



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

**DÉCIMA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN
CIVIL DEL CARIBE CENTRAL**

C/CAR/DCA/10

INFORME FINAL

GRAN CAIMÁN, ISLAS CAIMANES, DEL 18 AL 21 DE AGOSTO DE 2009

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

ÍNDICE

CONTENIDO	PÁGINA
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo.....	ii-1
ii.5 Orden del Día	ii-1
ii.6 Horario y Modalidad de Trabajo.....	ii-3
ii.7 Asistencia	ii-3
ii.8 Conclusiones y Decisiones.....	ii-3
ii.9 Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	ii-4
Lista de Participantes	iii-1
 Cuestión 1 del Orden del Día 1	
Revisión y aprobación del orden del día y horario preliminar.....	1-1
 Cuestión 2 del Orden del Día	
Revisión de las conclusiones válidas de las reuniones previas del C/CAR/DCA.....	2-1
 Cuestión 3 del Orden del Día	
Revisión de las conclusiones válidas pertinentes de otras reuniones relacionadas.....	3-1
 Cuestión 4 del Orden del Día	
Asuntos relativos a la seguridad operacional de la aviación.....	4-1
 Cuestión 5 del Orden del Día	
Asuntos relativos a la seguridad de la aviación (AVSEC).....	5-1
 Cuestión 6 del Orden del Día	
Asuntos de Navegación Aérea.....	6-1

Cuestión 7 del Orden del Día

Asuntos de cooperación regional y cooperación técnica	7-1
---	-----

Cuestión 8 del Orden del Día

Asuntos del medio ambiente.....	8-1
---------------------------------	-----

Cuestión 9 del Orden del Día

Asuntos de transporte aéreo	9-1
-----------------------------------	-----

Cuestión 10 del Orden del Día

Otros asuntos	10-1
---------------------	------

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Décima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR DCA/10) se llevó a cabo en el Hotel Ritz Carlton, Gran Caimán, Islas Caimanes, del 18 al 21 de agosto de 2009.

ii.2 Ceremonia Inaugural

La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la Organización de Aviación Civil Internacional pronunció un discurso de apertura y agradeció a las Autoridades de Aviación Civil y al Gobierno de las Islas Caimanes por ser anfitrión de la Reunión.

La Honorable Juliana O'Connor-Connolly, Ministro de Asuntos de Distrito, Obras y Género, en representación del Honorable McKeeva Bush, Jefe de Asuntos de Gobierno/Ministro Designado dio la bienvenida a los participantes a las Islas Caimanes y su Excelencia, el Gobernador Stuart Jack, inauguró oficialmente la Reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

Jamaica, apoyado por Haití y los Estados Unidos nominó al Sr. Richard Smith, Director General de Aviación Civil de las Islas Caimanes para presidir la Reunión. Por lo anterior, fue debidamente electo y presidió la Reunión. La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la OACI, actuó como Secretaria de la Reunión, asistida por el Sr. Michiel Vreedenburgh, Director Regional Adjunto de la Oficina Regional NACC de la OACI, el Sr. Hindupur Sudarshan, Sección de la Gestión de Tránsito Aéreo de la Sede de la OACI y el Sr. Raúl Martínez, Especialista Regional en Gestión de Información Aeronáutica, Oficina Regional NACC de la OACI.

ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. Las Notas de Estudio y el Informe de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas. Las notas de información estuvieron disponibles en los idiomas en que fueron recibidas en la Oficina Regional NACC de la OACI.

ii.5 Orden del Día

La Reunión adoptó el orden del día siguiente:

Cuestión 1

del orden del día: **Revisión y aprobación del orden del día y horario preliminar**

Cuestión 2

del orden del día: **Revisión de las conclusiones válidas de las reuniones previas del C/CAR/DCA**

Cuestión 3

del orden del día: Revisión de las conclusiones válidas pertinentes de otras reuniones relacionadas

- 3.1 Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/3)
- 3.2 Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/15)
- 3.3 Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA/1)

Cuestión 4

del orden del día: Asuntos relativos a la seguridad operacional de la aviación

- 4.1 Base de Datos de Deficiencias de Aeronavegación del GREPECAS (GANDD)
- 4.2 Programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)
- 4.3 Programa de seguridad operacional del Estado/sistemas de gestión de la seguridad operacional (SSP/SMS)
- 4.4 Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA)
- 4.5 Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)
- 4.6 Otros asuntos de la seguridad operacional de la aviación

**Cuestión 5 del
orden del día:**

Asuntos relativos a la seguridad de la aviación (AVSEC)

- 5.1 Programa universal de la OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)
- 5.2 Instrucción AVSEC
- 5.3 Grupo regional NAM/CAR/SAM de la OACI sobre seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC/FAL/RG)
- 5.4 Otros asuntos de la seguridad de la aviación

Cuestión 6

del orden del día: Asuntos de Navegación Aérea

- 6.1 Informe de la Séptima Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR/WG/7)
- 6.2 Plan Mundial y Regional de navegación aérea basado en el marco de referencia de la performance
- 6.3 Otros asuntos de navegación aérea

Cuestión 7

del orden del día: Asuntos de cooperación regional y cooperación técnica

- 7.1 Acuerdo de cooperación de la OACI para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles por vía aérea (CAPSCA) - Proyecto para las Américas (RLA/08/901)
- 7.2 Otros asuntos de cooperación

Cuestión 8

del orden del día: Asuntos del medio ambiente

- 8.1 Consideraciones operacionales
- 8.2 Ruido de las aeronaves y consideraciones locales de la calidad del aire
- 8.3 Aviación y clima mundial

Cuestión 9

del orden del día: Asuntos de transporte aéreo

- 9.1 Facilitación – Documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), Directorio de claves públicas (PKD)
- 9.2 Conferencia de la OACI para la negociación de los servicios aéreos (ICAN)
- 9.3 Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS)
- 9.4 Actividades de estadísticas

Cuestión 10

del orden del día: Otros asuntos

- 10.1 Eventos de la OACI planificados para el 2009 – 2010
- 10.2 Eventos y actividades prioritarias de la Oficina Regional NACC para el siguiente trienio de la OACI 2011 – 2013
- 10.3 Anfitrión y fechas para la siguiente Reunión

ii.6 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 horas a 14:30 horas, con dos períodos de receso. Asimismo, adoptó la modalidad de trabajo en Sesión Plenaria.

ii.7 Asistencia

Asistieron a la Reunión 9 Estados/Territorios de la Región C/CAR, y 2 Organizaciones Internacionales, formando un total de 33 delegados que se indican en la lista de participantes que aparece en las páginas iii-1 a iii-6.

ii.8 Conclusiones y Decisiones

La Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central registra sus actividades en la forma de Conclusiones y Decisiones de la manera siguiente:

CONCLUSIONES: Acciones que requieren una acción/comunicación por parte de los Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales.

DECISIONES: Acciones internas de las reuniones de Directores de Aviación Civil del Caribe Central.

LISTA DE CONCLUSIONES ADOPTADAS POR LA REUNIÓN C/CAR DCA/10

No.	CONCLUSIÓN	PÁGINA
10/1	Resolución de Deficiencias de Navegación Aérea	4-2
10/2	Mejoramiento de los Sistemas de Vigilancia de la Seguridad Operacional	4-5
10/3	Grupo Regional sobre Seguridad Operacional – Panamericano	4-9
10/4	Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)	5-1
10/5	Programa de Instrucción AVSEC de la OACI	5-3
10/6	Grupo Regional NAM/CAR/SAM de la OACI sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG)	5-4
10/7	Monitoreo y Medición de la Performance de la Navegación Aérea	6-4
10/8	Implementación PBN en los Sistemas Nacionales de Navegación Aérea	6-4
10/9	Proyecto de Cooperación Técnica de la OACI basado en la Performance (RLA/09/801) para la Región CAR	6-5
10/10	Acuerdo de Cooperación de la OACI para Prevenir la Propagación de Enfermedades Transmisibles por Vía aérea (CAPSCA) – Proyecto para las Américas	7-2

LISTA DE DECISIONES ADOPTADAS POR LA REUNIÓN C/CAR DCA/10

No.	DECISIÓN	PÁGINA
10/11	Programa de Rotación para las Reuniones C/CAR/DCA	10-3

ii.9 Lista de notas de estudio y notas de información

Las notas de estudio y notas de información están disponibles en la sitio web de la OACI en el siguiente enlace: www.icao.int/nacc/meetings/2009/CCARDCA10/

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01	1	Orden del día provisional, organización y horario de trabajo de la Reunión C/CAR/DCA/10	31/07/09	Secretaría
NE/02	2	Estado de las Conclusiones de las reuniones previas de Directores de Aviación Civil del Caribe Central válidas después de la Novena Reunión	31/07/09	Secretaría
NE/03	3	Estado de cumplimiento de las conclusiones de las reuniones: NACC/DCA/3, GREPECAS/15 y RASG-PA/1	03/08/09	Secretaría
NE/04	4.1	Actualización del estado de las deficiencias de navegación aérea notificadas para la Región C/CAR	30/07/09	Secretaría
NE/05	4.2	Informe de situación sobre las actividades USOAP de la OACI en la Región del C/CAR	29/07/09	Secretaría

Décima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Reseña

ii - 5

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/06	4.3	Evolución SMS/SSP de la OACI y estado actual	24/07/09	Secretaría
NE/07	4.4	Esquema y logros del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano	30/07/09	Secretaría
NE/08	4.6	Pabellones de conveniencia	23/07/09	Secretaría
NE/09	5.1	Programa universal de la OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)	13/07/09	Secretaría
NE/10	5.2	El programa instrucción AVSEC de la OACI	13/07/09	Secretaría
NE/11	5.3	Establecimiento y futuras actividades del Grupo Regional NAM/CAR/SAM de la OACI sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG)	13/07/09	Secretaría
NE/12	6.1	Resumen ejecutivo de la Séptima Reunión del Grupo de Trabajo C/CAR	03/08/09	Secretaría
NE/13	6.2	Monitoreo y medición de la performance de la navegación aérea	27/07/09	Secretaría
NE/14	6.2	Actualización del plan de implementación de navegación aérea basado en la performance para las regiones NAM/CAR	22/07/09	Secretaría
NE/15	7.1	Acuerdo de cooperación de la OACI para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles por vía aérea (CAPSCA) - Proyecto para las Américas	31/07/09	Secretaría
NE/16	8.1	Consideraciones Operacionales	23/07/09	Secretaría
NE/17	8.2	Consideraciones sobre ruido de las aeronaves y calidad de aire local	23/07/09	Secretaría
NE/18	8.3	La aviación y el cambio climático	23/07/09	Secretaría
NE/19	9.2	Conferencia de la OACI para la negociación de los servicios aéreos (ICAN)	23/07/09	Secretaría
NE/20	10.2	Prioridades de los Estados respecto al programa de trabajo y actividades de la Oficina Regional NACC de la OACI para el siguiente trienio (2011 – 2013)	03/08/09	Secretaría
NE/21	10.3	Programa de rotación de los Estados/Territorios sede de las Reuniones C/CAR/DCA	31/07/09	Secretaría
NE/22	6.2	Implementación de navegación aérea basada en el marco de referencia de la performance para la Región CAR Reposición del Proyecto de cooperación técnica propuesto (RLA/09/801 anteriormente RLA/08/000)	03/08/09	Secretaría
NE/23	7.2	Proyecto de cooperación técnica de la OACI RLA/03/902 – Transición al GNSS en las Regiones CAR/SAM – Solución de aumentación para el Caribe, Centro y Sudamérica (SACCSA)	04/08/09	Secretaría

Décima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Reseña

ii - 6

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/24	6.3	Comunicaciones de datos entre instalaciones ATS	03/08/09	Estados Unidos

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01	--	Información general	09/07/09 <i>Revisada</i>	Secretaría
NI/02	--	Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	07/08/09	Secretaría
NI/03	4.2	Enfoque de supervisión continua (CMA)	23/07/09	Secretaría
IP/04	4.5	CASSOS Information Paper <i>Disponible en inglés únicamente</i>	27/07/09	CASSOS
NI/05	4.6	Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional en 2010	24/07/09	Secretaría
IP/06	4.6	Eighth Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting <i>Disponible en inglés únicamente</i>	23/07/09	Secretaría
NI/07	4.2	Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS)	09/07/09	Secretaría
NI/08	6.3	Nuevo formato del plan de vuelo (FPL) de la OACI	22/07/09	Secretaría
IP/09	9.1	ICAO Public Key Directory <i>Disponible en inglés únicamente</i>	09/07/09	Secretaría
IP/10	9.3	ICAO Conference on The Economics of Airports and Air Navigation Services (CEANS) Held in Montreal, 15-20 September 2008 <i>Disponible en inglés únicamente</i>	23/07/09	Secretaría
IP/11	9.4	Scope of the ICAO Statistics Activities <i>Disponible en inglés únicamente</i>	23/07/09	Secretaría
NI/12	10.1	Programa tentativo – 2009/2010 – de reuniones, seminarios, cursos y talleres de la Oficina NACC de la OACI	31/07/09	Secretaría
NI/13	7.1	La OACI como líder de los planes de contingencia para el sector de la aviación en caso de pandemia	31/07/09	Secretaría
NI/14	7.1	Influenza A(H1N1) – Promoviendo una respuesta armonizada	31/07/09	Secretaría
IP/15	6.3	Foreign Facility Deviations <i>Disponible en inglés únicamente</i>	31/07/09	Estados Unidos

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
IP/16	4.6	Airfield Safety in the United States <i>Disponible en inglés únicamente</i>	31/07/09	Estados Unidos
IP/17	4.6	Managing Wildlife Hazards to Aircraft <i>Disponible en inglés únicamente</i>	31/07/09	Estados Unidos
IP/18	6.3	ATFM Implementation Developments Report of activities for the Air Traffic Flow Management (ATFM) implementation <i>Disponible en inglés únicamente</i>	31/07/09	Estados Unidos
IP/19	6.3	Initial Discussions of a Project to Implement 50 NM Lateral Separation in the Gulf of Mexico <i>Disponible en inglés únicamente</i>	31/07/09	Estados Unidos
IP/20	8.3	Update on Activities of the Asia and South Pacific Initiative to Reduce Emissions (ASPIRE) and the Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions (AIRE) <i>Disponible en inglés únicamente</i>	31/07/09	Estados Unidos
IP/21	8.3	Sustainable Aviation: A Comprehensive Approach to Mitigating Environmental Impacts <i>Disponible en inglés únicamente</i>	31/07/09	Estados Unidos

LISTA DE PARTICIPANTES

Antillas Neerlandesas

Siegfried Francisco
Cedric Balentien
Ezzard Ignacio
Micilia Albertus-Verboom

Aruba

Jozef A. Maduro

Cuba

Mirta Crespo Frasier
Fidel Ara Cruz

Estados Unidos

Luis Ramirez
John M. Allen
Maria A. DiPasquantonio
James White
Monica Nemecek
Victor Manuel Guardia

Haití

Jean Lemerque Pierre
Jacques Boursiquot
Marc Paulemon
Wesner Excelhomme

Islas Caimanes

Richard Smith
Nikki McCoy
Jane Panton
John Dick
Tony Walsh
Taron Smith
Jeremy Jackson
Andrew McLaughlin

Islas Turcas y Caicos

Peter Forbes

Jamaica

Oscar Derby

República Dominicana

Santiago Rosa Martínez
Johann Antonio Estrada Pelletier
Francisco Bolivar León

ARINC

Angel López Lucas

COCESNA

Bayardo Pagoada Figueroa
Juan Carlos Trabanino

Secretaría de la OACI

Loretta Martin
Michiel Vreedenburgh
Hindupur Sudarshan
Raúl Martínez

Décima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Lista de Participantes

iii - 2

LISTA DE PARTICIPANTES – INFORMACIÓN GENERAL

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TEL. / FAX / E-MAIL
<i>Antillas Neerlandesas</i>	
Siegfried Francisco Director Civil Aviation	Directorate of Civil Aviation Ministry of Traffic and Transport Seru Mahuma z/n Curaçao Netherlands Antilles Tel. + 599 9 839 3319 Fax + 599 9 868 9924 E-mail civilair@gov.an
Ezzard Ignacio ATS/AD Inspector	Directorate of Civil Aviation Ministry of Traffic and Transport Seru Mahuma z/n Curaçao Netherlands Antilles Tel. + 599 9 839 3313 Fax + 599 9 868 9924 E-mail ezzard.ignacio@gov.an
Cedric Balentien Manager Airway Facilities	Netherlands Antilles Air Traffic Control Inc. Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. +599 9 839 3512 Fax + 599 9 868 3012 E-mail c.balentien@naatc.an cedobal@interneeds.net
Micilia Albertus-Verboom Director General	Netherlands Antilles Air Traffic Control Inc. Seru Mahuma z/n Curaçao Netherlands Antilles Tel. +599 9 839 3506 Fax + 599 9 868 3012 E-mail m.albertus-verboom@naatc.an
<i>Aruba</i>	
Jozef A. Maduro Director	Department of Civil Aviation Sabana Berde 73-B Aruba Tel. + 297 8 583 2665 Fax + 297 8 5823038 E-mail dca@aruba.gov.aw jozef.maduro@aruba.gov.aw
<i>Cuba</i>	
Mirta Crespo Frasquieri Directora de Aeronavegación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba Calle 23 No. 64, esquina a P. Vedado Plaza de la Revolución La Habana, Cuba Tel. + 537 838 1121 Fax + 537 834 4571 E-mail mirta.crespo@iacc.avianet.cu
Fidel Ara Cruz Especialista Principal ATM/ Presidente del C/CAR/WG	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba Calle 23 No. 64, esquina a P. Vedado Plaza de la Revolución La Habana, Cuba Tel. + 537 838 1146 Fax + 537 834 4571 E-mail fidel.ara@iacc.avianet.cu

Novena Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Lista de Participantes

iii - 3

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TEL. / FAX / E-MAIL
<i>United States / Estados Unidos</i>	
Luis Ramirez Director of Enroute and Oceanic Safety and Support	Federal Aviation Administration Air Traffic Organization 800 Independence Ave., SW Washington, DC, 20591, United States Tel. + 202 267 9368 Fax + 202 267 5304 E-mail luis.a.ramirez@faa.gov
John M. Allen Director, Flight Standards Service	Federal Aviation Administration 800 Independence Ave., SW Washington, DC, 20591 United States Tel. + 202 267 8237 Fax + 202 267 5230 E-mail john.allen@faa.gov cc: carolyn.abbey@faa.gov
Maria A. DiPasquantonio Senior Representative	Federal Aviation Administration Office of International Aviation 800 Independence Ave., SW Washington, DC, 20591 United States Tel. + 202 385 8887 Fax + 202 267 5032 E-mail maria.dipasquantonio@faa.gov
James White Deputy Director Airport Safety and Standards	Federal Aviation Administration 800 Independence Ave., SW Washington, DC, 20591 United States Tel. + 202 267 7605 Fax + 202 267 5383 E-mail james.white@faa.gov
Monica Nemecek Flight Standards Geographic Coordinator for Latin America / International Program Manager, Latin America and the Caribbean	Federal Aviation Administration 800 Independence Ave., SW Washington, DC, 20591 United States Tel. + 202 385 8140 Fax + 202 493 5888 E-mail monica.nemecek@faa.gov
Victor Manuel Guardia Transportation Security Administration Representative (TSAR) for Central America, Dominican Republic and Cuba	Transportation Security Administration (TSA) TSA Office of Global Strategies, International Operations 3000 SW 148 th Ave. Suite 200 Miramar, Florida, United States Tel. + 954 874 7123 Cell + 954 205 9347 Fax + 954 431 7972 E-mail victor.guardia@dhs.gov
<i>Haití</i>	
Jean Lemerque Pierre Director General	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) P.O. Box 1346 Port-au-Prince, Haiti, HT6110 Tel. + 509 2250 0052 / 0647 Fax + 509 2250 0998 / 0175 E-mail lpierre@ofnac.org

