/98					Publicada el 26/03/98

Estados/Territorios/ Organismos Internacionales	Tipo de Publicación		Servicio / Función			Observaciones
	AIC	SUP	Área Terminal	En ruta continental	En ruta Oceánico	
Nicaragua						
República Dominicana	02/97					Publicada en 1997
COCESNA						
OECS	07/02					Publicada el 24/01/02 Estados/Territorios del Caribe Oriental
PIARCO	10/02					Publicada el 24/01/02 Estados/Territorios del Caribe Oriental

Nota: La información se obtuvo de los AIP.

Certificación de Aeródromos en la Región CAR			
Estado/Territorio	Avance y estado de Implantación del Sistema de Certificación	Fecha de Inicio de la Certificación	Comentarios
Antillas Neerlandesas	No reportó a la OACI	?	
Aruba	Implantado	-----	
Bahamas	No reportó a la OACI	?	
Barbados	Nueva legislación sobre certificación de aeródromos se efectuara en diciembre 2002	2003	
Belice	Existe un sistema de certificación que se modificará para ajustarse a la orientación de la OACI	Dic. 2002	
Costa Rica	Se aprobó la ley revisada en Marzo de 2000. Se espera finalizar el reglamento de aeródromos para marzo del 2003	2003	
Cuba	Implantado.	-----	
El Salvador	En proceso de elaboración del reglamento de aeródromos	2003	
Estados Unidos Puerto Rico Islas Vírgenes	Implantado.	-----	
Francia	Al momento la DGAC de Francia está incluyendo legislación básica sobre certificación en sus leyes de aviación civil	La DGAC de Francia ha programado realizar auditorias de los aeropuertos principales de Francia (8 en 2003 y 7 en 2004)	La DGAC de Francia homologa aeropuertos civiles desde 1997. La homologación de Francia es muy similar a la certificación pero sin sistemas de gestión de la seguridad y algunas diferencias pequeñas
Guatemala	La ley revisada fue aprobada en diciembre del 2001. La regulación correspondiente se espera finalizar en julio del 2002	Julio 2002	

Certificación de Aeródromos en la Región CAR			
Estado/Territorio	Avance y estado de Implantación del Sistema de Certificación	Fecha de Inicio de la Certificación	Comentarios
Haití	El reglamento de certificación de aeródromos y sistema de licencias esta en preparación y se finalizara en junio del 2003	Julio 2003	
Honduras	Se espera la aprobación de la ley en el congreso nacional para julio de 2002. Se espera finalizar la elaboración del reglamento de aeródromos para mayo de 2002	Julio 2002	
Jamaica	Implantado.	-----	
México	Las normas oficiales mexicanas se encuentran en proceso de validación	Junio 2003	
Nicaragua	Se espera la aprobación de la ley revisada para Junio de 2002. Se espera finalizar el reglamento de aeródromos para Diciembre de 2002.	Dic. 2002	
OECS Antigua y Barbuda Dominica Granada San Kitts y Nevis Santa Lucia San Vicente y las Granadinas	El reglamento de aeródromos esta en preparación	Enero 2003	
Reino Unido Anguilla Islas Vírgenes Británicas Islas Caimanes Montserrat Turks y Caicos	Existe un sistema parcial de certificación de aeródromos que se reemplazara con nuevos poderes y sistemas regulatorios incluyendo la certificación de aeródromos	Noviembre 2003	
República Dominicana	En proceso de adecuar la legislación para que figure la certificación de aeródromos y elaborar el reglamento correspondiente	?	
Trinidad y Tobago	No se puede aprobar nueva legislación porque no se puede convocar el parlamento. La nueva legislación sobre certificación de aeródromos continua pendiente	?	

APÉNDICE C

Guía para la elaboración de un Plan de Contingencia

Plan de Contingencia para la FIR XXXX

Efectivo: (día) (mes) (año) a partir de (horas UTC)

1. Introducción

1.1 El presente Plan de Contingencia ha sido elaborado en base a las directivas aprobadas por el Consejo de la OACI, contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 9426, Parte II, Sección I, Capítulo 1, párrafo 1.3).

1.2 El objetivo de este Plan de Contingencia es facilitar y mantener el movimiento ordenado y seguro de la aviación civil internacional a través del espacio aéreo de la FIR XXX (nombre de la/las FIRs que correspondan) en caso de una interrupción parcial de los servicios de tránsito aéreo y/o establecer rutas de contingencia para encaminar el flujo de tránsito entre las FIRs (nombre de la/las FIRs que correspondan y nombre del Estado) en el caso de una interrupción total de los servicios de tránsito aéreo, así como de los correspondientes servicios conexos.

1.3 Este Plan de Contingencia ha sido elaborado por (nombre del Estado), asistido por la Oficina Regional NACC de la OACI (de ser el caso) y aprobado por el Presidente del Consejo.

1.4 La efectiva aplicación del presente plan presupone una estrecha cooperación, colaboración y aceptación de las autoridades aeronáuticas de las FIR involucradas, así como de los usuarios del espacio aéreo de referencia.

2. FIRs afectadas

2.1 Las FIRs directamente afectadas por el presente Plan de contingencia son:

(Identificar nombres de las FIRs afectadas del Estado y Estados limítrofes)

3. Principios básicos

3.1 Las medidas de contingencia que figuran en el presente plan, podrían ser aplicadas en casos de acontecimientos previsibles, ocasionados por paros, conflictos laborales o de interrupción imprevista de los servicios de tránsito aéreo ocasionado por otras circunstancias y que de alguna manera puedan afectar el suministros de los servicios de tránsito aéreo y/o de los servicios de apoyo conexos en la/las FIRs (nombre de la/las FIRs involucradas).

3.2 Para asegurar que las operaciones de la aviación civil internacional continúen desarrollándose en forma segura y ordenada, se establecen los siguientes principios:

- a) Con una anticipación de XXX horas, la autoridad aeronáutica designará un Órgano Central integrado por (nombre de las dependencias que integrarían el Órgano Central) que tendrá como misión evaluar aquellos acontecimientos que exijan la preparación y aplicación de los arreglos de contingencia correspondientes, con facultad para tomar las medidas posteriores consiguientes hasta el momento que el sistema haya vuelto a la normalidad.
- b) El Órgano Central contará además, con un Grupo de Contingencia presidido por (nombre del cargo a quien corresponderá ejercer la presidencia del Órgano Central) quién tendrá la misión de ejecutar y coordinar las actividades durante la situación de contingencia durante las 24 horas. Estará integrado por personal competente de las siguientes áreas especializadas:
 - Servicios de tránsito aéreo (ATS)
 - Telecomunicaciones aeronáuticas (COM)
 - Meteorología aeronáutica (MET)
 - Servicios de información aeronáutica (AIS)
 - Dirección de aeropuertos
 - etc.

La misión de este Grupo será la siguiente:

- a) Revisar y actualizar periódicamente el presente plan,
- b) Estar continuamente al corriente de la situación de contingencia,
- c) Organizar equipos de contingencia en cada una de las áreas especializadas,
- d) Mantener enlace con las líneas aéreas, IATA, IFALPA y OACI,
- e) Intercambiar información actualizada con (nombre de Estados) y coordinar las actividades de contingencia con dichos Estados,
- f) Dar aviso de la situación de contingencia con suficiente antelación y/o tan pronto como sea posible a las siguientes organizaciones:

Nota: Los nombres, direcciones, teléfonos, fax, e-mail, etc. figuran en el **Apéndice XX** a este Plan de Contingencia que deberá ser periódicamente actualizado.

- Representantes de las empresas de transporte aéreo regulares,
- ACCs responsables de las HRs adyacentes y demás ACCs que pudieran verse involucrados por las medidas de contingencia,
- OACI, Oficina Regional NACC,
- IATA, Oficina Regional,
- IFALPA, Representante Regional,

- g) Tomar las acciones necesarias para emitir el NOTAM correspondiente, de acuerdo a la situación de contingencia correspondiente y que figuran en el Apéndice XXXX de este plan. Si la situación es previsible, se emitirá el NOTAM, por lo menos con 48 horas de antelación.

4. Disposiciones aplicables en caso de una disminución del suministro de los servicios de tránsito aéreo

4.1 Si durante la contingencia es posible contar con servicios de información de vuelo (FIS) y alerta y Control de Aeródromo en el Aeropuerto (nombre del o los aeropuertos involucrados), se utilizará un sistema simplificado de rutas ATS que conforman la estructura de la red de rutas de la FIR (nombre de la/las FIRs involucradas), de acuerdo a lo siguiente:

4.1.1 Aeronaves que se dirigen al Área Terminal XXX desde la FIR XXX

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves desde cada FIR involucrada al área terminal correspondiente)

4.1.2 Aeronaves que se dirigen desde el Área Terminal XXX a la FIR XXX

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves desde el área terminal hacia cada FIR involucrada)

4.1.6 Aeronaves que sobrevuelan la FIR XXX desde la FIR AAA a la FIR ZZZ.

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves que sobrevuelan la/las FIRs involucradas)

4.1.7 Aeronaves que sobrevuelan la FIR XXX desde la FIR ZZZ a la FIR AAA

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves que sobrevuelan la/las FIRs involucradas).