Décima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Lista de Participantes

iii - 4

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TEL. / FAX / E-MAIL
Jacques Boursiquot ICAO Coordinator	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) P.O. Box 1346 Port-au-Prince, Haiti, HT6110 Tel. + 509 2250 0052 / 0647 Fax + 509 2250 0998 / 0175 E-mail jboursiquot@ofnac.org
Wesner Excelhomme Director of Air Navigation	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) P.O. Box 1346 Port-au-Prince, Haiti, HT6110 Tel. + 509 2250 0052 / 0647 Fax + 509 2250 0998 / 0175 E-mail lpierre@ofnac.org
Marc Paulemon Technical Adviser	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) P.O. Box 1346 Port-au-Prince, Haiti, HT6110 Tel. + 509 2250 0052 / 0647 Fax + 509 2250 0998 / 0175 E-mail mpaulemon@ofnac.org / avanesso@yahoo.com
<i>Islas Caimanes</i>	
Richard Smith Director General	Civil Aviation Authority Unit 2 Grand Harbour, Box 10277 Grand Cayman, Cayman Islands Tel. + 345 949 7811 Fax + 345 949 0761 E-mail richard.smith@caacayman.com
Nikki McCoy Director Commercial Affairs, Regulation and Administration	Civil Aviation Authority Unit 2 Grand Harbour, Box 10277 Grand Cayman, Cayman Islands Tel. + 345 949 7811 Fax + 345 949 0761 E-mail nikki.mccoy@caacayman.com
Jane Panton Director Finance and Compliance	Civil Aviation Authority Unit 2 Grand Harbour, Box 10277 Grand Cayman, Cayman Islands Tel. + 345 949 7811 Fax + 345 949 0761 E-mail jane.panton@caacayman.com
John Dick Aerodrome Safety Inspector	Civil Aviation Authority Unit 2 Grand Harbour, Box 10277 Grand Cayman, Cayman Islands Tel. + 345 949 7811 Fax + 345 949 0761 E-mail john.dick@caacayman.com
Tony Walsh Airworthiness Surveyor	Civil Aviation Authority Unit 2 Grand Harbour, Box 10277 Grand Cayman, Cayman Islands Tel. + 345 949 7811 Fax + 345 949 0761 E-mail tony.walsh@caacayman.com
Taron Smith Technical Records/Admin Officer	Civil Aviation Authority Unit 2 Grand Harbour, Box 10277 Grand Cayman, Cayman Islands Tel. + 345 949 7811 Fax + 345 949 0761 E-mail taron.smith@caacayman.com

Novena Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Lista de Participantes

iii - 5

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TEL. / FAX / E-MAIL
Jeremy Jackson Chief Executive Officer	Cayman Islands Airports Authority 298 Owen Roberts Drive, P.O. Box 10098 Grand Cayman, KY1-1001, Cayman Islands Tel. + 345 943 7070 Cell + 345 926 8873 Fax + 345 943 7071 E-mail jeremy.jackson@caymanairports.com
Andrew McLaughlin Senior Manager Safety Management Systems	Cayman Islands Airports Authority 298 Owen Roberts Drive, P.O. Box 10098 Grand Cayman, KY1-1001, Cayman Islands Tel. + 345 916 5317 Fax + 345 943 7071 E-mail andrew.mclaughlin@caymanairports.com
<i>Islas Turcas y Caicos</i>	
Peter Forbes Deputy Managing Director	Turks and Caicos Islands Civil Aviation Authority Box 344, Blue Mountain Providenciales, Turks and Caicos Islands Tel. + 649 941 8085 Fax + 649 946 5731 E-mail pforbes.caa@tcway.tc
<i>Jamaica</i>	
Oscar Derby Director General	Jamaica Civil Aviation Authority 4 Winchester Road Kingston 10, Jamaica W.I. Tel. + 876 920 2250 Cell + 876 909 5338 Fax + 876 920 0194 E-mail jcivav@jcaa.gov.jm
<i>República Dominicana</i>	
Santiago Rosa Martínez Sub-Director General IDAC	Instituto Dominicano de Aviación Civil Av. México esq. 3 de marzo, Edificio de Oficinas Gubernamentales Distrito Nacional, República Dominicana Tel. + 809 221 7909 / 796 1632 Fax + 809 687 6616 E-mail srosa@idac.gov.do
Johann Antonio Estrada Pelletier Director de la Vigilancia de la Seguridad Operacional IDAC	Instituto Dominicano de Aviación Civil Av. México esq. 3 de marzo, Edificio de Oficinas Gubernamentales Distrito Nacional, República Dominicana Tel. + 809 221 7909 / 796 1586 Fax + 809 2219002 E-mail jestrada@idac.gov.do
Francisco Bolivar León Director de Navegación Aérea	Instituto Dominicano de Aviación Civil Av. México esq. 3 de marzo, Edificio de Oficinas Gubernamentales Distrito Nacional, República Dominicana Tel. + 809 221 7909 ext 458-519 Fax + 809 221 2825 E-mail bleon@idac.gov.do Frankleon100@hotmail.com
<i>ARINC</i>	
Angel López Lucas Director	ARINC 5200 Blue Lagoon Drive Suite 840 Miami, Florida 33126, United States Tel. + 305 263 5772 E-mail alucas@arinc.com

Décima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Lista de Participantes

iii - 6

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TEL. / FAX / E-MAIL
COCESNA (<i>Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea</i>)	
Bayardo Pagoada Figueroa Presidente Ejecutivo de COCESNA	COCESNA 150 Metros al sur del Aeropuerto Toncontín Tegucigalpa, Honduras Tel. + 504 234 3360 Fax + 504 234 2550 E-mail bayardo.pagoada@cocesna.org
Juan Carlos Trabanino Director ACNA	COCESNA 150 Metros al sur del Aeropuerto Toncontín Tegucigalpa, Honduras Tel. + 504 234 3360 Fax + 504 234 2987 E-mail jtrabanino@cocesna.org
OACI	
Loretta Martin Directora Regional	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) Av. Presidente Masaryk 29 – 3er Piso Col. Chapultepec Morales, México D.F., 11570, México Tel: + 52 55 5250 3211 Fax: + 52 55 5203 2757 E-mail: icao_nacc@mexico.icao.int Web: www.mexico.icao.int
Michiel Vreedenburgh Director Regional Adjunto	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) Av. Presidente Masaryk 29 – 3er Piso Col. Chapultepec Morales, México D.F., 11570, México Tel: + 52 55 5250 3211 Fax: + 52 55 5203 2757 E-mail: icao_nacc@mexico.icao.int Web: www.mexico.icao.int
Hindupur Sudarshan Consultor Sección de la Gestión de Tránsito Aéreo Dirección de Navegación Aérea	Sede de la OACI 999 University Street, Room Number 7.20.46 Montréal, Quebec, H3C 5H7, Canada Tel. + 514 954 8219 ext. 8190 Fax + 514 954 6077 E-mail hsudarshan@icao.int Web: www.icao.int
Raúl Martínez Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) Av. Presidente Masaryk 29 – 3er Piso Col. Chapultepec Morales, México D.F., 11570, México Tel: + 52 55 5250 3211 Fax: + 52 55 5203 2757 E-mail: rmartinez@mexico.icao.int icao_nacc@mexico.icao.int Web: www.mexico.icao.int

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Revisión y aprobación del orden del día y horario preliminar

1.1 La Secretaría presentó la NE/01 invitando a la Reunión a aprobar el orden del día provisional y el horario de la Reunión. La Reunión aprobó el orden del día y el horario como se presenta en la reseña de este Informe.

Cuestión 2

del orden del día: Revisión de las conclusiones válidas de las reuniones previas del C/CAR/DCA

2.1 La Secretaría presentó la NE/02, en la cual se revisó el estado de las conclusiones de reuniones previas de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, que continuaban vigentes después de la última Reunión C/CAR/DCA/9 celebrada en julio de 2007. La Reunión acordó que todas las siguientes Conclusiones estaban finalizadas o reemplazadas por tiempo, eventos o una Conclusión subsecuente de la NACC/DCA/3: 7/2, 7/12; 7/14, 8/4, 8/5, 8/6, 9/1, 9/2, 9/3, 9/4, 9/5, 9/6, 9/7. Por lo tanto, la Reunión comenzó sin conclusiones válidas de reuniones previas.

Cuestión 3

del orden del día: Revisión de las conclusiones válidas pertinentes de otras reuniones relacionadas

- *Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/3)*
- *Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/15)*
- *Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA/1)*

3.1 La Secretaría presentó la NE/03, en la cual se revisó el estado de las conclusiones de: la Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/3), Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/15) y Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA/1), sobre cuestiones de navegación aérea y seguridad operacional de la aviación entre otros asuntos regionales y mundiales de aviación civil. Se comentó en la Reunión que en el caso de la NACC/DCA/3 y el GREPECAS/15, estas conclusiones son producto de la adopción de los proyectos de conclusión elaborados por el Grupo de Trabajo y Subgrupos respectivos, y se presentaron a la consideración los Directores C/CAR/DCA/10 de Aviación Civil del Caribe Central para efecto de seguimiento.

3.2 Cada conclusión fue revisada y se efectuaron comentarios pertinentes por la Secretaría de la OACI, iniciando con las conclusiones vigentes de la Reunión NACC/DCA/3, en la que se discutieron temas como la implantación del nuevo formato de la OACI del Plan de Vuelo y temas de igual relevancia en materia de ATM y CNS, así como mejoras en los servicios MET, la transición del AIS a AIM, entre otros.

3.3 Además, la Secretaría presentó para su revisión el estado de las conclusiones de la Reunión GREPECAS/15, que contiene importantes acuerdos sobre las áreas de navegación aérea para el cumplimiento de los SARPS y del plan de navegación aérea regional y mundial.

3.4 Por último, se revisaron las Conclusiones que se acordaron en la Reunión RASG-PA/1. Sobre este tema, tomando en consideración que el RASG-PA es el punto focal para la armonización y coordinación de esfuerzos en la seguridad operacional dirigidos a reducir los riesgos de la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NAM/CAR), y Sudamérica (SAM), se tomó nota sobre la importancia de apoyar y promover la implantación de iniciativas de seguridad operacional establecida por el RASG-PA.

3.5 La Reunión comentó durante la revisión de las conclusiones que muchas fechas límites de implantación están establecidas para este año de 2009, por lo que habría que evaluar el avance de las acciones de implementación requeridas, y las dificultades enfrentadas debido al tiempo limitado y las limitaciones de recursos en los Estados/Territorios y la OACI, teniendo en cuenta las prioridades de los diferentes procesos de implementación de la Región del Caribe Central para el cumplimiento de los acuerdos en los campos de navegación aérea.

3.6 La Representante de Cuba recordó que la Conclusión 15/2 del GREPECAS solicitó a la Sede de la OACI considerar una extensión en la fecha de aplicación de las áreas 1 y 4 y las áreas 2 y 3 del e-TOD para el 2010 y 2013 respectivamente. Sin embargo, la Sede de la OACI, mediante la Carta a los Estados Ref. AN 2/2.2-09/13 de fecha 23 de abril de 2009, sólo modificó la fecha mencionada en el Anexo 15, Capítulo 10, para las áreas 2 y 3 del e-TOD, al 15 de noviembre de 2012.

3.7 Además, el Representante de Haití enfatizó la importancia de avanzar en el proceso de transición del AIS al AIM como un apoyo al Concepto Operacional ATM.

Cuestión 4
del orden del día: Asuntos relativos a la seguridad operacional de la aviación

4.1 Base de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea del GREPECAS (GANDD)

4.1.1 La Secretaría presentó la NE/04 que proporcionó una actualización del estado de las deficiencias de navegación aérea notificadas para los Estados y Territorios de la Región del Caribe Central. Se recordó a la Reunión que la última versión de la base de datos de deficiencias siempre está disponible en el sitio web de la Oficina NACC de la OACI en el siguiente enlace: www.mexico.icao.int/gandd2.html.

4.1.2 La Reunión tomó nota que los Estados/Territorios del C/CAR han realizado esfuerzos para corregir las deficiencias clasificadas con prioridad “U” y que la OACI, en coordinación con los Estados como preparación para la reunión GREPECAS/15 celebrada en 2008, realizó una revisión de la clasificación de prioridades de las deficiencias usando el Modelo de Evaluación de Riesgo SMS de la OACI, presentado en el **Apéndice A** a esta parte del Informe. Como resultado, la Reunión notó que un gran número de deficiencias habían sido reclasificadas de “U” a “A” y que ya no existen deficiencias de prioridad “U” notificadas para los Estados y Territorios C/CAR. Sin embargo, se tomó nota de que 171 (89%) de las 192 deficiencias no resueltas notificadas para los Estados/Territorios C/CAR están clasificadas con la Prioridad “A”, relacionadas con seguridad operacional. La Reunión también revisó la distribución de deficiencias vigentes prioridad “A” notificadas para la Región C/CAR, las cuales mostraron el porcentaje más alto de deficiencias relacionadas con seguridad operacional en las áreas AGA (59%), AIS (26%) y MET (12%), enfatizando la necesidad de enfocarse en mejoras en estas áreas en particular.

4.1.3 La Reunión notó que los Estados/Territorios del C/CAR necesitan mejorar la resolución de deficiencias de navegación aérea en varias de las áreas. En este sentido, los siguientes organismos están disponibles para proporcionar una asistencia eficiente a los Estados/Territorios:

- la Oficina Regional NACC de la OACI;
- el programa de Cooperación Técnica de la OACI;
- la Junta de Seguridad de la Aviación del GREPECAS; y
- el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA).

4.1.4 Esta asistencia puede proporcionarse de las siguientes formas:

- expertos para preparar planes de acción para la resolución de deficiencias;
- expertos para asesorar y ayudar en la implantación de planes de acción;
- expertos para desarrollar procedimientos y documentos de orientación para servicios;
- proyectos para conseguir, instalar y poner en servicio nuevos equipos y sistemas;
- proyectos para expandir o desarrollar nuevas instalaciones e infraestructura; y
- proyectos para reparar o mejorar los equipos, sistemas, instalaciones e infraestructura existentes.

4.1.5 Se alentó a los Estados/Territorios del C/CAR a solicitar la ayuda de la OACI, de la Junta de Seguridad de la Aviación (ASB) del GREPECAS y/o del RASG-PA para evaluar la prioridad de las deficiencias, preparar planes de acción y resolver sus deficiencias de navegación aérea.

4.1.6 La Secretaría notó que era probable que se hayan resuelto más deficiencias actualmente identificadas en la base de datos, pero que su resolución no ha sido notificada a la OACI por los Coordinadores Nacionales de la GANDD de los Estados/Territorios. Cuba y la República Dominicana mencionaron que han tenido dificultades para enviar actualizaciones en línea vía la GANDD. La OACI dará el seguimiento necesario para asegurar que se resuelva cualquier problema. Ambos Estados también informaron que han enviado directamente a la Oficina Regional NACC de la OACI sus actualizaciones, pero que las éstas todavía no estaban reflejadas en la GANDD. La Secretaría aclaró el proceso de verificación para los reportes recibidos de los Estados. Además, si el eliminar una deficiencia depende de una enmienda al Plan de Navegación Aérea, esto representa un proceso adicional que demorará que las actualizaciones se vean reflejadas en la GANDD.

4.1.7 Se invitó a los Estados/Territorios a presentar a la Secretaría durante la Reunión, actualizaciones a la prioridad y al estado de sus deficiencias. Cuba y la República Dominicana han enviado sus actualizaciones previas a la reunión y Aruba y las Antillas Neerlandesas han presentado actualizaciones durante la Reunión. Estas actualizaciones serán revisadas por la OACI en coordinación con los Estados/Territorios correspondientes y con las Organizaciones Internacionales cuando corresponda, y las actualizaciones necesarias serán introducidas a la GANDD por la OACI.

4.1.8 Como resultado de las discusiones bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Reunión decidió adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSION 10/1 RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Que los Estados/Territorios del C/CAR:

- a) informen inmediatamente a la Oficina Regional NACC de la OACI de cualquier cambio en el Coordinador Nacional de la GANDD;
- b) re-evalúen la prioridad de las deficiencias usando la metodología de la OACI para la evaluación de riesgo de gestión de la seguridad operacional e informen a la Oficina Regional NACC de la OACI sobre cualquier cambio en la prioridad de las deficiencias, para fines de 2009;
- c) preparen y actualicen los planes de acción para la resolución de cada deficiencia notificada usando el formato presentado en el **Apéndice B** a esta parte del Informe, y los envíe a la Oficina Regional NACC de la OACI, para fines a fines de 2009;
- d) resuelvan cada deficiencia notificada en base al plan de acción, tan pronto como sea posible;
- e) soliciten asistencia de la OACI, de la ASB del GREPECAS y/o del RASG-PA para preparar planes de acción y resolver deficiencias, si se requiere; y
- f) actualicen periódicamente la GANDD con cualquier información nueva sobre los cambios en prioridad y/o la resolución de deficiencias notificadas.

4.2 *Programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)*

4.2.1 La Secretaría presentó la NE/05, la cual proporcionó una perspectiva general sobre el progreso y resultados de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional del Programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) para los Estados en la Región del Caribe Central.

4.2.2 Se resaltó que Cuba y Jamaica han finalizado el proceso de auditoría y actualmente se encuentran implementando sus planes de acción correctiva de dicho plan, en el caso de Cuba reportó una terminación del 73%. Bahamas y República Dominicana han sido auditados y el Informe Final de la Auditoría de la OACI y los planes de acción correctiva del Estado están siendo preparados actualmente. Haití no ha sido auditado aún debido a la fase de seguridad de las Naciones Unidas vigente. Sin embargo, Haití está tentativamente programado a ser auditado a finales de 2010.

4.2.3 Respecto a la transparencia y el consentimiento otorgado por los Estados de publicar los resultados posteriores a la auditoría en el sitio de Intercambio de Información de Seguridad Operacional de la OACI (FSIX), se hace notar que Bahamas aún no ha dado su consentimiento, mientras que Cuba, Jamaica y la República Dominicana sólo han dado consentimiento de publicar la tabla con los resultados de la auditoría pero no los informes de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. República Dominicana informó a la Reunión sobre su intención de dar el consentimiento de publicar el informe completo.

4.2.4 La Reunión tomó nota que los resultados muestran que los Estados C/CAR, como grupo subregional, reflejan un mayor porcentaje de falta de aplicación eficaz (46%) en comparación con el promedio mundial (42%) en general, y en cada elemento crítico (CE), excepto el CE1 – legislación aeronáutica básica y el CE6 – obligaciones de otorgamiento de licencias y certificación. Sin embargo, la agrupación no reflejó un gran rango de resultados individuales de auditoría entre los cuatro Estados auditados y los resultados fueron desde muy malo a muy bueno.

4.2.5 Los elementos críticos en los cuales los Estados C/CAR como grupo han tenido el mayor porcentaje de falta de aplicación eficaz son los siguientes:

- CE4 – Calificación e instrucción del personal técnico – 70%;
- CE3 – Sistema de aviación civil y funciones de vigilancia de la seguridad operacional – 60%;
- CE8 – Resolución de cuestiones de seguridad – 55%; y
- CE5 – Procedimientos y orientación técnica – 54%.

4.2.6 Los resultados de las auditorías USOAP de la OACI demostraron que los Estados C/CAR requieren mejorar sus sistemas de seguridad operacional en diversos elementos críticos. Las áreas que requieren acciones correctivas son aquellas donde las siguientes entidades pueden proporcionar ayuda efectiva a los Estados:

- La Oficina Regional NACC de la OACI;
- El programa de cooperación técnica de la OACI;
- Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS);
- El programa de implantación, asistencia y desarrollo de la OACI (ISD);

- Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA);
- Las Organizaciones Regionales para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO), por ejemplo, la *Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System* (CASSOS), el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA); y
- Otros Estados de manera bilateral, por ejemplo, Cuba informó que han proporcionado asistencia a Nicaragua y a Venezuela previo a la auditoría

4.2.7 En respuesta a los elementos críticos en los que los Estados C/CAR como grupo tuvieron el mayor porcentaje de falta de aplicación eficaz, la ayuda puede ser otorgada de las siguientes formas:

- expertos que conduzcan eventos educativos para instruir al personal
- expertos que apoyen las actividades de la vigilancia de la seguridad operacional
- expertos que preparen los planes de acción correctiva
- expertos que desarrollen procedimientos y documentación de orientación

4.2.8 Se alentó a los Estados C/CAR a solicitar asistencia, en caso de ser requerido, a la OACI, el RASG-PA, las RSOOs y otros Estados para que mejoren sus sistemas nacionales de vigilancia de la seguridad operacional, la resolución de los resultados de auditorías, la preparación e implantación de los planes de acción correctiva y la provisión de capacitación para el personal, así como el desarrollo de documentación.