4.2 Procedimientos aplicables a las Dependencias ATS involucradas

4.2.1 Las dependencias ATS involucradas deberán seguir los siguientes procedimientos:

- a) Los mensajes de Plan de Vuelo se deberán transmitir al ACC XXX a través de la AFTN de acuerdo a los procedimientos normales.
- b) Deberán autorizar el ingreso a la FIR XXX de una aeronave cada XX minutos (separación longitudinal mínima a ser establecida de acuerdo a las circunstancias), tanto en el espacio aéreo superior como en el inferior, independientemente de los niveles de vuelo utilizados.
- c) Deberán comunicar vía los circuitos de coordinación ATS y con no menos de 30 minutos de antelación, las horas estimadas sobre los puntos de notificación de ingreso a la siguiente FIR una vez sobrevolada la FIR XXX.
- d) Instruirán a los pilotos al mando de las aeronaves que deberán mantener el último nivel asignado y velocidad (número MACH de ser el caso) mientras sobrevuela la FIR XXX.
- e) No autorizarán ningún cambio de nivel o de velocidad (número MACH de ser el caso) dentro de los 10 minutos anteriores que la aeronave ingrese a la FIR XXX.
- f) Las aeronaves que así lo prefieran, podrán ser encaminadas a través de las rutas ATS de contingencia que figuran en el para. 5.3 de este Plan de Contingencia.
- g) El FIC XXX indicará a las aeronaves que deberán comunicar con las dependencias ATC adyacentes 5 minutos antes de la hora prevista de ingreso a la FIR correspondiente.

4.3 Procedimientos aplicables a las aeronaves

4.3.1 Las aeronaves que sobrevuelan la FIR XXX o que procedan desde o hacia el Área Terminal XXX, deberán ajustarse a los siguientes procedimientos:

- a) Todas las aeronaves que procedan por las Rutas ATS establecidas en este Plan de contingencia se ajustarán a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y se le asignará un nivel de vuelo de acuerdo a la tabla de niveles de crucero que figura en el Anexo 2, Apéndice 3.
- b) Volar en la ruta o lo más cerca posible del eje de ruta de contingencia asignada.
- c) Mantener escucha permanente en la frecuencia VHF XXX y transmitir, preferentemente en inglés en dicha frecuencia la posición real o estimada a los puntos de notificación.

- d) Emitir en la frecuencia VHF XXX cualquier maniobra de ascenso o descenso que las circunstancias así lo exigieran, preferentemente de 2 a 5 minutos de antelación. Las maniobras de ascenso y descenso deberán realizarse claramente a la derecha del eje de la ruta. El mensaje deberá contener: identificación de la aeronave, posición, nivel abandonado, nivel que se cruza, etc.
- e) Mantener las luces de navegación y de anticollisión continuamente encendidas mientras se sobrevuele la FIR XXX.
- f) Mantener último transpondedor SSR asignado y si no se le ha asignado transpondedor, mantener código 2000.

5. Disposiciones aplicables en caso de una interrupción total del suministro de los servicios de tránsito aéreo

5.1 En el caso de una interrupción total del suministro de los servicios de tránsito aéreo y se determine que las operaciones de la aviación civil internacional no pueden tener lugar en el espacio aéreo de la/las FIR XXX, se procederá a encaminar el tránsito aéreo internacional que resulte afectado por las siguientes rutas:

5.2 Aeronaves que se dirijan de la FIR ZZZ a la FIR XXX

5.2.1 Las aeronaves que se dirijan de la FIR ZZZ a la FIR XXX serán encaminadas por la red de rutas ATS de las FIRs, de acuerdo a lo siguiente:

- **Ruta de Contingencia 1 (RC 1):**
- **Ruta de Contingencia 2 (RC 2):**
- **etc.**

5.3 Aeronaves que se dirijan de la FIR XXX a la FIR ZZZ

5.3.1 Las aeronaves que se dirijan de la FIR XXX a la FIR ZZZ serán encaminadas por la red de rutas ATS de las FIRs, de acuerdo a lo siguiente:

- **Ruta de Contingencia 3 (RC 3):.**
- **Ruta de Contingencia 4 (RC 4):**
- **etc.**

6. Procedimientos aplicables a las dependencias ATS involucradas

6.1 Los ACCs XXX, ZZZ, etc:

- a) Aplicarán los procedimientos establecidos en las Cartas de Acuerdo Operacionales vigentes.
- b) Adicionalmente, encaminarán el tránsito que procede desde y hacia los aeropuertos XXX, de acuerdo a lo siguiente: (encaminamiento adicional, de ser necesario).

7. Procedimientos aplicables a las aeronaves

7.1 Las aeronaves seguirán los siguientes procedimientos:

- a) Planificarán su vuelo y procederán de acuerdo a su aeropuerto de origen y destino por las rutas ATS que se especifican en los para. 5.2 y 5.3.
- b) De ser el caso, se ajustarán a los procedimientos indicados en el para. 4.3.

8. Consideraciones adicionales

8.1 Los arreglos de contingencia aquí previstos son provisionales y estarán vigentes hasta el momento en que los servicios e instalaciones del plan reanuden sus actividades y, por consiguiente, no constituyen enmiendas del plan regional que hay que tramitar de conformidad con el procedimiento para la enmienda de planes regionales aprobados.

8.2 La preparación de este plan se llevó a cabo previa consulta con los Estados que se verían afectados por las medidas de contingencia a aplicarse y con la Oficina Regional NACC de la OACI, quien ha tenido a su cargo la coordinación del plan con los Estados y los organismos internacionales interesados.

**CONSIDERACIONES SOBRE LOS SERVICIOS DE APOYO A LOS
PLANES DE CONTINGENCIA FIR ATS****AIS**

El Plan de Contingencia NOTAM será desarrollado para detallar las medidas que permitirán un apoyo al Plan de Contingencia de los Servicios de Tránsito Aéreo, mediante el eficiente intercambio de información NOTAM a nivel Nacional e Internacional, y asegurar que las operaciones continuarán aún si estas están afectadas por diversas fallas en los sistemas. De tal manera que el Plan de Contingencia NOTAM permita establecer las acciones a seguir para reducir el impacto de dichas fallas en el suministro del servicio NOTAM, proporcionando las medidas técnicas (en las Bases de Datos y de comunicación AFTN) y administrativas, estableciendo los procedimientos de coordinación y operación necesarios, que se deberán establecer antes, durante y después de cualquier fase de Contingencia

CNS

El Plan de Contingencia CNS de apoyo al ATS, requiere de un plan nacional/multinacional de los Estados/Territorios/Organismo Internacional de la Región CAR en el que se identifiquen los proveedores de servicios CNS, el sistema primario que proporciona esos servicios, así como las medidas de contingencia acordada con cada proveedor de servicios que se aplicará en caso de interrupción del servicio primario producto de las causas que podrían provocar las fallas. En la Tabla que se muestra a continuación se presenta la propuesta información preliminar sobre los sistemas/servicios de un Plan de contingencia CNS.

Tabla CNS/1: Información preliminar sobre el Plan de contingencia CNS de apoyo al ATS

No.	Sistema/Servicio	Proveedor de Servicio	Medio primario	Alternativa de Contingencia
1	<i>Sistemas de Comunicaciones:</i>			
1.2	Circuitos orales ATS			
1.2.1	Sistema de soporte del circuito			
1.2.2	Equipamiento central			
1.2.3	Equipo terminal			
1.3	Sistema AFTN			
1.3.1	Sistema de soporte del circuito			
1.3.2	Hardware/software central			
1.3.3	Equipo terminal			
1.4	Sistemas de radiocomunicaciones del servicio móvil aeronáutico.			
1.4.1	Sistema de soporte de comunicaciones entre la estación VHF/HF y el Centro.			
1.4.2	Equipamiento de la Estación VHF/HF			
1.4.3	Equipamiento de la dependencia ATS			
1.5	Sistema ATIS			
1.6	Sistemas de grabación de comunicaciones			
2	<i>Sistemas de Navegación:</i>			
2.1	VOR “Identificación”			
2.2	DME “Identificación”			
2.3	ILS “Identificación”			
3	<i>Sistemas de vigilancia:</i>			
3.1	Radar Primario			
3.1.1	Sistema de soporte de comunicación entre el radar y el Centro			
3.1.2	Equipamiento de la estación radar			
3.1.3	Equipo terminal			
3.2	Radar Secundario			
3.2.1	Sistema de soporte de comunicación entre el radar y el Centro			
3.2.2	Equipamiento de la estación radar			
3.2.3	Equipo terminal			
3.3	Procesamiento de planes de vuelos			
3.4	Procesamiento de datos radar.			
4	<i>Sistemas de alimentación de energía eléctrica:</i>			
4.1	Sistemas de suministro eléctrico de la red pública.			
4.2	Sistema de suministro eléctrico local.			

MET

La información OPMET en formato alfanumérico (METAR, SPECI, TAF, TAF AMD, SIGMET, AIRMET, avisos de ceniza volcánica y de ciclones tropicales), recibido por la AFTN en los centros mundiales de pronóstico de área (WAFCs) de Washington y Londres son enviados por enlaces de subida a las tres transmisiones satelitales de la OACI (ISCS (1), ISCS (2) y el SADIS) para la disseminación global a los Estados que cuentan con el equipo receptor VSAT de una vía.