4.2.9 La Secretaría también presentó la NI/07 sobre el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) y resaltó que el objetivo principal de este órgano es el de financiar proyectos relacionados con la seguridad operacional para corregir deficiencias identificadas principalmente a través del Programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), para las cuales los Estados no pueden proporcionar u obtener los recursos financieros necesarios. Sin embargo, desde el establecimiento del IFFAS, no se han asignado proyectos de seguridad operacional financiados por dicha entidad en las regiones de las Américas. Se alentó a los Estados a solicitar información y el formulario de solicitud para asistencia del IFFAS en la página web ubicada en www.icao.int/iffas.

4.2.10 La Secretaría también hizo referencia al Programa de implantación, asistencia y desarrollo de la OACI (ISD), el cual está enfocado en facilitar asistencia a los Estados para resolver las deficiencias en la seguridad operacional y en la seguridad de la aviación identificadas por el Programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y el Programa universal de la OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). Sin embargo, desde su establecimiento, el único proyecto para las Américas reportado por el ISD es el Programa OACI/Canadá de Instrucción sobre Seguridad de la Aviación en las Regiones CAR/SAM, el cual se discute bajo la Cuestión 5.2 del orden del día. Por lo tanto, se alentó a los Estados a buscar asistencia del ISD por medio de la Oficina Regional NACC de la OACI.

4.2.11 Como resultado de la discusión sobre esta cuestión del orden del día, la Reunión decidió adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 10/2

**MEJORAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE VIGILANCIA DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL**

Se alienta a que;

- a) Haití, quien no ha sido auditado todavía, actualice la lista de verificación del cumplimiento previo a la auditoría programada en 2010;
- b) Bahamas y la República Dominicana, quienes ya han sido auditados pero cuyo informe final no ha sido publicado, actualicen sus listas de verificación del cumplimiento antes de que el informe final sea publicado;
- c) Bahamas y la República Dominicana, quienes están desarrollando sus planes de acción correctiva, deberían considerar todas las observaciones de cada resultado de las auditorías estableciendo los plazos de acciones correctivas propuestas a corto y largo plazo;
- d) los Estados C/CAR, en caso de que lo requieran, deberían considerar solicitar ayuda de la OACI, el RASG-PA, las RSOOs y/o cualquier otro Estado, de manera bilateral, para mejorar sus sistemas de seguridad operacional, incluyendo la resolución de los resultados de las auditorías, la preparación e implantación de los planes de acción correctiva, y la provisión de instrucción para el personal, así como el desarrollo de procedimientos y documentación de orientación;
- e) una vez que el ciclo de auditorías bajo el enfoque sistémico global (CSA) del USOAP haya finalizado, la Oficina Regional NACC de la OACI llevará a cabo un análisis de los resultados de las auditorías realizadas en los Estados C/CAR y entregará un informe a los Estados indicando las razones probables y posibles soluciones para la falta de aplicación eficaz de los ocho elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional; y
- f) Bahamas debería considerar dar su consentimiento para publicar los resultados de la auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional en el sitio de Intercambio de Información de Seguridad Operacional de la OACI (FSIX).

4.2.12 La Secretaría presentó el IP/03 sobre la decisión del Consejo de la OACI para aprobar el enfoque de supervisión continua (CMA) para la continuación del Programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) después del 2010, el cual será presentado para la Resolución de la Asamblea de la OACI durante su 37ª Sesión a celebrarse en 2010. En esta nota también se describe una de las actividades de intervención planeadas dentro del marco del CMA del USOAP, referida como Misiones de Validación Coordinada de la OACI (ICVM), que se iniciarán en 2009, para su implantación durante el periodo de transición entre el CSA y los ciclos del CMA para apoyar los objetivos de la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB). La Reunión fue informada que la Secretaría de la OACI proporcionará a los Estados una notificación formal respecto a la decisión del Consejo para adoptar el CMA y proporcionar a todos los Estados actualizaciones frecuentes mediante Boletines Electrónicos.

4.2.13 La República Dominicana comentó que, en principio, apoya la implementación del CMA, notando el beneficio de usar la cantidad extensa de datos recogidos mediante la realización de las auditorías bajo el CSA, vincular dichos datos con información disponible de diversas fuentes y utilizar la base de datos creada para generar análisis sobre factores que determinen el índice de riesgo real. Igualmente, resaltó que bajo el enfoque del CMA, los Estados con un alto porcentaje de falta de implementación de los SARPS se pautarían para ser auditados y en algunos casos sería más apropiado proporcionar cooperación técnica y/o asistencia operacional en vez de conducir una auditoría, haciendo un uso más eficiente de los recursos.

4.2.14 Sin embargo, la República Dominicana mencionó las siguientes reservas:

- La recopilación de la información relevante por sí sola, no podrá reflejar la capacidad de un Estado de vigilar la seguridad operacional, sin que la información obtenida sea verificada mediante la observación, examen de documentos o entrevistas. Un Estado puede tener problemas significativos de seguridad operacional y no sería auditado puesto que la información incorporada en el sistema en línea está reflejando total cumplimiento.
- No está claro como se cerrarían las constataciones abiertas bajo el CSA, por lo que podría preverse que algunos Estados estén dispuestos a costear visitas de seguimiento o nuevas auditorías para cerrarlas.
- El principio de universalidad se perderá pues todos los Estados no serán evaluados de la misma forma.

4.2.15 La República Dominicana recomendó:

- Si se adopta el CMA, que se valide el progreso que los Estados hayan alcanzado de acuerdo con su Plan de Acción de Medidas Correctivas, con la posibilidad de que se hagan visitas de seguimiento para cerrar las constataciones que han quedado abiertas del presente ciclo de auditorías.
- Se debe llevar a cabo una adecuada validación de los datos.
- La aprobación del CMA hace obligatoria la ampliación del marco de referencia de la Junta de Revisión de los Resultados de las Auditorías y aún más urgente la necesidad de designar los recursos que son brindados a las Oficinas Regionales de la OACI en función de las tareas asignadas y los resultados esperados.

4.2.16 La Secretaría se comprometió a transmitir los comentarios a la Secretaría en la Sede de la OACI desarrollando la metodología y las herramientas requeridas para implantar un CMA, incluyendo la orientación detallada que sea necesaria para los Estados y llevar a cabo las Misiones de Validación Coordinada de la OACI (ICVM) programadas durante la fase de transición. Además, la Secretaría sugirió que los Estados envíen sus comentarios a la OACI conforme reciban las notificaciones formales del desarrollo del CMA así como durante la Conferencia de Alto Nivel de la OACI sobre Seguridad Operacional y la 37ª Sesión de la Asamblea, ambas a celebrarse durante 2010.

4.3 *Programa de seguridad operacional del Estado/sistemas de gestión de la seguridad operacional (SSP/SMS)*

4.3.1 La Secretaría presentó la NE/06 sobre la evolución de los conceptos de seguridad operacional y subsecuente implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y Programas de Seguridad Operacional de los Estados (SSP) y los retos tanto para la industria como para los encargados de la normatividad. Esta nota presentó una perspectiva sobre la evolución, los retos y algunos asuntos de implementación asociados con el proceso de migración hacia el entorno SMS/SSP.

4.3.2 La Reunión fue informada que la OACI está facilitando un enfoque estratégico de los proyectos de implementación de la gestión de la seguridad operacional en todo el mundo y que el apoyo de la OACI a los Estados en sus planes de implementación de SMS/SSP puede facilitar enormemente sus esfuerzos en este sentido. La OACI ha desarrollado un Curso de implementación de los Sistemas de Seguridad Operacional de los Estados (SSP) y un Curso de capacitación sobre la Gestión de Datos de Seguridad Operacional (ECCAIRS). Se invitó a los Estados a considerar la posibilidad de solicitar a la Oficina Regional NACC de la OACI el dar un curso de implementación SSP básico para el personal de las Autoridades de Aviación Civil.

4.3.3 En este sentido, se informó a la Reunión que la Oficina Regional NACC de la OACI ha realizado un curso de capacitación en español para los Estados/Territorios de la Región CAR el pasado mes de marzo de 2009. Un curso SSP y ECCAIRS en inglés está programado durante la primera semana de diciembre de 2009, sujeto al ofrecimiento de algún Estado/Territorio para auspiciar el evento. Los detalles de los cursos de capacitación SSP/gestión de datos de seguridad operacional y las condiciones y requerimientos para el auspicio de un curso fueron enviados en la Carta circular de la OACI fechada el 13 de noviembre de 2008 (Ref. AN 12/52.1-08/70). Se invitó a los Estados/Territorios que asisten a esta Reunión a considerar la posibilidad de auspiciar el seminario en inglés programado para 2009.

4.3.4 Se instó a los Estados que aún no lo hayan hecho, a desarrollar un plan de implementación SSP y empezar las actividades relacionadas lo antes posible para cumplir con los SARPs de la OACI. Aunque la OACI tiene un número limitado de instructores disponibles para proporcionar cooperación técnica a solicitud de un Estado, se están haciendo todos los esfuerzos para atender todas las solicitudes aunque sea con algún retraso y a un costo nominal. Los Estados que deseen aprovechar esta oferta u obtener mayores informes sobre este asunto pueden contactar a la Oficina Regional NACC de la OACI o visitar el sitio web en: <http://www.icao.int/anb/safetymanagement>.

4.3.5 Estados Unidos comentó sobre la distinción de responsabilidades entre el regulador y su SSP y el proveedor de servicio y su SMS, resaltando la importancia a los reguladores para que los proveedores de servicio tengan un SMS sólido y efectivo y así reducir la carga sobre el regulador y sus actividades de vigilancia y recursos.

4.4 *Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA)*

4.4.1 La Secretaría presentó la NE/07 que proporcionó los antecedentes, objetivos, estructura y actividades del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA), establecido como el foro más importante para agrupar todos los interesados para encaminar los riesgos de seguridad operacional en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica.

4.4.2 La Primera Reunión del RASG-PA se celebró en noviembre de 2008 y participaron Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, Organizaciones Internacionales (ACI/LAC, ALTA, CASSOS, COCESNA, EASA, IATA, IFALPA, IFATCA), líneas aéreas, operadores de aeropuertos y fabricantes de aeronaves.

4.4.3 La Reunión inaugural aprobó los Términos de Referencia del RASG-PA y acordó su estructura organizacional, la cual define la membresía, la composición del Comité Directivo Ejecutivo y el criterio de elección de los Presidentes que representan las subregiones.

4.4.4 La Reunión inaugural del RASG-PA también estableció un nuevo marco y mecanismo para la cooperación y colaboración regional entre organismos gubernamentales del sector aeronáutico y la industria. La iniciativa, una primicia en la esfera de la aviación civil, fue concebida para cerrar la brecha entre la navegación aérea y las actividades de implementación de la seguridad operacional en la que participan Estados, organizaciones internacionales, líneas aéreas, proveedores de servicios de navegación aérea, aeropuertos, fabricantes y organizaciones regionales que se ocupan de la seguridad operacional de la aviación en todas las Américas. El nuevo grupo de seguridad operacional sirve como punto focal para asegurar la armonización y coordinación de las iniciativas de seguridad operacional destinadas a reducir los peligros y riesgos en la aviación en las Regiones NAM/CAR/SAM.

4.4.5 El Grupo representa regionalización de las iniciativas en materia de seguridad operacional de la aviación civil internacional para que los Estados comprueben que cuando unen sus recursos en cuanto a conocimientos especializados de aviación, pueden lograr verdaderas mejoras en el campo de la seguridad operacional de manera oportuna y sostenible mediante la cooperación internacional. La labor del grupo se sustenta en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR) de la ISSG, los cuales proporcionan una estrategia para que todos los interesados trabajen juntos para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil. Los Gobiernos y la industria trabajarán juntos para identificar posibles peligros de seguridad operacional y para mitigar los riesgos a un nivel aceptable, de este modo logrando avances significativos en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación civil.

4.4.6 La planificación del RASG-PA está enfocada a eliminar la duplicación de esfuerzos y reducir recursos humanos y gastos financieros, los cuales son extremadamente limitados en las Regiones CAR/SAM. Todos los interesados participantes están buscando fuentes de financiamiento alternativas de organizaciones que tienen un claro interés en reducir los riesgos de la seguridad operacional de la aviación en el área, así reduciendo la necesidad de basarse solamente en el financiamiento por parte de los Estados.

4.4.7 A nivel regional, el GREPECAS es un órgano encargado de desarrollar y promover la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea, de acuerdo con el GANP. Asimismo, el RASG-PA es un órgano encargado del desarrollo y promoción de la implementación del GASP y GASR en la Región.

4.4.8 El RASG-PA es el primer grupo regional sobre seguridad operacional que fue establecido y la OACI ahora está considerando que el mismo mecanismo sea implantado por otras regiones de la OACI.

4.4.9 El establecimiento del RASG-PA para la cooperación y armonización regional para la implementación de iniciativas y mejoras de la seguridad operacional está cumpliendo con los objetivos de la Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI) 5 del GASP y la estrategia del Área de Focalización 5 de la GASR para asegurar la coordinación consistente de los programas regionales de seguridad operacional de la aviación. Los logros y resultados del RASG-PA a la fecha, han incluido talleres sobre las GSI/3, GSI/5, GSI/7 y GSI/12, Proyectos sobre las GSI/2, GSI/3 y GSI/12, y el inicio del intercambio, análisis y consolidación de información de seguridad operacional.

4.4.10 Sin embargo, el éxito del RASG-PA depende del compromiso, participación y contribuciones de sus miembros tanto de Estados e industria por igual, con apoyo financiero y en especie. Los resultados a la fecha se han logrado solamente con el apoyo en especie por parte de los miembros del RASG-PA tales como el auspicio de eventos, provisión de expertos, contribuciones a los proyectos, e intercambio de información y herramientas sujetas a derecho de propiedad sobre seguridad operacional. Se recibió apoyo financiero por parte de Boeing, el cual ha permitido el financiamiento del Proyecto 1 (Re-nombrado Proyecto GSI/3.A): Flujo Efectivo de Información sobre Peligros, el cual está relacionado con el GASP GSI/3 – *Notificación Eficiente de Errores e Incidentes*. Los donadores de apoyo en especie incluyen a Colombia, Costa Rica, Estados Unidos (CAST), Jamaica, ACI/LAC, ALTA, BOEING, COCESNA (ACSA), IATA, IFALPA y Shell Aviation. Se requiere que el apoyo en especie continúe y crezca, y es necesario asegurar financiamiento adicional para que el RASG-PA continúe cumpliendo sus objetivos.

4.4.11 La Reunión RASG-PA/02 se llevará a cabo en Colombia, del 2 al 6 de noviembre de 2009 y se alienta a los Estados/Territorios del C/CAR a participar en dicha reunión con representantes de la DGAC, aeropuertos y líneas aéreas.

4.4.12 Estados Unidos ofreció todo su apoyo al RASG-PA y resaltaron la importancia de juntar, compartir y analizar datos de seguridad operacional. Jamaica, el primer Presidente del RASG-PA, expresó su agradecimiento a los Estados Unidos por ofrecer su ayuda y apoyo al RASG-PA.

4.4.13 Como resultado de la discusión sobre esta Cuestión del Orden del Día, la Reunión decidió adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 10/3 GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL - PANAMERICANO

Que los Estados y Territorios del C/CAR:

- a) apoyen al RASG-PA asignando representantes de un nivel apropiado para asistir a las reuniones y participar en los proyectos;
- b) aporten contribuciones que incluyan expertos, capacitación, auspicio de eventos, e intercambio de información, experiencias y herramientas de la seguridad operacional de la aviación; y
- c) aseguren la asistencia de gerentes de seguridad operacional de alto nivel de la Autoridad de Aviación Civil, operadores de aeropuertos, ANSPs y representantes de líneas aéreas a la reunión RASG-PA/02 y al seminario que se llevarán a cabo en Bogotá, Colombia del 2 al 6 de noviembre de 2009.

4.5 *Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)*

4.5.1 Jamaica presentó la IP/04 en representación de “Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System” (CASSOS), la Organización de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) establecida por el CARICOM. La Reunión fue informada de la transformación del RASOS a CASSOS bajo CARICOM para disponer del nivel político y apoyo necesario, aunque la membresía a CARICOM no es un pre-requisito para ser miembro de CASSOS. Además, el primer mandato de RASOS para cubrir los Anexos 1, 6 y 8 se ha expandido en el CASSOS para cubrir todos los Anexos de la OACI. CASSOS está enfocado en la compartición de los recursos técnicos para las actividades de vigilancia de la seguridad operacional, en particular, la calificación y capacitación del personal. Jamaica expresó su gratitud a la FAA y TSA de los Estados Unidos, Transport Canada y a la OACI por su apoyo al RASOS desde su establecimiento y esperan que CASSOS reciba el mismo apoyo. Los Estados Unidos confirmaron que apoyaran a CASSOS y expresaron su agradecimiento por ser invitados a participar en su desarrollo y actividades.

4.6 *Otros asuntos de la seguridad operacional de la aviación*

4.6.1 La Secretaría presentó la NE/08 la cual proporcionó un informe del progreso de las medidas tomadas por la OACI para tratar el asunto de los pabellones de conveniencia, así como el progreso del informe a la fecha sobre el desarrollo de un registro internacional de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC). Se alentó a los Estados/Territorios del C/CAR a utilizar la nueva edición avanzada del *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335), el cual ayudará a los Estados a garantizar la implantación de un programa de vigilancia de la seguridad operacional para todas las operaciones aéreas comerciales, incluyendo aquellas de explotadores internacionales. Asimismo, se alentó a los Estados/Territorios del C/CAR a participar en las bases de datos que se están desarrollando por la OACI tan pronto estén disponibles, como por ejemplo, el sistema internacional de información sobre aeronaves de la OACI (IIAIS) y el registro internacional de explotador de servicios aéreos (AOC).

4.6.2 Los Estados Unidos expresaron su apoyo para las iniciativas de la OACI y describieron la preparación continua de reglamentaciones para el nuevo requerimiento del re-registro de las aeronaves, así como otras actividades que se están llevando a cabo en Estados Unidos, las cuales tienen los mismos objetivos, mencionando como ejemplo reciente, la colaboración con la República Dominicana respecto a un explotador ilegal.

4.6.3 La Secretaría presentó la IP/06, la cual proporcionó información sobre la Octava Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) celebrada en Montreal en octubre de 2008. El tema de la reunión fue el “Desarrollo de investigaciones para mejorar la seguridad operacional en el mundo”. Sobre este tema, la Reunión discutió diversas disposiciones importantes del Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* con la finalidad de mejorar y ampliar el alcance de las investigaciones en un ambiente rentable. Para mayor información sobre la Reunión AIG/08, incluyendo los informes sobre resultados y recomendaciones, está disponible en la página web de la reunión en www.icao.int/aigdiv08.