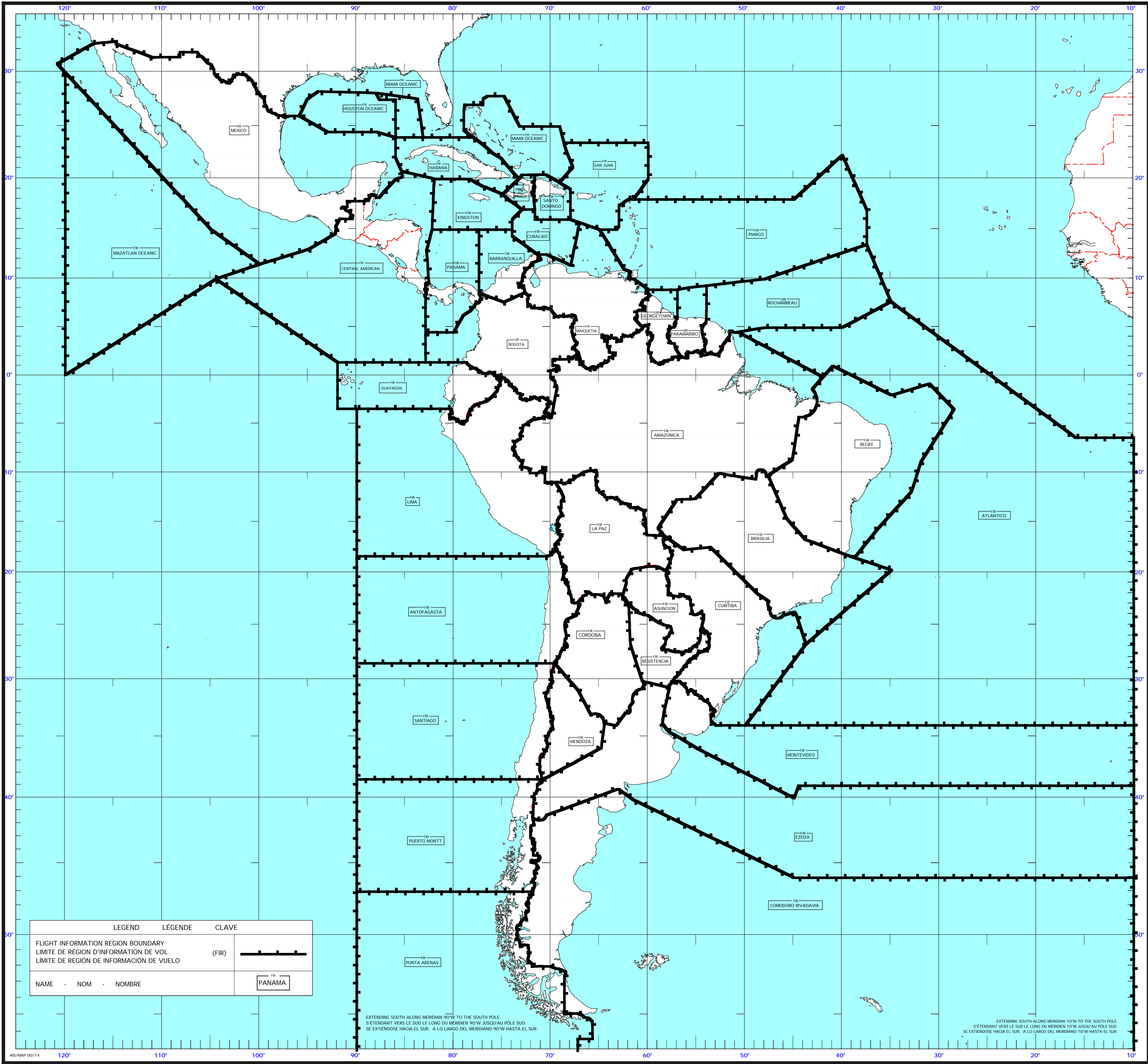
Otro medio alternativo para la transmisión de la información OPMET a los dos WAFCs (Londres y Washington) que ofrece una contingencia valiosa para la disseminación global de la información OPMET podría ser el uso de las redes de comunicación de los proveedores de servicio (ARINC y SITA). Sin embargo, hay que hacer notar que una falla en el suministro de la PTT o la corriente comercial podría impactar estos servicios. Si por algún motivo no fuera posible aprovechar la ventaja de los circuitos ARINC y SITA para proveer el apoyo al plan de contingencia de la AFTN globalmente, aun existiría la posibilidad de realizar arreglos específicos al plan de contingencia regional para recibir la información OPMET.

Esto podría ocasionar que se tenga que insertar la información OPMET en las oficinas de las compañías de aviación en los aeródromos por intervención de la oficina meteorológica de aeródromo y la oficina de vigilancia meteorológica (MWO) para su posterior envío a los WAFCs de Londres y Washington y los centros de conmutación de la AFTN.

Al menos en teoría, la información OPMET podría concentrarse en cualquiera de los dos WAFCs para ser enviada posteriormente vía enlace GTS dedicado entre Londres y Washington.

Otra alternativa podría ser el uso de la Internet con todas sus limitaciones. Washington permite el acceso de información OPMET y otros productos vía Internet, pero no permite la entrada de datos vía Internet. Sin embargo, se debe tener en mente que la Internet no necesariamente pueda satisfacer los requisitos de tiempo tan sensibles que demandan los servicios críticos de tránsito aéreo en cuanto a los mensajes ATS/AIS/MET.

A pesar de estas limitaciones, se podrían considerar algunos criterios específicos que puedan ser alcanzados por un proveedor de confianza en términos de confiabilidad, accesibilidad y seguridad y sea considerado únicamente como un medio de apoyo por acuerdo internacional para obtener datos e información meteorológicos aeronáuticos en apoyo a la navegación aérea internacional.



Apéndice D al Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día

Si requiere esta información, favor contactar a la

Oficina Regional NACC de la OACI (icao_nacc@mexico.icao.int)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:****Planificación de Recursos Humanos y Capacitación***Planificación de los recursos humanos y de capacitación*

5.1 La Reunión consideró que la planificación de los recursos humanos y la capacitación en la aviación civil, requiere por las Administraciones Aeronáuticas de mayor atención y prioridad ya que se precisa y es fundamental una planificación adecuada para el desarrollo de los recursos humanos planificando la cantidad de personal que se debe capacitar y la formación que se debe recibir según las distintas áreas y categorías, teniendo especialmente en cuenta el desafío que representa la asimilación y aplicación de los nuevos sistemas y tecnologías, y que el elemento humano es uno de los componentes más importantes de un sistema de calidad.

5.2 Con base en lo anteriormente expuesto, la Reunión acordó la conclusión siguiente:

CONCLUSIÓN 1/21**PLANIFICACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y DE
CAPACITACIÓN**

Que aquellos Estados/Territorios/Organismos Internacionales que aún no cuenten con un proceso de planificación de los recursos humanos de los servicios de navegación aérea, de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil, consideren con carácter de urgencia la necesidad de tomar las siguientes medidas:

- 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 las necesidades de los siguientes cinco años, incluyendo un programa de capacitación del personal de aviación civil involucrado en la implementación y operación de los nuevos sistemas CNS/ATM, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil;
- c) enfatizar al GREPECAS la necesidad de dar seguimiento a su DECISIÓN 10/4 de GREPECAS para analizar los “*impactos de la automatización sobre los recursos humanos*” de acuerdo con lo estipulado en el Manual Guía para la Capacitación de Recursos Humanos sobre los Sistemas CNS/ATM;
- d) considerar la importancia de asistir a las actividades respaldadas por la OACI (cursos, seminarios, talleres, etc.) teniendo en cuenta que tales actividades se realizan con el objeto de complementar y actualizar la capacitación del personal de aviación civil;
- e) comisionar a la Oficina Regional OACI/NACC, la distribución del formulario adjunto en el **Apéndice** a esta parte del Informe, a ser completado por las Administraciones, para determinar las necesidades en recursos humanos y capacitación de los Estados CAR, según las distintas áreas aeronáuticas, el cual deberá ser remitido a la Oficina NACC *a más tardar el 31 de enero de 2003*; y

- f) utilizar la información obtenida en el mencionado formulario por parte de las Administraciones Aeronáuticas, por el GREPECAS y la Oficina Regional OACI/NACC quien la coordinará con los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIACs) de la Región CAR, para la planificación de recursos humanos y de capacitación.

Metodología TRAINAIR (cooperación internacional)

5.3 La Reunión tomó nota de que el programa TRAINAIR de la OACI fue concebido con el propósito de mejorar la instrucción en materia de aviación civil y ofrece un marco para coordinar y armonizar la preparación de la instrucción ya que el empleo de esta metodología garantiza que los cursos normalizados TRAINAIR, elaborados en paquetes (STP) por los centros de instrucción miembros del programa, sean compartidos y tengan un amplio uso a nivel mundial. De esta forma se ha desarrollado un medio de cooperación internacional, el cual permite que los miembros puedan adquirir los paquetes de instrucción normalizados (STP) a costos bajos.