4.6.4 La Secretaría presentó la NI/05 con información sobre la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional, programada en Montreal del 29 al 31 de marzo de 2010, a la cual se alentó a los Estados C/CAR a participar. La Conferencia tiene como propósito reunir a los miembros de la administración superior de las autoridades de aviación civil de los Estados, para que lleguen a un consenso, contraigan compromisos y formulen las decisiones necesarias para el progreso eficaz y eficiente de las actividades clave de seguridad operacional de la OACI y los Estados contratantes. Los objetivos globales preliminares y resultados propuestos de la Conferencia incluyen:

- el marco de seguridad operacional de la OACI;
- evolución del programa de auditoría de los Estados;
- manejo de la transición hacia el entorno del programa estatal de seguridad operacional (SSP);
- el vínculo entre el SSP y el enfoque de vigilancia continua (CMA);
- intercambio de información sobre seguridad operacional;
- protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional;
- nuevo Anexo sobre la gestión de la seguridad operacional; y
- armonización de las normas y procesos para evitar la certificación múltiple.

4.6.5 Estados Unidos presentó el IP/16 sobre seguridad operacional en los aeródromos de los Estados Unidos, informando a la Reunión que la FAA asigna una alta prioridad al mejoramiento de la seguridad operacional en los aeródromos y que, en conjunto con la industria, los explotadores de aeropuertos y los controladores de tránsito aéreo, ha implantado diversas medidas para reducir el riesgo de incursiones en la pista. La Secretaría comentó que varias de las medidas descritas en la nota no están contempladas dentro de las SARPS de la OACI, pero que el Grupo de Expertos sobre Aeródromos de la OACI y sus Grupos de Trabajo sobre diseño de aeródromos y ayudas visuales se encontraban revisando las propuestas de enmienda al Anexo 14 – *Aeródromos*. Una medida que ya ha sido incorporada por la OACI es la señal mejorada del eje de la calle de rodaje (refiérase al Anexo 14, Volumen I, Enmienda 10, aplicable en noviembre de 2009). Las cuestiones que están siendo revisadas por la OACI incluyen soluciones tecnológicas para las incursiones en la pista (por ejemplo, Estado de las luces de pista, - RWSL y la Señal de ocupación de la pista para la aproximación final - FAROS), sistemas de detención en el extremo de la pista (por ejemplo EMAS) y asuntos de diseño tales como calles de rodaje en los extremos de pista. Las mejoras en los procedimientos y la introducción de tecnologías nuevas podrían mejorar la seguridad operacional en las pistas.

4.6.6 Estados Unidos presentó la IP/17 sobre Gestión de peligros de fauna para las aeronaves e informó a la Reunión sobre los requerimientos de la FAA para la educación e instrucción de biólogos de fauna que llevan a cabo evaluaciones de peligro de fauna y la instrucción para el personal de aeropuertos involucrado en la implantación de planes de gestión de peligro de fauna en aeropuertos certificados. La FAA requiere que los aeropuertos certificados que tengan un registro de impacto con aves realicen evaluaciones del peligro de fauna. Basándose en los resultados de las evaluaciones del peligro de fauna, el aeropuerto podría necesitar desarrollar un plan de gestión de peligro de fauna que documente cuáles procedimientos tiene que implantar el aeropuerto para controlar la fauna en o cerca del aeropuerto. La Secretaría comentó que la conclusión de la nota para que los Estados/Territorios consideren desarrollar e implantar planes efectivos de mitigación de peligro de fauna apoya las SARPS de la OACI relacionadas así como material de orientación sobre reducción del peligro de impacto con aves/fauna (refiérase al Anexo 14, Vol. I, Enmienda 10, aplicable en noviembre de 2009). La Secretaría recordó a la Reunión de la existencia del Comité Regional CAR/SAM de Prevención de Peligro Aviario (CARSAMPAF) establecido por el AGA/AOP/SG del GREPECAS para tratar las deficiencias reportadas en las regiones sobre la gestión del peligro de fauna/aviario en los aeródromos. La próxima reunión del CARSAMPAF está programada a celebrarse en Granada del 24 al 27 de noviembre de 2009.

METODOLOGÍA PARA DETERMINAR LOS TRES NIVELES DE PRIORIDAD DE LAS DEFICIENCIAS DE LA
NAVEGACIÓN AÉREA (U/A/B) SOBRE LA BASE DEL ÍNDICE DE RIESGO

Probabilidad de Riesgo	Riesgo de severidad				
	Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremadamente improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

Las deficiencias de tipo "U" corresponden al área sombreada de esta matriz (Riesgo de Índices: 5A, 5B, 5C, 4A, 4B y 3A)
Las deficiencias de tipo "A" corresponden a todos los índices de riesgo restantes
Las deficiencias de tipo "B" no están relacionadas con seguridad operacional y no corresponden a ninguno de los índices de riesgo que figuran arriba.

APPENDIX B / APÉNDICE B

ACTION PLAN FOR THE RESOLUTION OF EACH ONE OF THE REGIONAL AIR NAVIGATION DEFICIENCIES PLAN DE ACCIÓN PARA RESOLVER CADA UNA DE LAS DEFICIENCIAS REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA

State/Intl. Organization:

Estado/Org. Internacional:

Date/Fecha:

ID	Deficiency/ Deficiencia	Corrective Action/ Acción correctiva	Date of Correction/ Fecha de corrección	Executing Body/ Organo Ejecutor	Difficulties encountered/ Dificultades encontradas
Identificación de la deficiencia usando el formato AREA-NUM-REG	Descripción exacta de la deficiencia tal y como aparece en la Base de Datos	El Estado deberá informar la acción correctiva propuesta o que llevará a cabo, tomando en cuenta la acción ya descrita por la Secretaría	Fecha estimada para concluir la acción correctiva de la deficiencia, indicando al menos el año en que se finalizará	Responsable de llevar a cabo la acción correctiva	Mencionar cualquier dificultad encontrada o que se pueda presentar para la adecuada implementación de la acción correctiva.
Identify the deficiency using the format AREA-NUM-REG	Exact description of the deficiency as appears in the Databank	State must inform the proposed corrective action or to be carried out, taking into account the action described by the Secretariat	Estimated date for the conclusion of the corrective action of the deficiency, indicating at least the year in which it will be completed	Responsible of carrying out the corrective action	Indicate any difficulty encountered or that could appear for the adequate implementation of the corrective action

Cuestión 5
del orden del día: Asuntos relativos a la seguridad de la aviación (AVSEC)

5.1 Programa universal de la OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

5.1.1 La Secretaría presentó la NE/09, la cual contenía una perspectiva general del progreso y resultados de las auditorías de la seguridad de la aviación del Programa universal de la OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) en las Regiones de Norteamérica y Caribe, exceptuando a Haití. Sobre este asunto, la Reunión tomó nota que sería beneficioso para el análisis de las tendencias regionales y el desarrollo de acciones relacionadas si los resultados de las auditorías estuvieran disponibles para la subregión del Caribe Central, como es el caso de los resultados de auditoría de la seguridad operacional del USOAP.

5.1.2 Se tomó nota que los resultados de las visitas de seguimiento del USAP en la mayoría de los Estados de las Regiones NAM/CAR demostraban que habían mejoras en relación con la implantación de las SARPS del Anexo 17. Sin embargo, el cumplimiento general con las Normas del Anexo 17 fue un promedio del 29 por ciento en las Regiones NAM/CAR, una tasa menor al porcentaje mundial del 34 por ciento, enfatizando diversas áreas de preocupación. Se solicitó a los Estados a resolver estos asuntos para tener una implantación efectiva de los requerimientos de seguridad y para cumplir con las fechas de implantación en sus planes de acción correctiva. Sobre este asunto, se tomó nota de las áreas principales de preocupación en la seguridad de la aviación:

Ámbito Nacional

- Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC)
- Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CNSAC)

Ámbito Aeroportuario

- Control de acceso
- Seguridad de pasajeros y equipaje de mano
- Seguridad de la carga y el aprovisionamiento de a bordo
- Respuesta a actos de interferencia ilícita

5.1.3 Como resultado de la discusión bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión decidió adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSION 10/4 PROGRAMA UNIVERSAL DE LA OACI DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)

Que los Estados C/CAR:

- a) aseguren el apoyo necesario a su organismo AVSEC dentro de su administración para la elaboración, aprobación e implementación efectiva de su Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y la activación de su Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CNSAC);
- b) se aseguren de completar la implementación efectiva de su Plan de acción correctivo respecto a las recomendaciones del informe de auditoría USAP del primer ciclo, antes de recibir la auditoría USAP del segundo ciclo, notificando el avance de sus planes de acción a la OACI; y
- c) notifiquen a la OACI en caso de que algunas diferencias detectadas durante la auditoría USAP aún no hubieran sido corregidas.

5.2 *Instrucción AVSEC*

5.2.1 La Secretaría presentó la NE/10 sobre las actividades de instrucción en seguridad de la aviación (AVSEC) de la OACI que se ofrecen mediante el Programa de Instrucción regular de seguridad de la aviación de la OACI y el Programa OACI/Canadá de Instrucción sobre Seguridad de la Aviación en las Regiones CAR/SAM – Fase II. Se informó a la Reunión sobre el establecimiento de un nuevo Centro Regional de Instrucción de Seguridad de la Aviación (ASTC) en el idioma inglés en los Estados Unidos para complementar los otros centros de las Regiones CAR/SAM localizados en Puerto España, Quito y Buenos Aires. Se informó también a la Reunión sobre la finalización de la Fase II del Programa OACI/Canadá de Instrucción sobre Seguridad de la Aviación en las Regiones CAR/SAM a principios del 2009 y sobre la propuesta de extender el Programa a una Fase III, la cual podría comprender más instrucción o tal vez proporcionar ayuda directa de implantación a los Estados. Se recordó a los Estados/Territorios que las actividades de instrucción AVSEC de la OACI dependen del préstamo de Expertos a Corto Plazo (STE) por parte de los Estados a la OACI en calidad de instructores, bajo el Plan de Acción AVSEC.

5.2.2 Se recordó a los Estados/Territorios que comuniquen cualquier cambio de sus Puntos de contacto (PoC) AVSEC y FAL así como el envío oportuno de los informes sobre actos de interferencia ilícita ocurridos en los mismos a la OACI.

5.2.3 Se informó a la Reunión sobre el Quinto Simposio y Exposición sobre documentos de viaje de lectura mecánica (DVLm), tecnología biométrica y normas de seguridad de la OACI que se celebrará del 21 al 23 de septiembre de 2009 en la Sede de la OACI en Montreal, Canadá. Se alentó la participación de los Estados/Territorios en dicho evento.

5.2.4 Se recordó a los Estados/Territorios sobre la importancia de la Norma del Anexo 17, la cual prescribe que las autoridades de aviación civil aseguren que el personal que realice auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad de la aviación esté capacitado para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil. Por lo tanto, se alentó a los Estados/Territorios a que aprovechen las actividades de instrucción AVSEC de la OACI y aseguren la participación de sus representantes AVSEC en dichos eventos de instrucción para mejorar el nivel de la seguridad de la aviación en los Estados.

5.2.5 Como resultado de la discusión bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión decidió adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 10/5 PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN AVSEC DE LA OACI

Que los Estados del Caribe Central:

- a) mantengan informada a la Oficina Regional NACC de la OACI sobre sus Puntos de Contacto de facilitación (FAL) y de seguridad de la aviación (AVSEC);
- b) aseguren la participación del personal AVSEC de sus administraciones en las actividades de instrucción de la OACI; y
- c) apoyen el Plan de Acción AVSEC de la OACI proveyendo personal calificado como instructores y/o siendo anfitriones de las actividades de instrucción AVSEC de la OACI.

5.3 *Grupo regional NAM/CAR/SAM de la OACI sobre seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC/FAL/RG)*

5.3.1 La Secretaría presentó la NE/11 sobre la creación del Grupo regional NAM/CAR/SAM de la OACI sobre seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC/FAL/RG) que reemplaza al antiguo Comité de la Seguridad de la Aviación (AVSEC/COMM) del GREPECAS.

5.3.2 Se informó a la Reunión que el Consejo de la OACI enmendó los términos de referencia del GREPECAS para excluir los temas en materia de seguridad de la aviación, en razón de que la Comisión de Aeronavegación (ANC) no es la entidad apropiada para manejar dicha materia. Debido a la importancia de continuar con las actividades previamente asignadas al AVSEC/COMM del GREPECAS, se informó a la Reunión sobre la creación del Grupo regional NAM/CAR/SAM de la OACI sobre seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC/FAL/RG), el cual reemplazará al antiguo AVSEC/COMM del GREPECAS. Este Grupo regional funcionará como un foro independiente y multi-regional para armonizar y unificar eficientemente los esfuerzos de los pequeños grupos regionales para evitar duplicar esfuerzos y agotar los recursos limitados de Estados y la OACI. La membresía y términos de referencia para el nuevo AVSEC/FAL/RG al principio serán los mismos del antiguo AVSEC/COMM. Asimismo, el Presidente del antiguo AVSEC/COMM continuará su labor de Presidente durante la primera reunión del AVSEC/FAL/RG y la OACI continuará con la Secretaría de este grupo a través del Oficial Regional AVSEC.

5.3.3 La Reunión fue informada que la Primera Reunión del AVSEC/FAL/RG está planeada a celebrarse a principios del 2010, sujeto a la confirmación de un anfitrión. Sobre este tema, se invitó a los Estados C/CAR considerar ser anfitriones de este evento. Asimismo, se alentó a los participantes a participar en actividades futuras del AVSEC/FAL/RG permitiendo que el personal AVSEC y FAL de sus autoridades de aviación civil, seguridad de la aviación y facilitación asistieran a las reuniones.

5.3.4 Como resultado de la discusión bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión decidió adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 10/6 GRUPO REGIONAL NAM/CAR/SAM DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG)

Que los Estados/Territorios de los Estados del Caribe Central,

- a) apoyen al AVSEC/FAL/RG asegurando la participación de sus expertos en materia de seguridad de la aviación y de facilitación en sus reuniones y otras actividades con la finalidad de mantener un continuo mejoramiento y la sostenibilidad de las medidas y procedimientos AVSEC para la protección de la aviación civil internacional;
- b) apoyen al AVSEC/FAL/RG siendo anfitriones de reuniones futuras y otros eventos relacionados; y
- c) aseguren la asistencia de personal de alto nivel en los ámbitos de seguridad de la aviación y facilitación para la Primera Reunión del AVSEC/FAL/RG programada para principios de 2010.

5.4 Otros asuntos de la seguridad de la aviación

5.4.1 Estados Unidos informó a la Reunión que para tratar la seguridad de la aviación y del transporte desde una perspectiva mundial, la Administración de la Seguridad del Transporte (TSA - *Transportation Security Administration*) creó la Oficina de Estrategias Mundiales (OSG – *Office of Global Strategies*) en el 2007. La OSG proporciona experiencia y apoyo requerido para mejorar la misión internacional de la TSA mediante el desarrollo, coordinación y comunicación de las políticas, procedimientos y lineamientos organizacionales para los socios mundiales de la TSA. Recientemente la OSG lanzó un Equipo de Normas Internacionales Sostenibles sobre Seguridad de la Aviación (ASSIST), el cual consiste en un grupo de expertos veteranos en seguridad para que colaboren con los Estados para el desarrollo y mejoramiento de las iniciativas de la seguridad de la aviación, incluyendo los planes de conducir evaluaciones, desarrollar programas de seguridad de la aviación y compartir mejores prácticas.

5.4.2 Los equipos de ASSIST tienen como enfoque principal el apoyar a los oficiales de seguridad para construir los programas de la seguridad de la aviación. Estos equipos trabajan para elevar el nivel en la seguridad de la aviación mundial del transporte y construyen eficientemente instituciones y prácticas sostenibles mediante alianzas internacionales, desarrollando la capacidad mediante la instrucción de la seguridad de la aviación y las evaluaciones de la seguridad en general. A la fecha, la TSA ha lanzado el programa ASSIST en dos Estados, Santa Lucía y Liberia, y tiene planes de expandir el programa en el futuro. Además del programa ASSIST, la TSA continuamente proporciona instrucción y ofrece oportunidades de entrenamiento a los instructores para los Estados.

5.4.3 A petición del Presidente de la Reunión, Estados Unidos proporcionó la siguiente información de contacto para los representantes de la TSA asignados a los Estados en la Región del Caribe, quienes pueden ser contactados para proporcionar mayor información sobre ASSIST:

Victor Guardia
Tel.: + 1 954 874-7123
Cel.: + 1 954 205-9347
Email: Victor.Guardia@dhs.gov

Allan Hurr
Tel.: + 1 954 874-7122
Cel.: + 1 954 292-2125
Email: Allan.hurr@dhs.gov

Loretta McNeir
Tel.: + 1 954 874-7124
Cel.: + 1 305 905-5602
Email: Loretta.McNeir@dhs.gov

Cuestión 6
del orden del día: Asuntos de Navegación Aérea

6.1 Informe de la Séptima Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR/WG/7)

6.1.1 El Presidente del C/CAR/WG presentó la NE/12 con el resumen ejecutivo y los Proyectos de Conclusión de la Séptima Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR/WG/7), celebrada en la Ciudad de México, México, del 13 al 16 de julio de 2009.

6.1.2 En el área de la Gestión de la Seguridad Operacional se informó a la Reunión sobre las acciones (Conclusión 15/36 del GREPECAS), tomadas para reducir la ocurrencia de eventos LHD causados por errores en los mensajes de coordinación entre dependencias ATC. Asimismo, la Reunión tomó nota de que los Estados y Organizaciones Internacionales ya han iniciado acciones de seguimiento.

6.1.3 El Presidente del grupo de trabajo informó a la Reunión sobre la necesidad de lograr un sistema mundial de gestión de tránsito aéreo (ATM) basado en la performance a través de la implementación de sistemas y procedimientos de navegación aérea en forma progresiva, cooperativa y rentable. La Reunión reconoció que el Plan Mundial de Navegación Aérea es un documento estratégico, mientras que los planes regionales y nacionales son considerados como los planes de acción. Es esencial que todos estos planes de trabajo estén basados en objetivos de la performance y proyectos asociados que se reflejen en los formatos del marco de referencia de performance.

6.1.4 La Reunión enfatizó la necesidad de dar seguimiento a la Decisión 3/3 de la Reunión NACC/DCA/3 así como de actualizar el Plan de Implementación NAM/CAR en base a la Performance del Plan de Navegación Aérea Para alcanzar un sistema ATM Mundial sin límites perceptibles.

6.1.5 En referencia a la Conclusión 15/35 del GREPECAS – *Implantación del nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI*, la Reunión hizo un llamado a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales en las Regiones CAR/SAM a iniciar acciones para la implementación del nuevo formato de plan de vuelo y los mensajes ATS asociados para una transición adecuada tanto en el ámbito regional como nacional.

6.1.6 Respecto al PBN, la Reunión consideró oportuno que los Estados desarrollen su plan de acción basado en el mapa de ruta PBN CAR/SAM y tomen las medidas para optimizar la red de rutas ATS en las diferentes FIR.

6.1.7 Durante la Reunión, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales fueron requeridos para que completen el Cuestionario ATFM incluido en el Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día de la Reunión C/CAR/WG/7 y enviarlo a la Oficina Regional NACC de la OACI a más tardar el **31 de octubre de 2009**. Además, el Apéndice D del Informe de la C/CAR/WG/7 contiene un Manual ATFM que puede ser utilizado por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales para elaborar procedimientos operacionales ATFM.

6.1.8 Sobre el área CNS, se revisó el avance sobre el plan de acción para la interconexión de las redes MEVA II / REDDIG. Se estima que la interconexión va a estar disponible para septiembre de 2009 y la misma permitirá otros requerimientos de comunicaciones para los sistemas AMHS y compartición de datos radar. Se informó que los Administradores de las redes MEVA II y REDDIG elaborarán un plan de acción preliminar para completar el estudio para la integración de ambas redes.

6.1.9 Se informó a la Reunión sobre el esfuerzo de la OACI para la implantación de del Plan de Navegación Aérea electrónico (eANP), con una aplicación de Planificación de Frecuencias, que permitirá coordinar y gestionar las asignaciones de frecuencias entre los Estados y la OACI de forma dinámica. La Secretaría proporcionó la versión prototipo 2.11 de la herramienta de planificación de frecuencias a República Dominicana, Jamaica y COCESNA, solicitado comentarios y observaciones.

6.1.10 En relación con el Sistema Regional de Vigilancia Aérea (SRVA) como una iniciativa para implementar un centro de coordinación regional civil-militar que apoyará las operaciones de aviación civil en las FIR Centroamericana, la FIR Panamá y la FIR de Santo Domingo con representantes de aeronáutica civil y representantes militares y/o de seguridad. Se informó que el SRVA busca alinear sus tareas a los requerimientos de la OACI para apoyar las misiones de Búsqueda y salvamento (SAR), asistencia humanitaria, respuestas a desastres naturales y seguridad y vigilancia aérea, entre otros. El SRVA busca igualmente construir en una plataforma técnica compatible con una interfaz común para la compartición de datos radar con los sistemas radar de FIR adyacentes.

6.1.11 En este sentido el Representante de República Dominicana solicitó a la Secretaría detalle más en qué consiste dicho sistema y la compartición de datos y como se lograrían tomando en cuenta que no se deberían duplicar esfuerzos ni por la OACI ni por los Estados. La Secretaría concordó que los Estados deberían mantener una coordinación estrecha entre las partes involucradas para integrar un centro de vigilancia, según sus propias necesidades de coordinación civil-militar. En este sentido, la Reunión también concordó que la Oficina NACC debería continuar proporcionando asistencia en el tema según las orientaciones de la OACI.

6.1.12 En Materia de Meteorología Aeronáutica, se informó a la Reunión que el Plan Mundial de Navegación Aérea requiere de un acceso inmediato a la información OPMET de alta calidad (METAR, TAF, SIGMET, etc.), la cual apoya a los servicios de tránsito aéreo en la toma de decisiones tácticas para la vigilancia de aeronaves, afluencia de tránsito aéreo y rutas flexibles y dinámicas que contribuirán en la optimización del uso del espacio aéreo. La Reunión también tomó nota de que la Oficina Regional NACC de la OACI ha proporcionado apoyo a los Estados para que los informes meteorológicos (METAR) y los pronósticos de aeródromos (TAF) de los todos los Estados y Territorios NAM/CAR están disponibles en los bancos de datos OPMET y también se citó la necesidad de mejoras en la preparación y diseminación de los mensajes SIGMET en condiciones meteorológicas difíciles y nubes de ceniza volcánica.

6.1.13 La Secretaría pidió que los Estados C/CAR reporten a la Oficina Regional NACC de la OACI, sobre el estado actualizado de implementación de los temas AIS/MAP (AIM), así como reportar las dificultades que se enfrentan en el procesamiento y la producción digital del Paquete de Documentación Integrada de Información Aeronáutica (IAIP), AIP, AMDs, SUP al AIP, AIC, PIB, NOTAM (listas de verificación), cartografía aeronáutica digital, la planificación y la creación de bases de datos relacionales con referencia espacial y temporal (GIS), los programas del sistema de gestión de la calidad (QMS) y el levantamiento y publicación de datos de los obstáculos en el sistema WGS84 y los datos electrónicos del terreno y los obstáculos (e-TOD).

6.1.14 Respecto al tema de Recursos Humanos y Capacitación, se enfatizó que se debería elaborar un análisis de la organización actual a fin de determinar un programa de instrucción que asegure que el personal está capacitado para realizar sus tareas de manera competente.

6.1.15 La Reunión tomó nota de la información presentada en el Informe de la reunión C/CAR/WG/7, Cuba comentó que se tienen aún muchas fechas de ejecución pendientes de cumplimiento por los Estados citando el caso del PBN, SMS SSP, el e-TOD y WGS84 y que ha influido en esto la situación de falta de materiales de orientación en español. En ese sentido, la Secretaría explicó las dificultades que tiene la OACI para traducir documentación y también citó que durante el proceso de establecimiento de nuevas Normas, los Estados son consultados continuamente ya sea desde el mismo Consejo de la OACI, o desde la Comisión de Aeronavegación, los grupos de expertos y sus grupos de diseño y de trabajo o en las cartas a los Estados donde se circulan las enmiendas propuestas a las SARPS para conocer la opinión y comentarios de los Estados antes de la publicación de dichas Normas. Se alentó a los Estados a participar más activamente en el proceso enviando comentarios oportunos sobre los nuevos SARPs propuestos y su fecha de aplicación. También se mencionó que la Oficina Regional NACC de la OACI ha preparado una encuesta para conocer las necesidades de los Estados y priorizar su trabajo la cual debería considerar en cuáles áreas requieren asistencia los Estados para implantar los nuevos requerimientos. Respecto a la urgencia de traducir al español de la documentación, la Secretaría enviará esta situación para la atención de la Sede de la OACI.

6.1.16 La Reunión revisó y aprobó las Conclusiones (**Apéndice A**), y el Programa de Trabajo, términos de referencia del y membresía del Grupo de Trabajo del Caribe Central (**Apéndice B**). Cuba, Estados Unidos y República Dominicana expresaron su satisfacción con el valioso trabajo realizado por el C/CAR/WG.

6.1.17 La Secretaría comunicó a la Reunión la importancia de confirmar los puntos focales designados por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales del C/CAR/WG, para lo cual se les instó a enviar a la Oficina Regional NACC de la OACI los nombres y dirección de correo electrónico actualizados de los miembros del Grupo de Trabajo.

6.1.18 Finalmente, respecto al programa rotativo de reuniones, se informó a la Reunión que Estados Unidos ofreció amablemente auspiciar la Reunión C/CAR/WG/8 en Miami, Florida del 17 al 20 de mayo de 2010.

6.2 *Plan Mundial y Regional de navegación aérea basado en el marco de referencia de la performance*

Monitoreo y Medición de la Performance de la Navegación Aérea

6.2.1 La Secretaría presentó el video Visión del Futuro – Programa Homogéneo de Conceptos Mundiales a Realidades Regionales y la NE/13, la cual propuso un conjunto inicial de áreas clave de performance y métrica relacionada para utilizarse como base para la medición de performance del programa de trabajo regional de navegación aérea.

6.2.2 La Reunión recordó que la Reunión GREPECAS/15, celebrada en Río de Janeiro, Brasil, del 13 al 17 de octubre de 2008, adoptando un marco de referencia regional de performance (refiérase a la Conclusión 15/1), invitó a los Estados a adoptar un marco de referencia de performance nacional con base en el material de orientación de la OACI y alineado con los objetivos de performance regionales, el plan regional de navegación aérea y el Concepto Mundial Operacional ATM. El marco de referencia de performance debería incluir la identificación de objetivos nacionales de performance tomando en consideración las expectativas de los usuarios y la finalización de formas del marco de referencia nacional de performance para todas las esferas de navegación aérea.

6.2.3 Además, la Reunión reconoció que la recolección, procesamiento, almacenamiento y notificación de datos son fundamentales para el enfoque basado en performance y forman parte del monitoreo y gestión de performance. Es esencial utilizar terminología armonizada al aplicar un enfoque basado en performance en la planificación e implementación de sistemas de navegación aérea. Para la medición de la performance, se explican a continuación tres términos básicos. a) *Indicador de performance*; b) *Meta de performance*; c) *Métrica*.

6.2.4 La medición de la Performance se hace a través de la recolección de datos para la métrica de apoyo. La métrica de apoyo cumple con tres funciones a saber: forma una base para evaluar y monitorear la prestación de servicios ATM, define cuáles servicios ATM valoran los usuarios y proporciona un criterio común para el análisis costo-beneficio para la elaboración de sistemas de navegación aérea. Esta métrica se utiliza para calcular los valores de indicadores de performance. En otras palabras, la métrica es una medida cuantitativa de la performance del sistema – qué tan bien está funcionando el sistema. El monitoreo y medición de sistemas de performance ATM necesita métrica para el acceso, capacidad, costo-efectividad, eficiencia, entorno, flexibilidad, posibilidad de predecir y seguridad operacional. Con base en el Concepto Mundial Operacional ATM y el Manual de Performance del Sistema Mundial de Navegación Aérea, se presentó a la Reunión una lista de muestra de métrica.

6.2.5 Considerando la necesidad de tener un enfoque común claramente definido en cuanto al monitoreo y medición de la performance la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 10/7 MONITOREO Y MEDICIÓN DE LA PERFORMANCE DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

Que los Estados/Territorios del C/CAR:

- a) asignen al C/CAR/WG establecer un conjunto de métrica relacionado con áreas clave de performance de acceso, capacidad, costo-efectividad, eficiencia, entorno, flexibilidad, posibilidad de predecir y seguridad operacional para su Octava Reunión que se celebrará en 2010;
- b) incorporen para finales de 2010, la métrica acordada en el proceso de monitoreo de performance, recolecten los datos relevantes y los proporcionen a la Oficina Regional NACC periódicamente; y
- c) coordinen con los miembros de la comunidad ATM para promover la recolección de información y datos.

Actualización del Plan de Implementación de Navegación Aérea basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR

6.2.6 La Secretaría presentó la NE/14 con la actualización del Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance NAM/CAR, incluido como **Apéndice C** a esta parte del Informe, para una coordinación entre los servicios de navegación aérea, hacia un sistema ATM sin límites perceptibles, acorde a las iniciativas operacionales del Doc 9750 y en atención a lo acordado por el GREPECAS “*Conclusión 15/1: Desarrollo de planes regionales y nacionales basados en la performance*” y la Decisión NACC/DCA/3/3: “*Aprobación del plan de implementación NAM/CAR*”.

6.2.7 La Reunión consideró alinear el programa de trabajo del C/CAR/WG con el plan regional de implementación, considerando los objetivos de performance y los planes de acción relacionados con tareas detalladas, fechas límite y actividades de monitoreo periódico de la OACI. También se indicó que las estrategias de trabajo basadas en la performance tendrán un impacto en la actualización dinámica de los programas de implementación y los términos de referencia del C/CAR/WG.

6.2.8 Haití comentó sobre la importancia de la implementación de los sistemas de navegación aérea con el enfoque basado en la performance para acomodar los aumentos de tráfico aéreo en la Región C/CAR.

Implementación PBN

6.2.9 Con relación a la Resolución de la Asamblea 36-23 sobre la implementación de los procedimientos RNAV/RNP que resolvió que los Estados y el GREPECAS completen el plan de implementación PBN para el 2009, el cual debe incluir alcanzar la implantación de procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) (Baro-VNAV y/o GNSS aumentado) para todos los instrumentos del extremo de la pista, ya sea como aproximación primaria o como respaldo para aproximaciones de precisión para el 2016, con los siguientes objetivos intermedios: 30 por ciento para el 2010 y 70 por ciento para el 2014, y la petición de la Secretaría de informar sobre el avance de la implementación PBN, la Reunión consideró pertinente formular la siguiente conclusión:

CONCLUSION 10/8 IMPLEMENTACIÓN PBN EN LOS SISTEMAS NACIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA

Que los Estados/Territorios del Caribe Central, informen sobre su plan nacional y el avance de la implementación PBN logrado en los sistemas nacionales de navegación aérea a la Oficina Regional NACC de la OACI a más tardar el 30 de enero de 2010.

Nueva Propuesta del Anteproyecto de Cooperación Técnica (RLA/09/801 anteriormente RLA/08/000)

6.2.10 La Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA/3) celebrada en septiembre de 2008 en República Dominicana revisó la propuesta para un proyecto regional de Cooperación Técnica (TC) de la OACI cuyo objetivo es el establecimiento de un mecanismo para asistir a los Estados/Territorios en la implementación de sistemas de navegación aérea armonizados que lleven a un sistema ATM Mundial sin límites perceptibles. Posteriormente, la Reunión acordó el desarrollo de un proyecto regional que incluyera los requisitos y prioridades de cada Estado de la Región CAR.

6.2.11 Sin embargo, como resultado de recientes desarrollos y la adopción de la planificación basada en la performance por parte del GREPECAS/15, se presentó la NE/22 que presentó una descripción de la nueva propuesta del proyecto de Cooperación Técnica antes propuesto, la cual está basada en cuatro principios básicos: enfocarse en mejoras operacionales construidas sobre la infraestructura existente; aprovechar la capacidad de las estructuras de las aeronaves existentes; y mejorar solamente lo que sea necesario usando un menú de proyectos. La nueva propuesta del proyecto propone cinco mejoras operacionales estratégicas (SOIs) que consisten en a) mejorar la capacidad y eficiencia del espacio aéreo en ruta; b) mejorar la capacidad y eficiencia del espacio aéreo terminal; c) mejorar las operaciones de aeropuertos d) mejorar la flexibilidad del espacio aéreo en ruta y TMA, y e) mejorar la seguridad operacional de la aviación.

6.2.12 En términos de implementación, los Estados (o grupo de Estados basándose en las áreas ATM Homogéneas), dependiendo de los escenarios actuales y futuros decidirán cuáles de las cinco SOIs son aplicable a esta situación. Se presentó un ejemplo del Formulario del Marco de la Performance (PFF) para una SOI “mejorar la capacidad y eficiencia del espacio aéreo en ruta”. La Reunión tomó nota que la formación del concepto del espacio aéreo y los requisitos determinantes (un paso inicial en la implementación), demandan un grupo multidisciplinario e incluyen factores tales como organización y gestión del espacio aéreo, evaluación de la capacidad de la flota existente y de la infraestructura CNS disponible, enlistar las aprobaciones operacionales y de aeronavegabilidad, etc.

6.2.13 Se discutieron los tiempos estimados para el proceso de planificación e implementación de los Estados y de la OACI para esta nueva presentación del proyecto de TC y se reflejan en el **Apéndice D** a esta parte del Informe. Se espera que los Estados reciban la propuesta detallada del proyecto para los sistemas de navegación aérea para el 28 de febrero del 2010, con la finalización planeada del proyecto en su totalidad para junio del 2013. La Reunión propuso que los recursos del proyecto estén conformados por un Coordinador de Proyecto con antecedentes actualizados de performance basada en navegación aérea (CNS/ATM) en la región, apoyado por los Expertos Regionales NACC de la OACI, expertos a corto plazo y expertos en préstamo de los Estados, éstos últimos siendo las mismas personas que participan en los grupos de trabajo sub-regionales de navegación aérea y los subgrupos y grupos de tarea del GREPECAS.

6.2.14 La Reunión notó que las herramientas del enfoque baso en la performance consisten en casos de seguridad operacional y casos de negocios. En tanto el caso de seguridad operacional atienda cualquier cambio operacional, la decisión de invertir en la infraestructura de navegación aérea tiene que ser justificada con un análisis de caso de negocios. Concluyendo las discusiones, la Reunión apoyó este nuevo enfoque basado en la performance (PBA) para el proyecto de TC que armonice la planificación e implantación de los sistemas de navegación aérea en la Región CAR hacia un sistema ATM Mundial sin límites perceptibles. En particular, Jamaica expresó su interés en unirse a este proyecto de TC. Por consecuencia, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 10/9 PROYECTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OACI
BASADO EN LA PERFORMANCE (RLA/09/801) PARA LA
REGIÓN CAR**

Que:

- a) la OACI envíe a los Estados/Territorios de la región CAR, para su revisión y comentarios, la nueva propuesta del documento de proyecto de TC junto con los plazos propuestos antes del 30 de octubre de 2009;
- b) la OACI finalice el documento de proyecto detallado de navegación aérea basado en la performance y lo distribuya a todos los Estados/Territorios CAR para su participación, antes del 28 de febrero de 2010; y
- c) los Estados/Territorios de la Región C/CAR participen en este proyecto regional de TC de la OACI basado en la performance.

6.3 *Otros asuntos de navegación aérea*

6.3.1 La Secretaría presentó el IP/08 el cual informó sobre la Comunicación a los Estados AN13/2.1-08/50, en relación con los cambios significativos al formato del Plan de vuelo (FPL) de la OACI a través de la enmienda 1 al PANS ATM, Doc 4444. El nuevo Plan de Vuelo se implementará el 15 de noviembre de 2012.

6.3.2 La Reunión fue informada de que la OACI publicará un sitio web que contendrá el estado de implementación de las nuevas disposiciones en todas las regiones de información de vuelo (FIR) y donde se publicarán asuntos relacionados con la implementación y estará disponible para discusiones entre los expertos en la materia y puntos de contacto designados por los Estados. Y se dijo que una de las principales preocupaciones de los usuarios del espacio aéreo es el posible reto post-implementación, para aquellos Estados y proveedores de servicios que no puedan implementar en el tiempo límite.

6.3.3 Los Estados Unidos presentaron la NE/24 y la Reunión recordó que el GREPECAS instó a los Estados y organizaciones internacionales a implementar los datos de la comunicación entre ATS (AIDC). Considerando la necesidad de un enfoque armonizado hacia la implantación del AIDC, la Reunión hizo un llamado a la OACI para desarrollar un Documento de Control de Interfaz (ICD) Mundial. La Secretaría comentó que otras regiones de la OACI también están solicitando un documento mundial. Cuba expresó su aprecio por la presentación de la NE así como su apoyo para implantación del AIDC como un medio para mejorar la seguridad y mencionó la coordinación bilateral requerida con lo Estados Unidos. Los Estados Unidos propusieron una reunión para avanzar en la coordinación y la Secretaría ofreció la Oficina Regional NACC de la OACI como sede para estas discusiones bilaterales.

6.3.4 Los Estados Unidos presentaron el IP/15 proporcionando información sobre inquietudes de seguridad operacional relacionadas con la coordinación incorrecta en el control del tránsito aéreo (ATC) cuando los vuelos cruzan los límites de un Centro de Control de Área (ACC) adyacente y la importancia de llenar los informes de desviaciones de altitud con la Agencia de Monitoreo del Caribe y América del Sur (CARSAMMA). La Reunión tomó nota de que la CARSAMMA lleva a cabo sus actividades mediante cinco rutinas, incluyendo la vigilancia del mantenimiento de altitud requerido y la incidencia de grandes desviaciones de altitud, y la emisión de los informes. Cuando se identifica la tendencia en informes compartidos, los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales pueden compartir: la información y cumplir bilateralmente el desarrollo de una solución para la causa LHD identificada. Como resultado, se solicitó la Reunión alentar a las dependencias CAR/SAM a cargo de enviar informes para continuar el cumplimiento de los requisitos LHD para informar mensualmente a la CARSAMMA y apoyar actividades regionales y mundiales que promoverán información oportuna y exacta de las LHDs dentro de las Regiones CAR/SAM.

6.3.5 La Secretaría comentó que un elemento clave del análisis es cómo varias categorías de LHDs contribuyen al riesgo operacional vertical calculado es la notificación de LHF, y la meta del análisis es revisar cada incidente en detalle, identificar factores casuales de los incidentes y establecer reducciones a corto y largo plazo. El análisis también proporciona la oportunidad de establecer una cultura de seguridad operacional y su relación con cuales datos ATS relacionados con seguridad operacional son compartidos para ayudar a identificar posibles cuestiones/asuntos de manera que puedan tomarse medidas preventivas antes de que ocurran los incidentes ATS.

6.3.6 La CARSAMMA ha sido establecida en un *Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea – CGNA* (Centro de Gestión de Navegación Aérea) en Brasil para apoyar la implantación y uso continuo seguro de la RVSM en el espacio aéreo CAR/SAM y apoyar la implantación y el uso continuo seguro de la Performance de Navegación Requerida (RNP) en partes específicas del espacio aéreo CAR/SAM.

6.3.7 La Reunión tomó en cuenta que el GREPECAS consideró que la implantación del ATFM en las Regiones CAR/SAM requeriría el desarrollo de lineamientos detallados para los Estados y Organizaciones Internacionales, incluyendo los siguientes aspectos:

- revisar la experiencia en otras regiones;
- obtener y completar la información, tomando nota del estado en los Estados y organizaciones participantes; y
- obtener y completar la información, tomando nota del estado de los Estados y organizaciones participantes sobre bases de datos electrónicas requeridas para las fases evolutivas del sistema ATFM.