5.4 También, la Reunión llamó la atención de aquellos Estados que aún no se han incorporado al citado programa, que la participación en el TRAINAIR está abierta a todos los centros de instrucción que la OACI reconozca, significando que la metodología TRAINAIR incluye, la evaluación de las necesidades de planificación y capacitación de los recursos humanos.

5.5 Basado en lo expresado en los párrafos anteriores, la Reunión acordó la conclusión siguiente:

**CONCLUSIÓN 1/22 NORMALIZACIÓN DE LA CAPACITACIÓN -
METODOLOGÍA TRAINAIR EN LA REGIÓN CAR**

Que para el desarrollo de los recursos humanos los Estados/Territorios/Organismos Internacionales de la Región CAR consideren realizar las siguientes acciones:

- a) tomar las medidas pertinentes para normalizar la capacitación en la aviación civil, de conformidad con las directrices de OACI, teniendo en cuenta la cooperación internacional;.
- b) que aquellos centros de instrucción que aún no se hayan incorporado al Programa TRAINAIR, se integren a dicho Programa; y
- c) que en un espíritu de cooperación internacional, se considere el desarrollo de proyectos bilaterales/multilaterales que faciliten la cooperación y la asistencia técnica para desarrollar los planes y la capacitación de los recursos humanos adecuadamente.

Disponibilidad de cursos de capacitación de acuerdo al Programa los CIACs de la Región CAR

5.6 La Reunión recibió información general sobre los cursos disponibles en los CIACS de la Región CAR, esencialmente el CAA – Cuba, el CIAAC – México, y el ICCAE – COCESNA, así como los ofrecidos por IATA, la academia de la FAA en Oklahoma, Estados Unidos. También Francia anunció que en Martinica se ofreció un curso sobre concepción de procedimientos GNSS.

5.7 La Reunión constató que en general existe un bajo aprovechamiento de la disponibilidad de cursos de capacitación, considerando que entre las principales causas se encuentran la falta de recursos financieros, el alto costo de la matrícula y problemas en encontrar cursos requeridos en el idioma apropiado, especialmente en Inglés.

5.8 Basado en estas consideraciones, la Reunión instó a los Estados y Organismos que ofrecen cursos que consideren la posibilidad de colaborar, reduciendo los costos de matrícula, y ofreciendo cursos en Inglés. En respuesta a estos comentarios en la Reunión exploró algunas alternativas de solución.

5.9 También el representante de México, anunció que su Estado considerará la posibilidad de facilitar las instalaciones de su simulador ATC, para aquellos Estados/Territorios/Organismos Internacionales que deseen enviar alumnos y los instructores para realizar su entrenamiento en su propio idioma y ambiente.

5.10 El Director del Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICAAE) de COCESNA presentó a la Reunión información detallada sobre la organización y los cursos que el Centro proporciona. La Reunión felicitó a COCESNA por el alto grado de desarrollo que ha alcanzado el Centro y apreció el ofrecimiento de COCESNA para usar dicho Centro para instrucción del personal de la Región CAR, incluyendo la posibilidad de ofrecer algunos cursos en idioma inglés.

Eventos de Capacitación de la Oficina Regional de la OACI

5.11 La Secretaría presentó la NE/15 que sugirió a la Reunión una propuesta para que la OACI lleve a cabo un proyecto piloto de una metodología alternativa para conducir eventos educativos de la Oficina Regional (conferencias, seminarios, etc.) adoptando una tecnología de trabajo virtual, multimedia, electrónica y de red, para complementar, más que reemplazar, la continuación del método tradicional. La Reunión estuvo de acuerdo con la propuesta y adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 1/23

EVENTO EDUCATIVO DE LA OACI USANDO TECNOLOGÍA DE INTERNET

Que:

- a) la OACI realice un proyecto piloto para utilizar tecnología virtual, electrónica, multimedia en red para un evento educativo de la Oficina Regional que se planea llevarse a cabo a finales del 2003 o principios del 2004 sobre el posible tema de Planes de Contingencia ATS; y
- b) los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, posterior a la participación en el evento arriba mencionado, proporcionen a la OACI comentarios para determinar si se trata de una metodología alternativa y/o complementaria viable para dirigir los eventos educativos de la Oficina Regional de la OACI, y que por lo tanto debería desarrollarse más a fondo y adoptarse para otros eventos en el futuro.

APÉNDICE

NECESIDADES DE CAPACITACION-ESTADOS REGION CAR (PERIODO 2003-2007)

Estado/Territorio/Organización _____

(Indicar en cada columna el número total estimado por cada especialidad del personal a instruir cada año en el país o en el exterior)

ÁREA	CATEGORÍA/ESPECIALIDAD	INSTRUCCIÓN LOCAL					INSTRUCCIÓN EN EL EXTERIOR					Total RH requerido	
		2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007	Local	E x t.
AIG	Oficial-Investigación y Prevención de Accidentes												
AIR	Inspector especialista en talleres												
	Inspector en alas fijas												
	Inspector helicópteros												
	Especialista en aviónica												
	Inspector-certificación aeronavegabilidad												
	Especialista en RVSM												
AIS	Jefatura/Supervisor AIS												
	Oficial AIS												
	Oficial Cartografía Aeronáutica (MAP)												
	Especialista en Base de Datos/Automatización y Control de Calidad AIS												

- NOTA:
- 1) La información requerida en las columnas en blanco será proporcionada por las Administraciones
 - 2) Información útil para que las Administraciones planeen sus programas de capacitación
 - 3) Información a ser considerada por los CIACs, GREPECAS y la OACI para programación de cursos, seminarios, etc.

ÁREA	CATEGORÍA/ESPECIALIDAD	INSTRUCTION LOCAL					INSTRUCCIÓN EN EL EXTERIOR					Total RH requerido	
		2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007	Local	E x t.
MET	Técnico Meteorólogo-Observador												
	Profesional Met.-Pronosticador												
OPS	Inspector-verificador de vuelo-Anexo 6-I												
	Insp.-verificador de vuelo-Aviación General												
	Insp.verificador de vuelo-Helicópteros												
	Especialista en cumplimiento de regulaciones-												
	Inspector Certificación de OPS												
	Inspector –seguridad de la cabina												
	Inspector-mercancías peligrosas												
	Inspector de rampa												
PEL	Especialista en Licencias												
	Examinador/Inspector de Escuelas												
GENERAL	Introducción a los Sist. CNS/ATM												
	Plan global implementación Sist. CNS/ATM												
GERENCIA	Gerencia de la Aviación Civil												
	Gerencia de Operaciones Aeronáuticas												
	Gerencia de Servicios AIS												
	Gerencia de Servicios ATM												
PLNG	Planificador de Recursos Humanos												
Q.A.	Especialista en sistema de calidad												
TRNG	Formación de Instructores-TRAINAIR												

**Cuestión 6 del
Orden del Día:****Proyectos Regionales de Cooperación Técnica**

6.1 La Reunión al tratar esta cuestión del orden del día tomó nota sobre los beneficios que puede proporcionar la cooperación técnica que la OACI ofrece, asimismo recibió información valiosa sobre el estado de los proyectos de cooperación técnica que se están ejecutando en las Regiones CAR/SAM. Cuatro proyectos tratan sobre la implementación de los sistemas CNS/ATM de la Región y con Vigilancia de la Seguridad Operacional. En el **Apéndice A** a esta parte del informe se presenta información sobre los proyectos regionales. También, la Reunión recibió información sobre los proyectos que se están realizando a nivel nacional por algunos Estados de la Región, cuya información se presenta en el **Apéndice B** a esta parte del informe. La Reunión proporcionó especial atención a algunos de los proyectos regionales.

Proyecto PNUD/OACI RLA/98/003 Transición a los Sistemas CNS/ATM

6.2 La Reunión recordó que este proyecto se estableció para ayudar a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales en las Regiones CAR/SAM a implementar los sistemas CNS/ATM de acuerdo con los requisitos del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM e impulsado por el GREPECAS. Además, se señaló que el GREPECAS, mediante su Conclusión 10/16 no sólo reconoció que el Proyecto Regional RLA 98/003 se había convertido en una herramienta poderosa de asistencia a los Estados/Organismos, sino que consideró también que sería altamente positivo que se contara con dicho Proyecto como mecanismo de implantación en las Regiones CAR/SAM. En virtud de lo anterior, el GREPECAS instó a los Estados, Territorios y Organismos Internacionales participantes a que continúen apoyando el Proyecto RLA 98/003, y solicitó a las Oficinas Regionales NACC y SAM, que a través de los mecanismos regionales disponibles, alienten a todos aquellos Estados, Territorios, y Organismos Internacionales a que se integren y participen activamente en dicho proyecto.

Proyecto PNUD/OACI RLA/00/009 Ensayo Regional de Aumentación CAR/SAM (CSTB)

6.3 Se recordó a la Reunión que el objetivo primario del proyecto RLA/00/009 es desarrollar un plan de pruebas para evaluar los beneficios técnicos y operacionales sobre el sistema de aumentación GPS/WAAS de la FAA de los Estados Unidos en las regiones CAR/SAM. De esta manera se espera obtener resultados que contribuyan al establecimiento del modelo operacional de los sistemas de aumentación GNSS en estas regiones.