6.3.8 Adicionalmente, la Reunión comentó brevemente la IP/18 presentada por los Estados Unidos sobre los temas relacionados con el ATFM cuya información también fue discutida por la Reunión C/CAR/WG/7, que incluyó un cuestionario y el manual ATFM, con la actualizaciones logradas en la cuarta reunión del ATFM/TF celebrada de Colombia, en junio de 2009. Para el tema de LHD, se consideró que también se había sido discutido y que para ese asunto están vigentes las conclusiones del CCAR/WG/6-2 y GREPECAS 15/36. La Secretaría indicó que quizás lo más conveniente en estos asuntos sería apoyar un evento de capacitación para el próximo año sobre Auditores Internos para la vigilancia de la Seguridad Operacional ATS, otro aspecto que se podría apoyar es el de Interfaces de Automatización ATM, para esto la Conclusión de la Reunión NACC/DCA 3/7 abarca las acciones necesarias para lograr la interfaz de los sistemas automatizados en corto plazo.

6.3.9 Los Estados Unidos presentaron el IP/19 informando a la Reunión que la FAA de los Estados Unidos y México/SENEAM, han tenido pláticas iniciales sobre un proyecto para implantar 50NM de separación lateral y un nuevo sistema de rutas de navegación aérea (RNAV) en el Golfo de México. El proyecto incluiría lo siguiente:

- reducir la separación lateral entre aeronaves en el Golfo de México de 100 NM a 50 NM entre la Performance autorizada de Navegación Requerida 10 (RNP10) o RNP4;
- implantar un estructura de rutas RNAV rediseñada basada con un mínimo de 50NM de separación entre derrotas;
- armonizar la estructura de rutas RNAV propuesta con los proveedores ATS adyacentes;
- tener 90% o más de los vuelos en el Golfo de México realizados por operadores/aeronaves con RNP 10 autorizada o RNP 4 autorizada; y
- acomodar la operación de un pequeño porcentaje de operadores/aeronaves RNP 10 no autorizada o RNP4 no autorizada.

6.3.10 La Reunión reconoció que el actual Concepto de Operación solo afecta directamente a las Regiones de Información de Vuelo (FIRs) de los Estados Unidos y a México. Sin embargo, este proyecto podría extenderse en una fase de aproximación si se obtuvieran mejoras adicionales al incluir FIRs adicionales.

APÉNDICE A

CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN C/CAR/WG/7

CONCLUSIÓN C/CAR/WG/7/1 REVISIÓN DEL ESPACIO AÉREO DE LA REGIÓN CAR CON UN ENFOQUE BASADO EN LA PERFORMANCE

Que, tomando en cuenta los resultados de la implementación de RNP en el espacio aéreo del Golfo de México,

- a) los Estados y Territorios del C/CAR desarrollen sus respectivos programas de trabajo con un enfoque basado en la performance para la revisión del espacio aéreo para la región CAR, y proporcionen a la OACI un informe sobre el progreso alcanzado durante el segundo semestre del 2010; y
- b) la OACI proporcione la asistencia requerida para la elaboración de un nuevo concepto de espacio aéreo sin límites perceptibles en la Región CAR y haga un seguimiento de las tareas desarrolladas.

CONCLUSIÓN C/CAR/WG/7/2 SEMINARIO GESTIÓN DEL ESPECTRO RADIOELÉCTRICO PARA LA AVIACIÓN Y LA PREPARATIVOS PARA LA CMR-2011

Que, con vista a la preparación y apoyo a la postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones 2011 (CMR-11) de la UIT:

- a) la Oficina Regional NACC de la OACI solicite a la Sede organizar en la Oficina NACC para el primer semestre del 2010, un seminario bilingüe para la región CAR sobre la gestión del espectro radioeléctrico para la aviación, en la cual también se incluya todo los tópicos necesarios para preparar a los Estados en interpretar y apoyar la postura de la OACI para el CMR-2011; y,
- b) los Estados/ Territorios y Organizaciones Internacionales faciliten la participación de sus expertos a dicho seminario, así como informar los puntos de contacto designados para el apoyo de la postura de la OACI

CONCLUSIÓN C/CAR/WG/7/3 PROTECCIÓN DE LA ESTACIONES DE TRABAJO WAFS

Que las autoridades de Aviación Civil de los Estados/Territorios, en coordinación con las autoridades meteorológicas adopten las medidas necesarias para proteger sus estaciones WAFS contra relámpagos, corrientes eléctricas y picos de voltaje.

CONCLUSIÓN C/CAR/WG/7/4 APOYO A LOS METEORÓLOGOS PARA ASISTIR AL SEMINARIO/TALLER DE LA OACI SOBRE DESARROLLO DE UN SISTEMA DE GARANTÍA DE CALIDAD PARA MEJORAR EL SERVICIO METEOROLÓGICO AERONÁUTICO (EN INGLÉS)

Que las autoridades de Aviación Civil de los Estados, en coordinación con la autoridades meteorológicas, realicen su mejor esfuerzo para asegurar que los meteorólogos en aeronáutica de sus Estados participen en el Seminario/Taller de la OACI sobre el Desarrollo de un Sistema de garantía de la calidad para mejorar el Servicio Meteorológico Aeronáutico, en inglés, a celebrarse en Jamaica, del 25 al 27 de noviembre de 2009.

CONCLUSIÓN C/CAR/WG/7/5 TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO DEL C/CAR

Que los Estados /Territorios/Organizaciones Internacionales del C/CAR adopten los Términos de Referencia y Programa de Trabajo revisados que se presentan en el Apéndice F a esta parte del Informe y la lista de rotación de sedes para las Reuniones de este Grupo de Trabajo del C/CAR incluida en el Apéndice G a esta parte del Informe.

APÉNDICE B

TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR/WG)

1. Antecedentes

El Grupo de Trabajo del Caribe Central fue establecido por la Conclusión 4/10 de la Cuarta Reunión de Directores de Aeronáutica Civil del Caribe Central, celebrada en Islas Caimanes del 17 al 20 de mayo de 2000, para tratar las cuestiones de desarrollo de los sistemas/servicios de navegación aérea en el Caribe Central. También la Reunión mencionada acordó que la OACI debería asistir al establecimiento del Grupo de Trabajo y proveer servicios de Secretaría.

Conclusión 4/10: *Establecimiento de un Grupo de Trabajo para el Caribe Central (C/CAR/WG)*

Que,

- a) *se establezca un grupo informal de trabajo para el Caribe Central en las áreas de navegación aérea;*
- b) *que la Oficina Regional OACI, prepare los términos de Referencia y el Programa de Trabajo para el grupo de trabajo y que provea los servicios de Secretaría;*
- c) *que Oficina Regional OACI, circule los Términos de Referencia y el Programa de Trabajo para el grupo de trabajo, a más tardar para el 30 de julio del 2000 a todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales para sus comentarios, e invitándolos para la postulación de sus miembros para el Grupo de Trabajo;*
- d) *el trabajo del Grupo de Tarea C/CAR ATS sea incorporado en las tareas del Grupo de Trabajo y que el Grupo de Tarea ATS sea disuelto, con la debida nota de agradecimiento enviada por la Oficina Regional de la OACI a todos sus miembros, en nombre de todos los Estados/Territorios del Caribe Central; y*
- e) *se programe una reunión del grupo de trabajo antes de la 5ª Reunión de Directores de Aviación Civil del C/CAR.*

2. Términos de Referencia

- a) coordinación de la implantación del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM y otra documentación relevante, consistente con los SARPS de la OACI según corresponda;
- b) facilitación del desarrollo de cuestiones emergentes de aviación que se enfoquen en mejoras continuas a la eficiencia operacional a través de coordinar procedimientos armonizados y promover la interoperabilidad de redes, e implementación de nuevas tecnologías;
- c) desarrollo de iniciativas de implementación y tecnologías relacionadas para mejorar la seguridad operacional, aumentar la eficiencia y/o la capacidad operacional y económica de los Servicio de Navegación Aérea regionales;
- d) coordinación para implementar los objetivos de performance relacionados con los Servicio de Navegación Aérea en lo relativo a los GPIs;
- e) compartir información sobre iniciativas de implementación para mejorar la compatibilidad de las operaciones de tránsito aéreo; y,
- f) asesoramiento técnico a los Directores Generales C/CAR según corresponda iniciativas para el Plan Regional de Implementación CAR así como cualquier otro paso necesario para su cumplimiento.

3. Programa de Trabajo

- a) considerar las fechas límite acordadas, para la implementación de instalaciones, servicios y procedimientos en la Región CAR;
- b) elaborar guías y recomendaciones para que los Estados / Territorios implementen sus planes nacionales;
- c) recomendar la implementación de instalaciones y servicios de navegación aérea para asegurar la armonización inter-regional, tomando en cuenta las medidas de performance, beneficios ambientales y cuestiones operacionales;
- d) proporcionar recomendaciones para mejorar la planificación y desarrollo de los recursos humanos acorde a las guías de la OACI;
- e) asociar las iniciativas de implantación con los siete componentes del Doc 9854 (AOM, DCB, AO, TS, CM, AUO ATMSDM), según sea apropiado;
- f) cuantificar la relación costo beneficio en términos de medidas de performance, fechas límite, responsables de ejecución y resultados, así como la performance de los factores humanos.
- g) reportar los avances del programa de trabajo al Grupo de Trabajo NACC.

4. Métodos de trabajo

- a) el Presidente de las Reuniones C/CAR/WG, será un representante del Estado/Territorio designado por la Reunión por un periodo de tres sesiones ;
- b) evitar la duplicación de trabajo y mantener una coordinación estrecha entre Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales y usuarios para optimizar el uso de experiencia y recursos disponibles;
- c) llevar a cabo la coordinación de los trabajos utilizando herramientas electrónicas y conferencias telefónicas para garantizar un intercambio eficiente de información, cuando sea requerido etc.;
- d) las reuniones serán convocadas cada año o cuando sea necesario y que la Oficina Regional OACI, provea los servicios de Secretaría.

5. Membresía

Antillas Neerlandesas, Aruba, Bahamas, Colombia, Cuba, Estados Unidos, Haití, Islas Caimanes, Islas Turcas y Caicos, Jamaica, México, Panamá*, Reino Unido, República Dominicana, Venezuela*, ACI, COCESNA, IATA, IFALPA e IFATCA.

* A ser invitado.



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

OFICINA REGIONAL PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA BASADO EN LA PERFORMANCE

PARA LAS REGIONES NAM/CAR

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Plan mundial describe una estrategia destinada a lograr beneficios para la ATM en el corto y mediano plazo basados en la infraestructura de ATM y las capacidades de las aeronaves disponibles y previstas. Contiene directrices sobre las mejoras que es necesario introducir en la ATM para una transición uniforme al sistema de ATM previsto en el Concepto operacional de ATM mundial (Doc. 9854). El concepto operacional presenta la visión de la OACI de un sistema de ATM integrado, armonizado e ínter funcional a escala mundial.

1.2 La visión estratégica es *“Fomentar la implantación de un sistema mundial continuo de gestión del tránsito aéreo que permita a los explotadores de aeronaves cumplir con sus horarios previstos de salida y llegada y mantener sus perfiles de vuelo predilectos con las restricciones mínimas y sin comprometer los niveles acordados de seguridad operacional”*.

1.3 Esta visión se redefine en la Misión de implantación como sigue:

Desarrollar un sistema mundial coordinado y continuo de servicios de navegación aérea que admita el crecimiento mundial de la demanda de tránsito aéreo, a la vez que:

- *mejora los niveles actuales de seguridad operacional;*
- *mejore los niveles actuales de regularidad;*
- *mejore la eficacia general y la capacidad del espacio aéreo y de los aeropuertos;*
- *mejore las operaciones facilitando un aumento de la capacidad reduciendo a la vez a un mínimo de consumo de combustible y las emisiones de los motores de las aeronaves;*
- *aumente la disponibilidad de los horarios y perfiles de vuelo; y*
- *minimice las necesidades diferentes de transporte de equipo entre distintas regiones.*

1.4 Al tener una ubicación geográfica muy estratégica en la confluencia de rutas ATS que conectan a los destinos principales, el espacio aéreo se ha vuelto un nexo vital para la afluencia de tránsito homogénea entre los espacios aéreos principales en las Regiones CAR y NAM.

1.5 Las complejidades del espacio aéreo del Caribe son únicas en su naturaleza. Con base en la topografía, varios tipos de aeronaves desde el helicóptero hasta aeronaves tipo jet de mayor tamaño están siendo operadas en varios sectores. El espacio aéreo restringido para vuelos miliares y el tipo mezclado de aeronaves con capacidades que no se corresponden ocupan el espacio aéreo y sus demandas opuestas necesitan tener cabida.

1.6 Los vuelos civiles comerciales, militares, de la aviación general, de investigación espacial, de entretenimiento y vuelos de aventura, instrucción de vuelo han aumentado constantemente y por lo tanto el espacio aéreo se congestiona día con día. Las innovaciones tecnológicas proporcionan mayores soluciones simples y flexibles no solo para las necesidades de transporte aéreo sino también para la seguridad nacional y el desarrollo económico.

1.7 Las aerolíneas de bajo costo con esquemas atractivos han estimulado el tránsito en el pasado reciente y la industria de transporte aéreo está alza. Estas aerolíneas no solo se han convertido en competidores potenciales de las aerolíneas ya establecidas, sino también retan potencialmente al sistema ATM mientras el espacio aéreo/aeropuertos se vuelven más y más congestionados, teniendo como consecuencia demoras y esperas lo que resulta en un consumo extra de combustible.

1.8 Las actividades de vuelos militares con espacios aéreos restringidos y cierres de aeropuertos implica adicionales operaciones y carga de trabajo desde el punto de vista de capacidad y de gestión del tránsito aéreo

1.9 La tasa de crecimiento del tránsito se ha incrementado con el advenimiento de nuevas rutas y del inicio de operaciones de nuevas aerolíneas considerando que los destinos hacia el Caribe se han hecho más populares para el turismo internacional, y los intereses económicos. El total de las operaciones en los aeropuertos principales de la Región CAR en el periodo de 2002 al 2005, reflejaron una tendencia positiva del 1.92%, cuando la tendencia mundial es del 6%. Las principales tendencias de crecimiento del tráfico fueron:

Cuba	6.41%
Republica Dominicana	5.74%
Belice	4.77%
El Salvador	3.06%
México	2.57%
E.E.U.U. (P. R) (V. I)	2.51%
Guatemala	2.51%
Costa Rica	2.42%

1.10 Se ha detectado que el crecimiento continúa y continuará en los próximos años según las tendencias de las siguientes tablas:

**Total (internacional y nacional) servicios de aerolíneas de Estados Contratantes de la OACI
 (Estados NACC – Porcentaje de tránsito mundial 2008)**

Kilómetros recorridos por aeronave (millones)	Salidas de Aeronaves (miles)	Pasajeros Transportados (miles)	Pasajeros transportados por Kilómetros recorridos (millones)	Factor de ocupación (%)	Cantidad de toneladas transportadas multiplicada por la distancia recorrida		Toneladas por distancia recorrida disponible (millones)	Factor Peso Carga (%)
					Carga (millones)	Total (millones)		
13,523	10,652	782,200	1,434,423	80	41,279	17,3977	28,3610	61

**Servicios internacionales de aerolíneas de Estados Contratantes de la OACI – Estados NACC -
 Porcentaje de tránsito mundial 2008**

Kilómetros recorridos por aeronave (millones)	Salidas de Aeronaves (miles)	Pasajeros Transportados (miles)	Pasajeros transportados por Kilómetros recorridos (millones)	Factor de ocupación (%)	Cantidad de toneladas transportadas multiplicada por la distancia recorrida		Toneladas por distancia recorrida disponible (millones)	Factor Peso Carga (%)
					Carga (millones)	Total (millones)		
3,489	1,244	118,805	488,219	79	24,028	69,577	115,130	60

1.11 La distribución regional de tránsito programado 2008 por salidas de aeronaves y por pasajeros transportados NAM/CAR aparecen en las Tablas 1 y 2 a continuación.

Distribución Regional de Tránsito Programado – 2008

Salidas de Aeronaves NAM/CAR 10.7 Millones

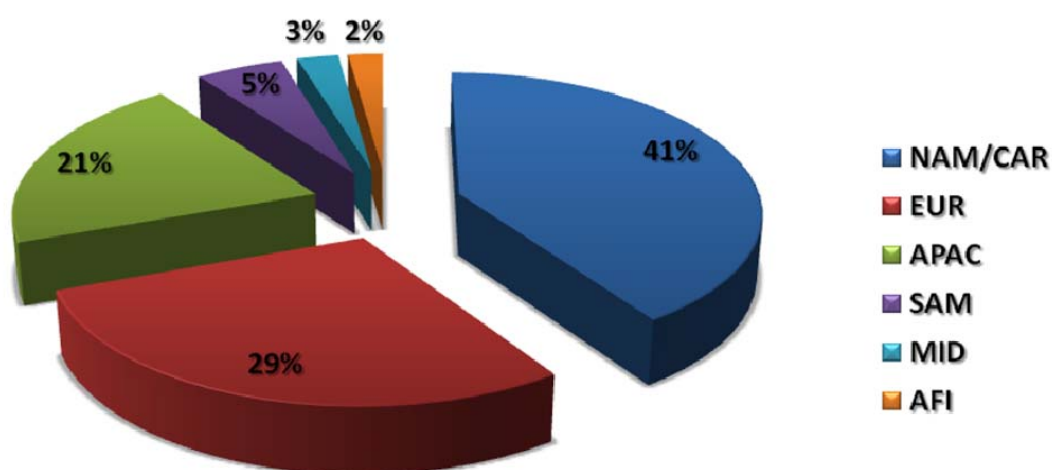


Tabla 1

Distribución Regional de Tránsito Programado– 2008

Pasajeros transportados NAM/CAR 782.2 Millones

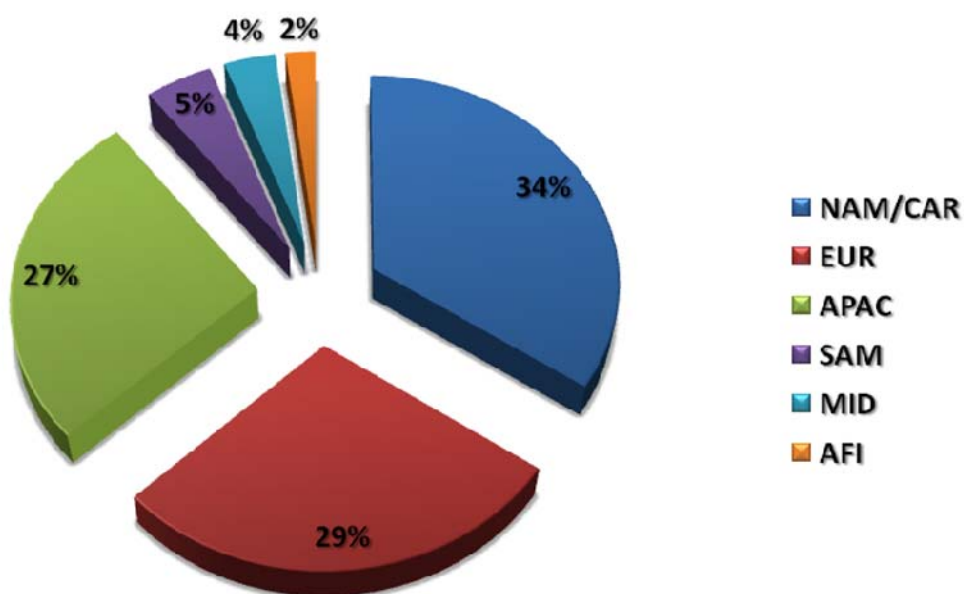


Tabla 2

1.12 Existen más retos en el horizonte para un sistema continuo ATM en las Regiones CAR y NAM. Se espera más y más crecimiento de las operaciones aéreas en las Regiones CAR y NAM las cuales requerirán desarrollos operacionales graduales del sistema ATM para garantizar una afluencia de tránsito aéreo óptima en ciertas áreas o a través de ellas, durante los periodos en los que la demanda excede o está prevista a exceder la capacidad disponible.