Proyecto OACI RLA/99/901 Sistema regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad

6.4 La Reunión tomó nota que este proyecto fue establecido sobre la base del Memorando de Entendimiento entre la OACI y la CLAC y el reglamento asociado, firmado el 1° de octubre de 1998 como continuación del Proyecto RLA/95/003, para establecer y operar un Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en el continente americano, de conformidad con las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.

Proyecto OACI RLA/00/902 – Reorganización Integral del Espacio Aéreo de la FIR Centroamericana

6.5 La Reunión tomó nota de que las Autoridades de Aviación Civil de Centroamérica acordaron realizar un estudio de la actual estructura del espacio aéreo Centroamericano, con el fin de ajustarla a los conceptos CNS/ATM. El proyecto está enfocado en aumentar la seguridad, eficiencia y capacidad en la FIR Centroamericana. También, bajo este proyecto se revisaron los procedimientos ATC y de coordinación entre dependencias. Asimismo, el estudio contempla la necesidad de continuar con las medidas que se requieren para implementar el Plan SAR de Centroamérica.

Cooperación Internacional

6.6 Además, la Reunión concordó sobre los grandes beneficios que pueden proporcionar la cooperación internacional, que consiste principalmente en establecer acuerdos entre varios Estados/Territorios/Organismos Internacionales, lo que asegura que los costos en que se incurra sean compartidos en forma justa y equitativa por los Estados/Territorios/Organismos Internacionales participantes. Estos acuerdos tienen el propósito de desarrollar servicios multinacionales en zonas que se extiendan más allá del territorio de un solo Estado de conformidad con el Plan Regional de Navegación Aérea.

Proyectos Especiales de Ejecución (SIPs)

6.7 También, la Reunión fue informada acerca de los Proyectos Especiales de Ejecución que son financiados por la OACI con el propósito de asistir a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales en reducir aquellos problemas de implementación que afecten la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional.

6.8 Además, se informó que en la Región CAR actualmente se está desarrollando un SIP dirigido a las áreas COM/MET, cuyo objetivo es estudiar y recomendar medidas que los Estados/Territorios/Organismos de la Región deben tomar para una rápida solución de los problemas que afectan el intercambio de información OPMET. Este proyecto se está realizando en dos fases de las cuales la primera fue llevada a cabo el año pasado en Centroamérica y México, y la segunda finalizará en octubre de 2002 en varios Estados/Territorios del Caribe.

Resumen

6.9 La Reunión notó que lamentablemente pocos Estados de la Región CAR están participando en los importantes proyectos de cooperación técnica regionales, a pesar de que se ha evidenciado que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales de esta Región tienen la voluntad política de cooperar e históricamente han tratado y aplicado mecanismos de cooperación e integración. Al profundizar, sobre los problemas que afectan a la mencionada participación de los estos Estados/Territorios/Organismos Internacionales, la Reunión concordó que el problema reside en la falta de recursos financieros para esos fines. El Presidente del Consejo informó que la OACI está realizando gestiones con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y tiene un acuerdo con el Banco de Desarrollo del Caribe (Caribbean Development Bank (CDB) a fin de obtener los recursos mencionados.

6.10 La Reunión concordó que la planificación y la implementación de los nuevos sistemas representan un proceso complejo, multifacético y progresivo, el cual debe coordinarse y supervisarse cuidadosamente a nivel regional. La interdependencia tecnológica que los mismos sistemas tienen implícito, hace obligatorio que se optimicen y se racionalicen los esfuerzos para que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales actúen con espíritu de cooperación internacional para establecer sistemas que garanticen la seguridad, eficiencia y eficacia, teniendo en cuenta que los nuevos sistemas de navegación aérea trascienden las fronteras de los Estados y que la cooperación representa el instrumento adecuado para llevar a cabo la implementación requerida de manera coordinada y exitosa.

6.11 De acuerdo a lo expresado en los párrafos anteriores la Reunión adoptó las Conclusiones siguientes:

CONCLUSION 1/24 INSTRUMENTOS PARA LA EFECTIVA IMPLEMENTACIÓN DE LOS NUEVOS SISTEMAS DE LA AVIACIÓN CIVIL

Que conocida la urgente necesidad de tomar medidas para la efectiva y eficiente implementación de los nuevos sistemas de la aviación civil, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales consideren tomar las siguientes acciones:

- a) dedicar recursos financieros para dar el soporte necesario a la implementación de los nuevos sistemas de aviación civil, teniendo en cuenta que la infraestructura y los servicios son rubros de alto costo y que es necesario planificar y desarrollar un plan nacional;
- b) analizar la factibilidad de desarrollar proyectos de cooperación técnica regionales con el concurso de varios Estados/Territorios/Organismos Internacionales;
- c) considerar la conveniencia de impulsar la cooperación internacional y convenios bilaterales/multilaterales de ayuda mutua que faciliten la asistencia entre los Estados/Territorios/Organismos Internacionales;
- d) hacer los mayores esfuerzos por integrarse y participar más activamente en los proyectos Regionales de Cooperación Técnica, actualmente activos para las Regiones CAR y SAM; y
- e) proponer nuevos proyectos como se consideren necesarios.

CONCLUSIÓN 1/25 RECURSOS DE FINANCIAMIENTO PARA INCREMENTAR LA PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS/ TERRITORIOS / ORGANISMOS INTERNACIONALES EN PROYECTOS DE COOPERACIÓN REGIONALES

Se insta a la OACI y a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales a continuar los esfuerzos para obtener financiamiento para participar en proyectos regionales para la implementación de los nuevos sistemas de aviación civil que tienen el propósito de aumentar la capacidad del espacio aéreo, la seguridad, la eficacia y la regularidad de la aviación civil.

APÉNDICE A

PROYECTOS REGIONALES EN LA REGION CAR

PROYECTO/TITULO	OBJETIVO	FECHA DE INICIO
RLA/98/003 “Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM	Prestar asistencia a los Estados de la Región en la puesta en marcha del plan de transición a los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de acuerdo con el plan regional de implantación CAR/SAM y las normas y métodos recomendados internacionalmente por la OACI sobre la materia.	Noviembre de 1998
RLA/00/902 “Reorganización del Espacio Aéreo de la FIR Centroamericana” (COCESNA)	Aumentar LA eficacia, seguridad y capacidad de la navegación aérea de la FIR Centroamericana	Marzo del 2001
RLA/99/901 “Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en América Latina y el Caribe”	Establecer y operar un Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional en el continente americano, con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiera, conforme a las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, compatible con el Programa universal de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP) de la OACI.	Octubre del 2001
RLA/00/009 “Ensayo Regional de Aumentación GNSS”	Desarrollar un plan de pruebas y evaluación de los beneficios técnicos y operacionales del sistema de aumentación de área amplia de la FAA de los Estados Unidos en las regiones CAR/SAM, de modo que contribuya al establecimiento del modelo operacional de los sistemas de aumentación basados en satélites que está desarrollando el Subgrupo de coordinación de la implantación CNS/ATM del GREPECAS.	Julio del 2001

APÉNDICE B

PROYECTO/TITULO	OBJETIVO	FECHA DE INICIO
<p>BAR/99/901</p> <p>“TRAINAIR – Asistencia a la Aviación Civil”</p>	<p>Enfocado al establecimiento de la metodología TRAINAIR, introduciendo estándares modernos de capacitación y elevar a la Escuela de Servicios de Tránsito Aéreo de Barbados a nivel de miembro del Programa TRAINAIR.</p>	<p>Mayo de 1999</p>
<p>DOM/01/801</p> <p>“Fortalecimiento de los Servicios de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil”</p>	<p>Fortalecer a los servicios de tránsito aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil para mejorar la seguridad en el espacio aéreo dominicano.</p>	<p>Enero de 2002</p>
<p>GUA/98/801</p> <p>“Fortalecimiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil”</p>	<p>Actualizar la capacidad normativa y operativa de la DGAC para nivelar la calidad de los servicios que presta en consonancia con los requisitos establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.</p>	<p>Septiembre 1998</p>

**Cuestión 7 del
Orden del Día: Búsqueda y Salvamento/Incidentes de Víctimas en Masa (SAR/MCI)**

7.1 *Búsqueda y Salvamento (SAR)*

7.1.1 La Reunión fue informada sobre las recomendaciones en materia SAR elaboradas por la Reunión RAN CAR/SAM/3 celebrada en Buenos Aires, Argentina en 1999, las cuales han sido incluidas como **Apéndice** a esta parte del Informe, de manera que sean tomadas en cuenta por las autoridades de aviación civil de la Región CAR para mejorar la prestación de los servicios SAR en sus áreas de responsabilidad.

7.1.2 La Reunión tomó nota de las actividades SAR que se han llevado a cabo en Centroamérica, Caribe Oriental y Caribe Central desde 1992, incluyendo un Proyecto Especial de Ejecución (SIP) aprobado por el Consejo de la OACI, adopciones de acuerdos SAR y establecimientos de Comités de Búsqueda y Salvamento en las diferentes subregiones con muy buenos resultados y que necesitan mantenerse activos.

7.1.3 La Reunión también tomó nota de dos casos de falta de implantación de Regiones de Búsqueda y Salvamento (SRR) de acuerdo al Plan de Navegación Aérea CAR/SAM (Doc. 8733): la SRR de Port-au-Prince (Haití) con sus respectivas instalaciones y servicios (RCC y/o RSC) y la falta de implantación de la parte Este, sobre el Océano Atlántico de la SRR de Piarco (Trinidad y Tabago).

7.1.4 Basado en lo arriba mencionado la Reunión decidió formular la siguiente conclusión;

**CONCLUSIÓN 1/26 SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR) EN LA
 REGIÓN CAR**

Que, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales de la Región Caribe (CAR):

- a) tomen las medidas necesarias para mejorar los Servicios de Búsqueda y Salvamento en las áreas bajo su responsabilidad;
- b) se presten los apoyos SAR requeridos basados en los respectivos Acuerdos SAR de Centroamérica y del Caribe Oriental (E/CAR) y se hagan las gestiones a más tardar en el año 2003 para finalizar el acuerdo SAR para el Caribe Central;
- c) se renueven las actividades de los Comités SAR de Centroamérica y del Caribe Oriental (E/CAR), así como del Grupo de Tarea SAR/MCI del Caribe Central; y
- d) que Haití y Trinidad y Tabago tomen las medidas requeridas para implantar adecuadamente los requisitos del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM en relación a las Regiones de Búsqueda y Salvamento (SRR) de Port-au-Prince y Piarco.

7.1.5 La Reunión fue informada por el delegado de Estados Unidos sobre algunos proyectos en curso para enmendar de manera significativa el Anexo 12 de la Convención de Aviación Civil Internacional, labor que esta siendo llevada a cabo por un grupo de estudio en un foro cooperativo entre la OACI y la OMI(Organización Marítima Internacional).

7.1.6 La Reunión también fue informada por el delegado de Estados Unidos sobre algunos esfuerzos multilaterales que se están llevando a cabo en la Región CAR en materia de Búsqueda y Salvamento así como reuniones que se han realizado en Tegucigalpa, Honduras (julio 2002), Conferencia SAR en Islas Vírgenes Británicas (septiembre 2002) y una Conferencia SAR a realizarse en Miami, Florida del 5-8 diciembre de 2002. Otras actividades SAR están previstas a realizarse durante el año 2003.

7.1.7 El delegado de Jamaica comentó la necesidad de que los Estados participantes del Grupo de Tarea SAR/MCI que no hayan nominados miembros para dicho Grupo lo hagan lo antes posible y que están dispuestos a ofrecer a Jamaica como sede para algunos de los eventos SAR que tiene previsto organizar los Estados Unidos en la región CAR.

7.1.8 El delegado de COCESNA también manifestó su disponibilidad para seguir trabajando en conjunto con el Servicio Guarda Costa de Estados Unidos en aspectos SAR de la región Centroamericana y ofreció la experiencia SAR adquirida por Centroamérica para que sea compartida con el resto de los Estados de la Región CAR si así lo solicitan.

7.2 *Incidentes de Víctimas en Masa (MCI)*

7.2.1 La Secretaria presentó la NE/23 que proporcionó a la Reunión una revisión del estado actual de las propuestas para desarrollar y establecer Planes Regionales de Respuesta a un Incidente de Aviación Civil con Víctimas Masivas (CAMCIRP) para las Regiones del Caribe Central y Oriental. La tarea de desarrollar CAMCIRPs en las Regiones C/CAR y E/CAR ha sido delegado por los DACs correspondientes al Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR en 1998 y el Comité SAR E/CAR en 1995, respectivamente. El Comité SAR E/CAR en turno ha establecido el Grupo de Tarea MCI E/CAR en 2001 para realizar este trabajo. El estado actual en la Región C/CAR es que un Borrador del Plan de Respuesta a Emergencias MCI/SAR ha sido preparado por el Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR. El estado actual en la Región E/CAR es que el Grupo de Tarea MCI E/CAR ha desarrollado un programa para la preparación de un CAMCIRP.

7.2.2 El Presidente del Comité SAR E/CAR (Trinidad y Tobago) presento la NI/5 que proporcionó a la Reunión los resultados de la 1a Reunión del Grupo de Tarea MCI E/CAR celebrado en Barbados el 10 de mayo del 2002. En esa Reunión se decidió que el CAMCIRP del E/CAR sería desarrollado como un Anexo al Plan de Coordinación Regional de CDERA a ser finalizado a más tardar en octubre del 2003.

7.2.3 El Presidente del Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR (Jamaica) informó a la Reunión que se había logrado pocos avances durante el último año desde el desarrollo del Borrador del Plan de Respuesta a Emergencias MCI/SAR. Sin embargo, una reunión está programada a ser celebrada pronto en la cual se considerará si los esfuerzos del C/CAR y el E/CAR deberían ser unido en un CAMCIRP Regional para todo el Caribe.

7.2.4 Mientras tanto, la Reunión acordó que la aproximación elegida por el Grupo de Tarea MCI E/CAR era apropiado para lograr el objetivo de la preparación oportuna del CAMCIRP en la Región del Caribe Oriental y por lo tanto adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 1/27**PLAN REGIONAL DE RESPUESTA A UN INCIDENTE DE AVIACIÓN CIVIL CON VÍCTIMAS MASIVAS PARA LA REGIÓN DEL CARIBE ORIENTAL**

Que,

- a) la CDERA, en colaboración con OPS, coordine el desarrollo del Plan Regional de Respuesta a un Incidente de Aviación Civil con Víctimas Masivas (CAMCIRP) del E/CAR para sus Estados miembros en la Región del Caribe Oriental como un Anexo a su Plan de Coordinación Regional existente, a ser finalizado a más tardar en octubre del 2003;
- b) los Estados del Caribe Oriental, OACI, OPS, RSS y el USCG apoyen activamente a la CDERA y el Grupo de Tarea MCI E/CAR en sus actividades relacionadas, cuando se requiera; y
- c) la CDERA considere el establecimiento de MoUs o LoAs con Estados no-miembros de CDERA en la Región del Caribe Oriental para incorporar estos en la cobertura del CAMCIRP Regional del E/CAR.

APÉNDICE

RECOMENDACIONES SAR FORMULADAS POR LA RAN CAR/SAM/3

Recomendación 6/1 — SRR Amazónica, Atlántico, Brasilia, Centroamérica, Comodoro Rivadavia, Curitiba, Ezeiza, México y Recife

Que se enmiende el *Plan de Navegación Aérea de la OACI — Regiones del Caribe y de Sudamérica* (Doc 8733) en la forma siguiente:

a); b); c); d); e); f) [...];

g) *Enmiéndese* el límite de la SRR Centroamérica como sigue:

Desde 01 25N 092 00W a 10 00N 104 30W a 11 30N 100 00W a 13 00N 095 00W, siguiendo luego el límite SRR vigente hasta 01 25N 092 00W.

h) [...];

i) *Enmiéndese* el límite meridional de la SRR México como sigue:

13 00N 095 00W; 11 30N 100 00W; 10 00N 104 30W; 05 00N 120 00W.

Recomendación 6/2 — Instalaciones de búsqueda y salvamento

Que:

- a) la lista de instalaciones de búsqueda y salvamento (SAR) comprendida en la Tabla SAR-1 en la Parte VII - Búsqueda y salvamento, del Documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) en el apéndice del informe sobre la cuestión 6 del orden del día constituya el plan para las instalaciones SAR correspondientes a las Regiones CAR/SAM; y
- b) Los Estados establezcan o mantengan los RCC correspondientes enumerados en la Tabla SAR-1 y garanticen la disponibilidad de servicios e instalaciones las 24 horas del día.

Recomendación 6/3 — Coordinación con las autoridades SAR marítimas y la OMI

Que para asegurar la compatibilidad entre las regiones de búsqueda y salvamento (SRR) aeronáuticas y marítimas, las autoridades aeronáuticas encargadas de búsqueda y salvamento (SAR) en los Estados mantengan un enlace estrecho con el personal de contraparte del servicio marítimo y con la Organización Marítima Internacional (OMI), y consideren la posibilidad de establecer centros mixtos de coordinación de salvamento aeronáutico y marítimo o arreglos equivalentes.

Recomendación 6/4 — Búsqueda y salvamento por satélite

Que los Estados:

- a) tomen las medidas apropiadas para reducir el número de falsas alarmas en 121,5 MHz, que se producen al activarse involuntariamente los transmisores de localización de emergencia, y para eliminar el uso no autorizado de esas frecuencias;
- b) alienten que todas las aeronaves estén equipadas con transmisores de localización de emergencia (ELT) en 406 MHz;
- c) establezcan un registro de ELT y pongan a disposición la información sobre la manera de proceder para que los centros coordinadores de salvamento (RCC) de otros Estados puedan obtener rápidamente los datos del registro de los ELT; y
- d) proporcionen a la OACI un punto de contacto SAR (SPOC) para que se incluya en la Tabla SAR 1 del Plan de navegación aérea correspondiente.