1.13 Las nuevas aeronaves son capaces de una navegación extremadamente precisa durante todas las fases de vuelo y muchas están equipadas con servicios de comunicación satelital. El crecimiento de las operaciones de aeronaves ha resultado en una flota de aerolíneas relativamente joven, la mayor parte equipadas con algunas o con todas las capacidades mejoradas.

1.14 Se requiere orientar los programas de implementación hacia un enfoque basado en la performance a fin de lograr mejoras al sistema de navegación aérea y beneficios ambientales, evitando al mismo tiempo procesos costosos de implantación.

2. PROCESO DE PLANIFICACIÓN REGIONAL

2.1 La planificación regional debe mantenerse acorde a las iniciativas de planificación global (GPI) del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750) y en concordancia con la visión de la OACI para un sistema ATM integrado, armonizado e interfuncional establecido en el Doc 9854, Concepto Operacional ATM Mundial.

2.2 El objetivo es alcanzar el máximo grado de inter funcionalidad y armonización entre sub sistemas para un sistema regional ATM inter funcional y sin límites perceptibles (seamless), para todos los usuarios durante todas las fases de vuelo, que cumpla con los niveles convenidos de seguridad operacional, proporcione operaciones económicamente óptimas, sea sustentable en relación con el medio ambiente y satisfaga los requisitos nacionales de seguridad de la aviación.

2.3 La planificación deberá elaborarse mediante objetivos de performance con requisitos de implementación claramente definidos. El horizonte de planificación debería enfocar el desarrollo de estrategias, actividades o tareas principales para un periodo no menor de cinco años (plazo corto) ni mayor de 10 años (plazo medio). Incluir algunas tareas ya identificadas que sea necesario analizar más allá de este periodo si se conforman a los requisitos ATM de la OACI.

3. OBJETIVOS DE PERFORMANCE

3.1 Los objetivos de performance deberán elaborarse con un enfoque basado en la performance a manera de reflejar las medidas necesarias para apoyar la implementación del sistema ATM regional.

3.2 Los objetivos de performance pueden cambiar de manera dinámica durante su ciclo de vida dependiendo de la evolución del sistema ATM; por lo tanto, estos se deberían coordinar y ponerlos a disposición de todas las partes interesadas a fin de lograr una comunicación oportuna durante todo el proceso de implementación. Los programas de trabajo deberían ser elaborados y acordados con todas partes interesadas de la comunidad ATM. El establecimiento de procesos de toma de decisiones en colaboración (CDM) permitirá asegurar que todos los involucrados desarrollaran sus actividades efectivamente y a tiempo.

3.3 Las siguientes secciones describen el contenido de los objetivos de performance y los cambios deseados, y como estos cambios buscan mejoras armonizadas en el sistema ATM regional.

Beneficios

3.4 Cada objetivo de performance debería establecer un conjunto de beneficios comunes para todos los involucrados que se buscan lograr mediante las estrategias, actividades operacionales y técnicas planificadas. Estos beneficios deberían estar en concordancia con los objetivos estratégicos de la OACI y las expectativas de la comunidad ATM.

Estrategia

3.5 La evolución del sistema de navegación aérea requiere una estrategia progresiva con las tareas y acciones que mejor representen la implementación nacional y regional acorde con el marco de referencia de planificación global. La meta final es lograr una implementación armonizada en continua evolución hacia un sistema ATM mundial sin costuras.

3.6 Esto significa la necesidad de desarrollar programas de implementación a corto y mediano plazo que se enfoquen en los cambios necesarios del sistema para los cuales debe haber un claro compromiso de trabajo por parte de todas las partes involucradas.

3.7 Los programas de implementación deberían definir las actividades y tareas que mantengan una relación directa en aspectos tales como la organización del espacio aéreo, coordinación civil-militar, factores humanos, regulaciones aeronáuticas, sistemas de gestión de seguridad operacional y protección del medio ambiente, entre otros.

3.8 El marco de referencia de las actividades regionales también debería incluir la coordinación de actividades con las autoridades militares, quienes actúan con un papel importante en ayudar a asegurar que se pueda hacer el mejor uso de los recursos disponibles por todos los usuarios del espacio aéreo mientras se resguarda la seguridad nacional.

3.9 Para la elaboración de los programas de implementación se deberían considerar los siguientes principios:

- El trabajo debe ser organizado usando técnicas de gestión de proyectos (*project management techniques*) y objetivos de performance alineados al Plan Mundial y en apoyo a los objetivos estratégicos de la OACI. Los programas de implementación deberían ser acorde al progreso, características y necesidades regionales de implementación
- Todas las actividades indicadas en los objetivos de performance se diseñaran por medio de estrategias, conceptos, modelos de planes de acción y mapas de ruta para alinear el trabajo regional con el objetivo primordial de lograr el máximo grado de interoperabilidad y transparencia al más alto nivel.
- Los trabajos de implementación deberían impulsar la optimización de recursos humanos, así como fomentar el uso de medios de comunicaciones electrónicos tales como Internet, videoconferencias, conferencias telefónicas, correo electrónico, teléfono y facsímil. Se debería asegurar que todos los recursos serán eficientemente usados, evitando cualquier trabajo duplicado o innecesario.
- Se debe asegurar que los objetivos de performance se puedan medir con cronogramas y reportar fácilmente el progreso alcanzado del trabajo regional al Consejo y la Comisión de Navegación Aérea de la OACI.

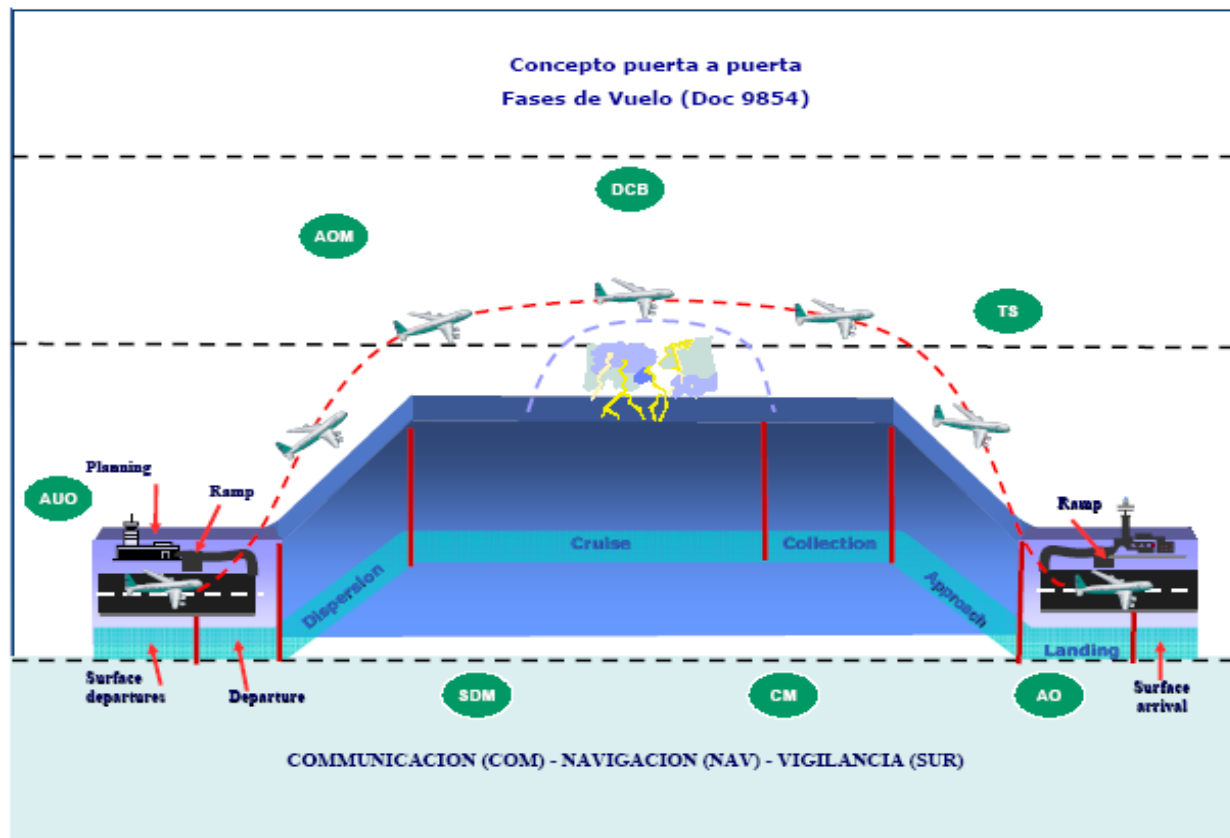
Identificación de tareas

3.10 Cada tarea se debería identificar en primera instancia por el tipo de actividad asociada con los componentes del sistema ATM que se usan para describir el alcance de implementación de estas tareas. De acuerdo al Doc 9854, los componentes ATM son designadores de 3 letras que se indican a continuación:

- | | |
|-------|---|
| • AOM | — Gestión y organización del espacio aéreo |
| • DCB | — Equilibrio entre demanda y capacidad |
| • AO | — Operaciones de aeródromo |
| • TS | — Sincronización del tránsito |
| • CM | — Gestión de conflictos |
| • AUO | — Operaciones de usuarios del espacio aéreo |
| • SDM | — Gestión de entrega de servicios ATM |

3.11 Cada designador busca relacionar los componentes del sistema ATM con las tareas y actividades relacionadas con las operaciones aéreas, el ATC en ruta, terminal, y aeropuerto, la gestión de la capacidad, la gestión del espacio aéreo incluyendo su uso flexible, y la gestión de la información aeronáutica.

3.12 La infraestructura incluye las capacidades y sistemas técnicos requeridos en tierra tales como comunicaciones, navegación y vigilancia, procesamiento de datos, interoperabilidad, y sistemas de gestión de la información y gestión del espectro, incluyendo sistemas civiles y militares. Para describir esta relación, el siguiente diagrama muestra los componentes ATM en relación a las fases de vuelo.



Estado

3.13 El estado de cumplimiento se enfoca principalmente en monitorear los avances de la actividad de implementación que será finalizada en una fecha específica. El estado de cumplimiento se define mediante la siguiente descripción:

- **Valido** la factibilidad y beneficios confirmados de una actividad que ha sido iniciada pero no ha sido finalizada.
- **Completado** las acciones de la implementación han sido finalizadas por las partes involucradas.
- **Tentativo** la factibilidad y beneficios de una actividad investigada o por desarrollar.

3.14 El estatus tentativo indicara que una actividad es potencialmente de largo plazo; esta actividad normalmente no será incluida en los documentos de planificación regional a menos que sea por un requisito definido por la OACI.

Relación entre los Objetivos de Performance y las iniciativas de planificación mundial (GPI)

3.15 Las 23 iniciativas de planificación mundial (GPI) describen global el marco de referencia estratégico y esta designado para contribuir a alcanzar los objetivos de performance regionales y apoyar los alcances lógicos de los programas de implementación regional.

3.16 Cada objetivo de performance debería ser referenciado con las correspondientes iniciativas de planificación regional (IPM). La meta es asegurar que el proceso de trabajo será integrado dentro del marco de planificación global.

4 PLAN DE ACCIÓN NACIONAL

4.1 Los Estados deberían desarrollar sus propios planes de acción nacionales que reflejen las actividades o tareas específicas en conjunto con los beneficios que se esperan obtener y la fecha en que se deberían completar, de acuerdo a las necesidades nacionales y en base a los objetivos de performance acordados regionalmente.

4.2 Las tareas estratégicas deberían incluir las acciones detalladas necesarias para cumplir con éxito los objetivos de performance nacionales relacionando estas tareas con las actividades regionales definidas para el corto y mediano plazo.

4.3 Los planes nacionales también deberían definir individuos o equipos de trabajo responsables para lograr los objetivos, y los medios para monitorear y reportar el avance de dichas acciones. Las responsabilidades y cronogramas deberían estar claramente definidas, a manera de lograr que las partes involucradas sean conscientes de su compromiso desde el inicio del proceso de implementación.

4.4 Adicionalmente, un plan de acción nacional debería prever los medios adecuados para obtener retroalimentación sobre el avance de la implementación y del desempeño logrado mediante un proceso de reporte anual, lo que ayudara a la alta gerencia a priorizar las acciones y apoyos requeridos. La información que se proporcione a la OACI ayudara a detectar las necesidades de asistencia anual requeridas por cada Región para lograr un sistema ATM Global.

4.5 Para elaborar un plan de acción nacional se deberá, como mínimo, analizar y documentar apropiadamente lo siguiente:

a) Características de la industria

Enumerar el crecimiento actual y proyectado del tráfico aéreo en su Estado e identifique, si existiesen, los riesgos de seguridad operacional y seguridad de la aviación en su Estado.

b) El proveedor de los servicios de navegación aérea

Describir a la organización que provee los servicios de navegación aérea en su Estado, incluyendo su formato institucional, estructura de capital, sus principales accionistas y su gerencia.

c) Identificación de los principales accionistas/socios

Identificar a los principales accionistas/socios, tales como proveedores de los servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo (aerolíneas comerciales que utilicen el espacio aéreo, aviación comercial, aviación general, militar, etc.) así como los potenciales recursos de financiamiento.

d) Riesgos y Limitaciones

Enumerar las limitaciones de los actuales sistemas de navegación aérea convencionales que se podrían presentar y cuya solución dependerá del Estado/Territorio/Organización Internacional.

e) Gestión del riesgo

Cuáles son los riesgos que han sido identificados y describir brevemente los planes de mitigación de riesgos.

f) Plan Nacional de Navegación Aérea Basado en la Performance

- i) Definir el ámbito geográfico del Plan Nacional de Navegación Aérea y determinar los mayores flujos de tránsito.
- ii) Explicar brevemente la visión del Estado/Territorio/Organización Internacional para alcanzar un sistema global ATM sin límites perceptibles, según el Doc 9854 de la OACI.
- iii) Determinar la infraestructura y servicios actuales de navegación aérea.
- iv) A través del análisis de brechas, definir las mejoras operacionales a corto y mediano plazo.
- v) Utilizando un Formato del Marco de Performance (PFF) estándar, desarrollar los distintos objetivos de performance nacional, determinando los proyectos/tareas relevantes y asegurar su vínculo con los componentes ATM y las Iniciativas del Plan Mundial (GPI).

OBJETIVOS DE PERFORMANCE PARA LAS REGIONES CAR/NAM

1. OPTIMIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE RUTAS ATS EN EL ESPACIO AÉREO EN RUTA				
Beneficios				
Medio ambiente	• reducciones en el consumo de combustible;			
Eficiencia	• capacidad de las aeronaves de conducir el vuelo más cercano a sus trayectorias preferidas;			
	• aumentar la capacidad del espacio aéreo;			
	• facilitar la utilización de tecnologías avanzadas (v.g., llegadas basadas en FMS) y herramientas de apoyo de decisiones ATC (v.g., separación y secuenciamiento), por lo tanto las mismas aumentan la eficiencia.			
Estrategia (2008 - 2015)				
Componente ATM	DESCRIPCIÓN DE TAREAS	INICIO FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
AOM	a) Desarrollar un plan de acción regional.	2007	GREPECAS	Finalizado
	b) Desarrollar un concepto de espacio aéreo basado en el Mapa de Ruta PBN CAR/SAM, a fin de diseñar e implementar una red de rutas troncales, conectando los principales pares de ciudades en el espacio aéreo superior y para el transito hacia/desde aeródromos, en base al PBN y, en particular, RNAV/5, tomando en consideración la armonización interregional	2010	Estados	Válida
	c) Desarrollar un plan de medición de la performance	2010	Estados	Válida
	d) Desarrollar un plan de seguridad operacional	2010	Estados	Válida
	e) Establecer un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM)	2010	Estados	Válida
	f) Publicar las regulaciones nacionales para aprobación de aeronaves y operadores usando el manual PBN como material guía	2010	Estados	Válida
	g) Identificar necesidades de capacitación y desarrollar las guías correspondientes	2010	Estados	Válida
	h) Implementar Rutas ATS en ruta	2010	Estados	Válida
	i) Elaborar un plan de monitoreo de la performance del sistema en conformidad con la hoja de ruta de implementación PBN CAR/SAM y el plan de implementación del Estado	En progreso	GREPECAS	Válida
IPM	IPM/5: navegación basada en performance, IPM/7: gestión de rutas ATS dinámicas y flexibles, IPM/8: diseño y gestión en colaboración del espacio aéreo, IPM/10: diseño y gestión de área terminal, IPM/11: SID y STAR RNP y RNAV y IPM/12: procedimientos de llegada basados en FMS			

2. OPTIMIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE RUTAS ATS EN EL ESPACIO AÉREO TERMINAL				
Beneficios				
Medio ambiente	<ul style="list-style-type: none">• reducciones en el consumo de combustible;• capacidad de las aeronaves de conducir el vuelo más cercano a sus trayectorias preferidas;• aumentar la capacidad del espacio aéreo;• facilitar la utilización de tecnologías avanzadas (v.g., llegadas basadas en FMS) y herramientas de apoyo de decisiones ATC (v.g., separación y secuenciamiento), por lo tanto las mismas aumentan la eficiencia.			
Estrategia (2008 - 2016)				
Componente ATM	DESCRIPCIÓN DE TAREAS	INICIO – FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
AOM	a) Desarrollar un plan de implementación PBN regional.	2007	GREPECAS	Finalizado
	b) Desarrollar un plan de implementación PBN del Estado	2010	Estados	Válida
	c) Desarrollar un concepto de espacio aéreo basado en el Mapa de Ruta PBN CAR/SAM, a fin de diseñar e implementar optimizadas salidas normalizadas por instrumentos (SIDs), llegadas normalizadas por instrumentos (STARs), procedimientos de vuelo por instrumentos, espera, aproximación y procedimientos asociados, en base al PBN y, en particular RNAV/1 y Basic-RNP1.	2011	Estados	Válida
	d) Desarrollar un plan de medición de la performance	2010	Estados	Válida
	e) Desarrollar un plan de seguridad operacional	2010	Estados	Válida
	f) Establecer un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM).	2010	Estados	Válida
	g) Publicar las regulaciones nacionales para aprobación de aeronaves y operadores usando el manual PBN como material guía	2010	Estados	Válida
	h) Identificar necesidades de capacitación y desarrollar las guías correspondientes.	2010	Estados	Válida
	i) Desarrollar un plan de monitoreo de la performance del sistema.	2010	Estados	Válida
	j) Desarrollar una estrategia regional y programa de trabajo para la implementación de SIDs y STARs	2009	Estados	Válida
	k) Monitorear el avance de implementación en conformidad con el Mapa de Ruta PBN CAR/SAM y plan de implementación del Estado.	En progreso	GREPECAS	Válida
	IPM	IPM/5: navegación basada en performance, IPM/7: gestión de rutas ATS dinámicas y flexibles, IPM/8: diseño y gestión en colaboración del espacio aéreo, IPM/10: diseño y gestión de área terminal, IPM/11: SID y STAR RNP y RNAV y IPM/12: procedimientos de llegada basados en FMS.		