Recomendación 6/5 — Proveedor de datos de búsqueda y salvamento

Que los Estados suministren a la OACI información sobre el proveedor de datos de búsqueda y salvamento para incluirla en la Tabla SAR 1 de la parte del documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) del Plan de navegación aérea.

Recomendación 6/6 — ELT en 406 MHz de a bordo obligatorio

Que para alcanzar el pronto cumplimiento de futuras disposiciones obligatorias en las Regiones CAR/SAM, todas las aeronaves que deben estar equipadas con transmisores de localización de emergencia (ELT) de conformidad con el Anexo 6, estén equipadas con ELT automáticos que funcionen en 406 MHz y en 121,5 MHz para la recalada.

Recomendación 6/7 — Tiempos de respuesta requeridos para las instalaciones de búsqueda y salvamento

Que los Estados tomen medidas para asegurar que los planes operativos de los centros de coordinación de salvamento (RCC) contienen disposiciones para obtener tiempos rápidos de respuesta y que los RCC den a conocer prontamente los tiempos de respuesta requeridos de las instalaciones primarias de búsqueda y salvamento.

Recomendación 6/8 — Coordinación con las autoridades militares y otras

- a) Que los Estados que confían en las autoridades militares o en otras fuentes para el suministro de instalaciones SAR se aseguren de que existan arreglos suficientes de coordinación de las actividades SAR entre todas las entidades participantes; y
- b) que los Estados consideren el establecimiento de comités SAR como se recomienda en el *Manual Internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento* (IAMSAR).

Recomendación 6/9 — Planificación de recursos humanos y capacitación de personal de centros de coordinación de salvamento y subcentros de salvamento

Que se solicite a la OACI que estudie las necesidades de SAR, incluyendo la necesidad de competencia en idioma inglés, en su labor sobre planificación y capacitación de recursos humanos.

Recomendación 6/10 — Preparación de material didáctico sobre búsqueda y salvamento (SAR)

Que se solicite al programa TRAINAIR de la OACI que invite a sus miembros a preparar conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) para el personal SAR utilizando el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento como documento de referencia primordial.

Recomendación 6/11 — Cooperación entre los Estados y creación de instalaciones de búsqueda y salvamento conjuntas

Que los Estados, para suministrar un servicio más eficiente de búsqueda y salvamento (SAR) y para reducir los costos correspondientes al suministro de instalaciones SAR, estudien la posibilidad de crear instalaciones conjuntas siempre que sea posible.

Adiestramiento o ejercicios conjuntos SAR

[CAR/SAM/2, Rec. 7/12]

Que los Estados:

- a) tomen, cuando se considere factible, las medidas necesarias para realizar ejercicios SAR conjuntos entre sus brigadas de búsqueda y salvamento y las de otros Estados y con explotadores, llevando a cabo operaciones a intervalos regulares, de ser posible al menos una vez al año;
- b) inviten observadores de otros Estados y organismos interesados a participar en dichos ejercicios; y
- c) otorguen becas al personal SAR para permitirles asistir a cursos de adiestramiento en esta esfera, una vez que los Estados interesados hayan proporcionado a la OACI la información pertinente relativa al tipo de adiestramiento que se impartirá.

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Transporte Aéreo**

8.1 Seguridad

8.1.1 En la NE/19, la Secretaría presentó un resumen de los desarrollos mundiales recientes en seguridad de la aviación dentro de la OACI incluyendo la Resolución A33-1, *Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil*, adoptada por la Asamblea de la OACI.

8.1.2 En conformidad con la Resolución A33-1, el Consejo de la OACI celebró el 19 y 20 de febrero del 2002 una Conferencia Ministerial de Alto Nivel, que respaldó una estrategia mundial para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo. Un elemento clave de la estrategia es un *Plan de acción de seguridad de la aviación* de la OACI, que comprende auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas para permitir la evaluación de la seguridad de la aviación existente en todos los Estados contratantes de la OACI.

8.1.3 Como lo ordenó la Asamblea, la OACI ya había realizado otros pasos urgentes, incluyendo cambios a través de enmiendas al Anexo 17, *Seguridad*, y Anexo 6, *Operación de Aeronaves*. La OACI está realizando una revisión exhaustiva del Anexo 17 y está trabajando en la introducción o fortalecimiento de las disposiciones relacionadas con seguridad en otros Anexos tales como el Anexo 1, *Licencias al Personal*, el Anexo 8, *Aeronavegabilidad*, el Anexo 11, *Servicios de Tránsito Aéreo*, el Anexo 14, *Aeródromos* y el Anexo 18, *Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea*. Asimismo, en el año pasado la OACI había realizado más de 60 cursos en los Centros de Capacitación de Seguridad de la Aviación en todo el mundo.

8.1.4 Otras acciones incluyen una revisión por parte del Comité Legal de la OACI de que los instrumentos legales sobre seguridad de la aviación existentes son adecuados y esfuerzos continuos para identificar y analizar amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil.

8.1.5 El Presidente del Comité AVSEC de GREPECAS (Jamaica) presentó la NE/25, y la Reunión fue informada sobre el establecimiento por parte del GREPECAS de un Comité AVSEC y se le proporcionó los resultados de su primera reunión celebrada en agosto del 2002. Las Decisiones del Comité AVSEC incluyeron la adopción de términos de referencia revisados, el desarrollo y la distribución de un cuestionario para evaluar las necesidades e intereses de los Estados, el desarrollo de medios para asegurar la estrecha cooperación y evitar la duplicidad con las actividades de la CLAC sobre asuntos AVSEC, y el suministro de personal y servicios de apoyo para el trabajo AVSEC en la región a través de la OACI.

8.1.6 Una de las conclusiones del Comité AVSEC fue una solicitud a la OACI para considerar la necesidad de un especialista AVSEC en cada Oficina Regional NACC y SAM en su primera oportunidad y para alentar a los Estados a proporcionar contribuciones en especie o financiamiento para este fin. Los Directores de Aviación Civil tomaron nota con agradecimiento de la información proporcionada por el Presidente del Consejo acerca de que el Consejo había, apenas la semana anterior, aprobado en principio la ubicación de un oficial de seguridad de la aviación en cada Oficina Regional de la OACI y de que el Secretario General haría seguimiento en relación con los aspectos administrativos y de financiamiento. En relación con el financiamiento, el Presidente indicó que sería de gran ayuda para el Secretario General si los Estados, en respuesta a la Carta Circular AS 9/1.5-02/90 Confidencial, informaran tanto la cantidad de su contribución voluntaria (que podría ser mayor a la cantidad indicativa) y la(s) fecha(s) en la que la OACI podría esperar recibir esa cantidad.

8.1.7 En varias notas informativas, Estados Unidos: informó a la Reunión sobre: los nuevos requisitos de seguridad de la aviación de aeronaves para operaciones de aerolíneas extranjeras en Estados Unidos (IP/07); alentó la cooperación regional y mundial entre los Estados como un medio efectivo y crítico para mejorar la seguridad de la aviación (IP/19); revisó desarrollos en seguridad de la aviación en Estados Unidos desde el 11 de septiembre del 2001 (IP/20); y resumió la capacitación sobre seguridad de la aviación proporcionada a los Estados angloparlantes en los Estados del Caribe en julio del 2002 en el Centro de Capacitación de Seguridad de la Aviación de la OACI en Trinidad y Tabago (IP/22).

8.1.8 La Reunión tomó nota de la preocupación expresada por la IATA de que, sobre el asunto del fortalecimiento de las puertas de las cabinas de mando, Estados Unidos había elegido, como resultado de un mandato del Congreso, aplicar la enmienda al Anexo 6 a todas las aerolíneas operando en el espacio aéreo de los Estados Unidos con efecto desde la fecha del Método Recomendado (abril 2003) en vez de la fecha de su ascenso a Norma (noviembre 2003), con consecuencias financieras y operacionales concomitantes para las aerolíneas.

8.1.9 La Reunión enfatizó los beneficios de la coordinación sobre asuntos de seguridad de la aviación dentro de la Región, con regiones vecinas y, a través de la sede de la OACI, mundialmente. Para encaminar su consideración de la Cuestión 8.1 del Orden del Día, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION 1/28 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Que los Estados y Territorios:

- a) se comprometan a alcanzar la plena aplicación de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación, y las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) y Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS) de la OACI, así como las Resoluciones de la Asamblea y las Decisiones del Consejo de la OACI relativas a la seguridad operacional y de la aviación;
- b) participen activamente en la implantación del *Plan de Acción de Seguridad de la Aviación de la OACI*, incluyendo los procesos de capacitación y auditoría, y el seguimiento necesario;
- c) aprueben el establecimiento, proyecto de Términos de Referencia y proyectos de conclusiones y decisiones de la primera reunión del Comité de Seguridad de la Aviación de GREPECAS; y

- d) se comprometan a apoyar y cooperar activamente las actividades regionales de seguridad de la aviación.

8.2 Seguro de Riesgo de Guerra

8.2.1 La Secretaría presentó la NI/04 y la Reunión fue asesorada sobre el estado actual del seguro de riesgo de guerra para aerolíneas y otras entidades de aviación civil después de que el mercado canceló este seguro inmediatamente después de los eventos del 11 de septiembre del 2001. En unos pocos Estados, el seguro comercial ya era nuevamente disponible, pero a un costo muy elevado, y los mercados permanecían inestables; en muchos otros Estados los Gobiernos continuaban, temporalmente, asumiendo el riesgo o subsidiando costos. En la NI/24, Estados Unidos proporcionó información sobre los esfuerzos del Gobierno de los Estados Unidos para proveer cobertura para los riesgos de guerra, así como propuestas de las aerolíneas y una propuesta regional en Europa. En la NI/4, la Secretaría proporcionó información sobre el desarrollo de un esquema global respaldado por gobiernos bajo los auspicios de la OACI para aliviar los problemas serios relacionados.

8.2.2 El Consejo de la OACI había decidido que, para asegurar la factibilidad de un esquema global, se necesitaría la participación de un número suficiente de Estados Contratantes (que representara por lo menos el 51% de las contribuciones de Estado). Por lo tanto, se proporcionó detalles del proyecto a todos los Estados de la OACI y se solicitó que avisaran a más tardar el 15 de octubre del 2002 si tenían la intención de participar (Cartas Circulares LE 4/64-02/55 fechada el 6 de junio del 2002 y LE 4/64-02/72 fechada el 12 de julio del 2002). Esta fecha límite estaba muy cercana y se solicitó a los muchos Estados de la Región CAR que no habían contestado todavía, que cumplieran con urgencia, si no antes del 15 de octubre, lo más pronto posible después de esa fecha.

8.2.3 Durante la discusión, varios Estados indicaron que habían tenido insuficiente tiempo para considerar las ventajas del esquema global y que necesitaban asesoría adicional para ayudarles a decidir si sus circunstancias particulares (por ejemplo en el caso que no hubiera aerolínea nacional) justificaban su participación. El Presidente del Consejo declaró que él llevaría esa posición a Montreal para asesorar al Consejo durante la consideración del asunto el 21 de octubre.

CONCLUSION 1/29

SEGURO DE RIESGO DE GUERRA

Que la OACI considere:

- a) ampliar la fecha límite del 15 de octubre para las respuestas en relación con la participación en el esquema mundial de seguro de riesgo de guerra; y
- b) realizar actividades informativas por ejem. a través de talleres/seminarios para que los Estados puedan apreciar completamente los méritos de la aplicación del esquema mundial a sus circunstancias particulares.

8.3 Privatización de Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea
8.4 Fuentes de Financiamiento, Tendencias y Orientación

8.3.1 Estas dos Cuestiones del Orden del Día fueron consideradas juntas, basándose en las NEs 21 y 22 presentadas por la Secretaría y la NI/21 en la cual Estados Unidos exploró las posibilidades de financiamiento para mejorar la seguridad de la aviación civil en América Latina y el Caribe, identificando las agencias del Gobierno de los Estados Unidos y en particular bancos de desarrollo multilateral.

8.3.2 La autonomía financiera y operacional (no necesariamente en forma de privatización) en la prestación de los servicios de aeropuertos y navegación aérea, integrados con especificaciones que aseguren que la seguridad y la seguridad de aviación civil no se vean comprometidas, ha sido un puntal en la política de la OACI por muchos años, con experiencia mundial demostrando que esa autonomía mejora tanto la calidad del servicio como los resultados financieros. La participación privada en entidades autónomas (incluyendo arrendamientos/concesiones y propiedad minoritaria) está creciendo y hay unos cuantos ejemplos de privatización *per se* (propiedad mayoritaria o total).

8.3.3 Hay un número de pre-requisitos para la operación exitosa de proveedores de servicio autónomos, privatizados o no, que son particularmente importantes cuando se busca financiamiento, que incluyen: una estructura de gestión sólida; realización de estudios costo/beneficio y casos de negocio; contabilidad transparente y eficaz (entre otros, el asegurarse de reciclar ingresos de bs derechos de aviación a las actividades de aviación); una metodología sólida y equitativa con respecto a los derechos de usuarios; y un mecanismo eficaz para recaudar estos derechos.

8.3.4 Se invitó a la Reunión a poner especial atención en el hecho de que, cualquiera que sea la forma de prestación de servicios de aeropuertos y servicios a la navegación aérea, de acuerdo al Artículo 28 de la Convención de Chicago, el Estado en última instancia es el responsable de esos servicios. El Estado, si delega a un entidad autónoma o privatizada, también retiene un número de otras responsabilidades bajo la Convención, por ejemplo el Artículo 10 sobre designación de aeropuertos, Artículos 11 y 44(g) sobre la no-discriminación, el Artículo 15 sobre los principios básicos sobre derechos aeroportuarios y similares, el Artículo 37 (y los Anexos) sobre los SARPS y el Artículo 67 sobre requisitos de notificación. El Estado generalmente también tiene obligaciones bajo otros tratados, acuerdos de servicios aéreos y los Planes Regionales de Navegación Aérea de la OACI. Por lo tanto, es crítico que los Estados, al delegar, se aseguren que se está realizando una adecuada normalización y vigilancia de estos asuntos. A este respecto, están disponibles en la OACI guías ampliamente reconocidas sobre políticas bajo la forma de *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082/6), junto con consejos de apoyo en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).

8.3.5 Las razones y los beneficios potenciales de la privatización (en contraposición al concepto más amplio de autonomía) variarán de caso en caso en cada Estado individual. La OACI consecuentemente no toma postura con respecto a la privatización, siempre y cuando los Estados continúen cumpliendo con sus obligaciones, aunque la OACI sí proporciona guías sobre el proceso de privatización (*Privatización en el Suministro de Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea*, Circular 284). En general, la privatización requiere de cuidadosa consideración y planificación, debería de preferencia llevarse a cabo en etapas, requiere vigilancia normativa por parte de los Estados sobre la seguridad y también puede necesitar de normatividad económica para frenar los abusos del monopolio natural, asegurar el acceso equitativo a los servicios así como derechos no discriminatorios y razonables a usuarios.

8.3.6 La autonomía y privatización de los servicios de aeropuertos y servicios de navegación aérea están al alza, a menudo manejadas por fuerzas no aeronáuticas. Se aconsejó a la Reunión hacer todos los esfuerzos para asegurar que los intereses de la aviación, y notablemente las responsabilidades de los Estados sobre la aviación civil sean totalmente consideradas in cualquier proceso de privatización nacional o regional en el Caribe. También se alentó enérgicamente a los Estados a seguir las *Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea* (Doc 9082/6) y tomar en cuenta la orientación en los manual y circular relacionados.

**Cuestión 9 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

9.1 La Reunión, al tratar esta cuestión del orden del día, recibió información sobre los asuntos siguientes:

Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental

9.2 La Reunión recibió información relacionada con las actividades del Grupo de Expertos de Seguridad, Seguridad de Aviación y Asistencia (Group of Experts on Aviation Safety, Security and Assistance) (GEASA) que fue creado bajo los auspicios de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (Western Hemisphere Transportation Initiative) (WHTI), mediante una declaración que fue firmada por los Ministros de Transporte de los Estados con el propósito de establecer un plan de acción para mejorar, ampliar y mantener la seguridad de la aviación en la Región. Sobre este aspecto, el Presidente del Consejo de la OACI enfatizó que este mecanismo no debería duplicar los esfuerzos de otras actividades que la OACI está realizando sobre esta materia. También, la Reunión tomó nota sobre los resultados de la primera reunión del GEASA, que se celebró en México, en abril de 2002 y sobre las cuestiones que se tratarán en la segunda reunión del GEASA que se celebrará en Montego Bay, Jamaica, del 29 al 30 de octubre de 2002.

Sitio Web “International Aviation Online”. La puerta a las actividades internacionales de la FAA

9.3 La Reunión recibió información sobre el sitio web “International Aviation Online,” (“Aviación Internacional en línea”), centro de intercambio de información de la Administración Federal de Aviación (FAA) para sus actividades, programas y recursos internacionales en Internet. Como un componente del sitio web de la FAA (<http://www.faa.gov>), “International Aviation Online” brinda una entrada a las actividades que pueden ser de interés a los especialistas de aviación civil, explotadores no estadounidenses y a viajeros al proporcionar descripciones concisas y enlaces de fácil acceso. Además, Estados Unidos solicitó recibir comentarios y sugerencias sobre el sitio mencionado.

Departamento de Inspección y Evaluación de Radioayudas de COCESNA

9.4 Se presentó a la Reunión un resumen de los servicios del Departamento de Inspección y Evaluación de Radioayudas de COCESNA, cuyo objetivo es apoyar a la seguridad de la navegación aérea Centroamericana mediante la verificación periódica de la performance de las señales de las radioayudas a través de los ensayos en vuelo y terrestres. Asimismo, se recibió información sobre los tipos de servicios de inspección de las radioayudas, así como sobre la metodología utilizada por COCESNA para esos fines.

Cambio del título de la Reunión

9.5 La Reunión también acordó que para identificar mejor el alcance de la Reunión, se debería cambiar el título del evento a: “Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe”.

Segunda Reunión NACC/DCA

9.6 El Presidente Ejecutivo de COCESNA ofreció ser anfitrión de la Segunda Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe en Tegucigalpa, Honduras. El delegado de San Kitts y Nevis ofreció ser anfitrión de la Tercera Reunión.