3. IMPLEMENTAR APROXIMACIONES RNP				
Beneficios				
Eficiencia	• mejoras en la capacidad y eficiencia de los aeródromos			
Seguridad operacional	• mejorar la seguridad operacional de los aeródromos			
Estrategia (2008 - 2016)				
Componente ATM	DESCRIPCIÓN DE TAREAS	INICIO – FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
AOM	a) Desarrollar un plan de implementación PBN del Estado	2009	Estados	Válida
	b) Desarrollar un concepto de espacio aéreo basado en Mapa de ruta PBN CAR /SAM, a manera de diseñar e implementar RNP APCH con Baro-VNAV según con la resolución A36-23 de la Asamblea, y RNP AR APCH donde sea benéfico	2010	Estados	Válida
	c) Desarrollar un plan de medición de la performance	2010	Estados	Válida
	d) Desarrollar un plan de seguridad operacional.	2010	Estados	Válida
	e) Establecer un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM)	2010	Estados	Válida
	f) Publicar las regulaciones nacionales para aprobación de aeronaves y operadores usando el manual PBN como material guía	2010	Estados	Válida
	g) Identificar necesidades de capacitación y desarrollar las guías correspondientes	2010	Estados	Válida
	h) Implementar procedimientos APV	2016	Estado	Válida
	i) Desarrollar un plan de monitoreo de la performance del sistema	2011	Estado	Válida
	j) Monitorear el avance de implementación en conformidad con el Mapa de Ruta PBN CAR/SAM y plan de implementación del Estado	En progreso	GREPECAS	Válida
IPM	IPM/5: navegación basada en performance, IPM/7: gestión de rutas ATS dinámicas y flexibles, IPM/8: diseño y gestión en colaboración del espacio aéreo, IPM/10: diseño y gestión de área terminal, IPM/11: SID y STAR RNP y RNAV y IPM/12: procedimientos de llegada basados en FMS.			

4. MEJORAS A LA COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN CIVIL/MILITAR				
Beneficios				
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none">• aumentar la capacidad del espacio aéreo• permitir una estructura de rutas ATS más eficiente• garantizar acciones seguras y eficientes en el caso de interferencias ilícitas			
Continuidad	<ul style="list-style-type: none">• hacer disponible el espacio aéreo restringido militar más horas al día de manera que las aeronaves puedan volar en sus trayectorias preferidas• mejorar los servicios de búsqueda y salvamento			
Estrategia				
(Meta: 2008 y 2012)				
Componente ATM	DESCRIPCIÓN DE TAREAS	INICIO – FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
AOM	a) Elaborar material de orientación sobre coordinación y cooperación civil/militar a utilizar por parte de los Estados/Territorios para elaborar políticas, procedimientos y normas nacionales.	2007	OACI	Finalizada
	b) Establecer cuerpos de coordinación civil/militar.	2008-2012	Estados	Válida
	c) Hacer arreglos para tener un enlace permanente y una estrecha cooperación entre dependencias civiles ATS y las dependencias apropiadas de defensa aérea.	2008-2012	Estados	Válida
	d) Llevar a cabo una revisión regional del espacio aéreo de uso especial	2008-2012	GREPECAS	Válida
	e) Elaborar una estrategia y programa de trabajo regionales para la implementación del uso flexible del espacio aéreo por fases, para compartir de manera más dinámica el espacio aéreo restringido.	2008-2012	Estados	Válida
	f) integración total de las actividades de aviación civiles y militares en 2012	2008-2012	Estados	Válida
	g) Monitorear el avance de la implementación.	En progreso	GREPECAS	Válida
IPM	IPM/1: uso flexible del espacio aéreo.			

5. ALINEAR LA CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO SUPERIOR				
Beneficios				
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none">• mejor utilización de comunicación de enlace de datos;• optimizar el uso de sistemas de procesamiento de datos de planes de vuelo;• mejorar la coordinación de gestión del espacio aéreo, las capacidades de intercambio de mensajes y la utilización de técnicas flexibles y dinámicas de gestión del espacio aéreo;• armonización de procesos de coordinación interregional;• mejora de la interoperabilidad y continuidad (sin costuras) del espacio aéreo; y• asegurar la prestación de servicios de control de tránsito aéreo positivos para todas las operaciones de aeronaves.			
Continuidad				
Estrategia				
Componente ATM	DESCRIPCIÓN DE TAREAS	INICIO – FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
AOM	a) Elaborar una estrategia de implementación y programa de trabajo regionales para la implementación del espacio aéreo Clase A del Anexo 11 de la OACI por arriba de FL 195.	2007	GREPECAS	Finalizada
	b) Identificar a las partes clave interesadas controladores, pilotos y organizaciones internacionales relevantes para la coordinación y cooperación sobre los cambios de la nueva organización del espacio aéreo, mediante un proceso CDM;	2008-2010	Estados	Válida
	c) Desarrollar una nueva organización del espacio aéreo nacional de acuerdo a las guías de ICAO, según sea necesario.	2008-2010	Estados	Válida
	d) Coordinar los cambios en documentos regionales y nacionales; o Doc 8733, CAR/SAM ANP; o AIP; y o Cartas de acuerdo ATS.	2008-2012	OACI Estados	Válida
	e) Llevar a cabo mejoras en los sistemas de apoyo en tierra para las nuevas configuraciones de la organización del espacio aéreo, según sea necesario.	2008-2012	Estados	Válida
	f) Publicar regulaciones nacionales para la implementación de nuevas reglas y procedimientos que reflejen los cambios de la organización del espacio aéreo.	2008-2010	Estados	Válida
	g) Capacitar a controladores y pilotos en los nuevos procedimientos, incluyendo todos los usuarios del espacio aéreo civiles y militares, según se requiera.	2008-2012	Estados	Válida
	h) Monitorear el progreso de implementación.	En progreso	GREPECAS	Válida
IPM	IPM/4: alineación de la clasificación del espacio aéreo superior.			

6. MEJORAR EL EQUILIBRIO ENTRE DEMANDA Y CAPACIDAD				
Beneficios				
Medio ambiente	<ul style="list-style-type: none">reducción en esperas inducidas por condiciones meteorológicas y de tránsito que conducen a una reducción del consumo de combustible y de emisiones contaminantescorrientes de tránsito mejoradas y más fluidas;predecibilidad mejorada;mejora en la gestión de demanda en exceso de servicio en sectores ATC y en aeródromos;eficiencia operacional mejorada;capacidad de aeropuertos mejorada;capacidad del espacio aéreo mejorada;gestión de la seguridad operacional mejorada.			
Eficiencia				
Seguridad operacional				
Estrategia				
Componente ATM	DESCRIPCIÓN DE TAREAS	INICIO – FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
DCB	a) Identificar a las partes interesadas clave (proveedores y usuarios de servicio ATC, autoridades militares, autoridades aeroportuarias, operadores de aeronaves y organizaciones internacionales relevantes) para coordinación y cooperación mediante un proceso CDM.	2008	GREPECAS	Finalizada
	b) Identificar y analizar problemas de corriente de tránsito y elaborar métodos para mejorar la eficiencia de manera gradual, según se requiera, mediante mejoras en: <ul style="list-style-type: none">la organización y gestión del espacio aéreo (AOM) y estructura de las rutas ATS (rutas unidireccionales) y SID y STARS;sistemas de comunicación, navegación y vigilancia,capacidad aeroportuariacapacidad ATS,capacitación de pilotos y controladores ATC; ycartas de acuerdo ATS.	2008-2012	GREPECAS	Válida
	c) Definir los elementos comunes de conciencia situacional; <ul style="list-style-type: none">i. visualización común de tránsito,ii. visualización común de condiciones meteorológicas (Internet),iii. comunicaciones (conferencias telefónicas, web), yiv. metodología de asesorías diarias por medio de conferencias telefónicas.	2008-2012	GREPECAS	Válida
	d) Elaborar métodos para establecer pronósticos de demanda/capacidad;	2007-2012	GREPECAS	Válida
	e) Elaborar una estrategia y programa de trabajo regionales para la implementación del servicio ATFM.	2007	GREPECAS	Finalizada

<i>Mediano plazo</i>				
DCB	f) Desarrollar una estrategia regional para la implantación del uso flexible del espacio aéreo (FUA) i. evaluar los procesos de gestión en el uso del espacio aéreo; ii. mejorar la actual gestión del espacio aéreo nacional para ajustar cambios dinámicos en la etapa táctica a los flujos de tráfico; iii. introducir mejoras a los sistemas de apoyo en tierra y procedimientos asociados para la extensión del FUA con procesos dinámicos de gestión en el uso del espacio aéreo; y iv. implementar dinámicamente la sectorización ATC a fin de proporcionar el mejor equilibrio entre demanda y capacidad que responda en tiempo real a las situaciones cambiantes en los flujos de tránsito y para acomodar a corto plazo las trayectorias preferidas de los usuarios	2008-2012	OACI Estados	Válida
	g) Definir la información electrónica y bases de datos mínimas comunes requeridas para apoyar las decisiones y sistemas de alerta para una conciencia situacional interoperable entre las unidades ATFM centralizadas.	2008-2014	OACI Estados	Válida
	h) Desarrollar procedimientos regionales para un uso eficiente y óptimo de la capacidad de aeródromo y de pista.	2008-2012	GREPECAS	Válida
	i) Desarrollar un manual regional de procedimientos ATFM para la gestión del equilibrio entre demanda y capacidad.	2008-2010	GREPECAS	Válida
	j) Desarrollar una estrategia y marco de referencia para la implantación de unidad centralizada ATFM.	2008-2012	GREPECAS	Válida
	k) Desarrollar procedimientos operacionales entre unidades ATFM centralizadas para el equilibrio entre demanda y capacidad interregional.	2008-2012	GREPECAS	Válida
	l) Monitorear el progreso de implementación.	En progreso	GREPECAS	Válida
IPM	IPM/1: uso flexible del espacio aéreo; IPM/6: gestión de la afluencia del tránsito aéreo; IPM/7: gestión dinámica y flexible de rutas ATS; IPM/9: Conciencia situacional; IPM/13 gestión y diseño de aeródromo; IPM/14: operaciones de pista; y IPM/16: sistemas de alerta en apoyo a decisiones.			

7. MEJORAR LA COMPRENSIÓN SITUACIONAL ATM				
Beneficios				
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none">mejora en la vigilancia de tráfico;mejora en la colaboración entre tripulación de vuelo y el sistema ATM;mejora en la toma de decisiones en colaboración a través de la compartición de información de datos aeronáuticos;reducción de la carga de trabajo para pilotos y controladores;mejora en la eficiencia operacional;mejora en la capacidad del espacio aéreo;mejora en la implantación con una base rentable;			
Seguridad operacional	<ul style="list-style-type: none">mejora en los datos electrónicos del terreno y los obstáculos en el puesto de pilotaje;reducción del número de accidentes relacionados con el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT); ymejora en la gestión de la seguridad operacional.			
Estrategia Corto plazo				
Componente ATM	DESCRIPCIÓN DE TAREAS	INICIO – FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
SDM	a) Identificar las partes interesadas.	2009	GREPECAS	Finalizada
	b) Identificar el nivel de automatización requerido de acuerdo con el servicio ATM proporcionado en el espacio aéreo y los aeródromos internacionales, valorando: i. el diseño de la arquitectura operacional, ii. características y atributos para la interfuncionalidad; iii. bases de datos y software, y iv. Requerimientos técnicos.	2008-2010	Estados	Válida
	c) Mejorar la comunicación entre unidades ATS.	2008-2015	Estados	Válida
	d) Implantar un sistema de proceso de datos de plan de vuelo y herramientas para la transmisión electrónica.	2008-2012	Estados	Válida
	e) Implantar programas para la compartición de datos radar donde puedan obtenerse beneficios.	2008-2012	Estados	Válida
	f) Desarrollar programas de instrucción sobre comprensión de la situación para pilotos y controladores.	2008-2012	Estados	Válida
	g) Implantar sistemas de vigilancia ATM para la información de la situación del tránsito y procedimientos asociados.	2010-2015	Estados	Válida
	h) Implantar el intercambio de mensajes automatizados ATS, según se requiera.	2008-2012	OACI Estados	Válida
	i) FPL, CPL, CNL, DLA, etc.			

	j) Implantar transferencia radar automatizada, donde este disponible.	2008-2014	Estados	Válida
	k) Implantar avisos terrestres y aéreos electrónicos, según sea necesario <ul style="list-style-type: none"> i. predicción de conflictos ii. proximidad en el terreno iii. MSAW iv. DAIW v. Sistema de vigilancia para el movimiento en la superficie. 	2008-2012	Estados	Válida
	l) Implantar tecnologías de vigilancia de enlaces de datos y sus aplicaciones: ADS, CPDLC, AIDC, según sea requerido.	2008-2012	Estados	Válida
<i>Mediano plazo</i>				
ATM Component	DESCRIPCIÓN DE TAREAS	INICIO FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
	m) Implantar herramientas de apoyo adicionales/avanzadas de automatización para incrementar la compartición de la información aeronáutica <ul style="list-style-type: none"> i. ETMS o similar ii. Información MET iii. Divulgación AIS/NOTAM iv. Herramientas de vigilancia para identificar los límites del sector en el espacio aéreo v. Uso de A-SMGC en aeródromos específicos, según sea requerido. 	2008-2012	Estados	Válida
	n) Implantar tele conferencias con las partes interesadas ATM.	2008-2014	Estados	Válida
	o) Monitorear el desarrollo de la implementación.	En progreso	GREPECAS	Válida
IPM	IPM/1: uso flexible del espacio aéreo; IPM/6: gestión de afluencia de tránsito aéreo; y IPM/7: gestión dinámica y flexible de rutas ATS; IPM/9: comprensión de la situación; IPM/13: diseño y gestión de aeródromos; IPM/14: operaciones en la pista; y IPM/16: apoyo a las decisiones y sistemas de alerta; IPM/17: implantación de aplicaciones de enlace de datos; IPM/18: información aeronáutica; IPM/19: sistemas meteorológicos.			

8. ELIMINACIÓN DE DEFICIENCIAS IDENTIFICADAS AOP (Reducción del peligro que representan las aves y fauna, servicio de salvamento y extinción de incendios y planes de emergencia en los aeropuertos)				
Beneficios				
Seguridad Operacional	Fortalecer la responsabilidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados en las operaciones de los aeródromos			
Eficiencia	Mejorar la seguridad operacional, eficiencia y regularidad de las operaciones en los aeródromos de los Estados.			
	Implantación uniforme de las SARPS de OACI y/o regulaciones nacionales aplicables en los Estados/Territorios de la Región CAR.			
Estrategia Corto Plazo(2010) Mediano Plazo				
COMPONENTE ATM	DESCRIPCIÓN DE TAREAS	INICIO – FIN	RESPONSABLE	ESTADO
AO	a) Llevar a cabo una encuesta a los Estados para determinar el nivel actual de implementación con relación a las tres deficiencias en las regiones NAM/CAR.	Agosto 2009 – Febrero 2010.	Oficina Regional	Válida
	b) Evaluar las necesidades de capacitación en la Región CAR, si existiera alguna, y coordinar éstas con las necesidades de entrenamiento para la certificación de aeródromos	Agosto 2009 – Diciembre 2009.	Oficina Regional	Válida
	c) Identificar en coordinación con los Estados la asistencia requerida sobre aspectos técnicos si existiese alguna	Agosto 2009 – Diciembre 2009.	Oficina Regional /Estados	Válida
	d) Desarrollar e implementar un plan de acción en coordinación con los Estados, que reúna las necesidades de entrenamiento en coordinación con la capacitación para la certificación de aeródromos	Agosto 2009 – Diciembre 2009	Oficina Regional	Válida
	e) Desarrollar e implementar un plan de acción, para las necesidades de asistencia técnica en coordinación con los respectivos Estados y TCB.	Agosto 2009 – Diciembre 2009	Oficina Regional	Válida
	f) Los Estados desarrollen e implanten un plan de acción para corregir las tres principales deficiencias.	Diciembre 2009 – Marzo 2010.	Estados	Válida
	g) Desarrollar e implantar un sistema eficiente de monitoreo con relación a la corrección de las tres principales deficiencias en los respectivos Estados/Territorios de la Región CAR	Diciembre 2009 – Junio 2010.	Oficina Regional	Válida
IPM	IPM/13: Operaciones en los Aeródromos.			

9. IMPLANTACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS				
Beneficios				
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none">Asegurar que los operadores de aeródromos cumplan con las SARPS de OACI y/o regulaciones nacionales respectivasProvisión continua de la seguridad operacional y operaciones eficientes de las aeronaves en los aeródromos			
Seguridad Operacional	<ul style="list-style-type: none">Fortalecer la responsabilidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados en las operaciones de los aeródromos			
Estrategia Corto plazo (2010) Mediano plazo				
Componente ATM	DESCRIPCIÓN DE TAREAS	INICIO – FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
AO	a) Los Estados analicen las provisiones del Anexo 14, Volumen I con relación a la certificación de aeródromos versus legislación y regulaciones nacionales	Agosto 2009 – Diciembre 2009.	Estados	Válida
	b) Los Estados analicen las guías en el Manual de certificación de Aeródromos (Doc. 9774) versus las regulaciones nacionales.	Agosto 2009 – Diciembre 2009.	Estados/ Oficina Regional	
	c) Los Estados desarrollen y/o completen sus regulaciones nacionales sobre certificación de aeródromos si fuera necesario; y la capacitación de los inspectores de aeródromo	-Agosto 2009 – Diciembre 2009	Estados	
	d) Los Estados desarrollen un plan de acción para la certificación de los aeródromos pendientes de uso para operaciones internacionales, incluyendo la implantación del SMS	Agosto 2009 – Diciembre 2009.	Estados /Oficina Regional	
	e) Los Estados implanten un plan de acción; proveer retroalimentación anual a esta Oficina Regional NACC con relación al estado de implantación del proceso de certificación de aeródromos.	Agosto 2009 – Diciembre 2009.	Estados	
IPM	IPM/13: diseño y gestión de aeródromos; IPM/14: operaciones en la pista.			

10. PROTECCIÓN Y USO OPTIMO DEL ESPECTRO DE RADIOFRECUENCIA				
Beneficios				
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none">• Uso eficiente del espectro de radio frecuencia asignado a la aviación• Procurar la disponibilidad de frecuencias para los servicios y sistemas aeronáuticos			
Seguridad Operacional	<ul style="list-style-type: none">• Aseguramiento del espectro de radio frecuencia asignado a la aviación			
Estrategia				
Corto plazo (2012)				
Componentes ATM	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	INICIO - FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
AOM, DCB, AO, TS, CM, AUO, SDM	a) Asegurar la coordinación regional para la protección del espectro de radio frecuencia asignado a la aviación en la CMR-12, y mas allá.	2009-2011	E/T/O, OACI	Válida
	b) Asegurar la participación de los expertos de la aviación civil en la delegación de sus Estados en las reuniones de la UIT CMR.	2009-2010	E/T/O	Válida
	c) Difundir la política de la OACI sobre requerimientos sobre el espectro radio frecuencia asignado a la aeronáutica.	2009-2010	ICAO	Válida
	d) Implementar la gestión del espectro de radio frecuencia	2009-2011	S/T/O	Válida
	e) Apoyar la posición de la OACI durante la CMR-2012	2012	E/T/O	Válida
	f) Monitorear el entendimiento de la gestión del radioespectro aeronáutico y el apoyo para la CMR-2012.	2009-2012	ICAO	Válida
IPM	IPM-1: Uso flexible del espacio aéreo; IPM-6: Gestiona de la afluencia del tránsito aéreo; IPM-7: Gestión dinámica y flexible de las rutas ATS; IPM-9: Consciencia situacional; IPM-14: Operaciones en pista; IPM-21: Sistemas de navegación, IPM-22: Infraestructura de comunicación y IPM-23: Radioespectro aeronáutico.			

11. OPTIMIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES

Beneficios

- | | |
|------------------------------|--|
| Eficiencia | <ul style="list-style-type: none"> • Mejora en las coordinaciones • Aumentar la disponibilidad de comunicaciones • Mejorar la calidad de las telecomunicaciones • Facilitar la utilización de tecnologías avanzadas |
| Continuidad | <ul style="list-style-type: none"> • Mejoras a la interoperabilidad del espacio aéreo así como de lograr un espacio aéreo sin costuras • asegurar la suministro de servicios positivos de control de tránsito aéreo para todas las operaciones de aeronaves. |
| Seguridad Operacional | <ul style="list-style-type: none"> • Mejoras en la seguridad operacional en espacios aéreos y aeródromos |

Estrategia Corto Plazo (2012)

Componente	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	INICIO - FIN	RESPONSABLE	ESTADO
ATM	a) Revisión del estado de performance de los actuales servicios fijos aeronáuticos (AFS) e identificar deficiencias o mejoras (AFTN, circuitos orales ATS, Comunicaciones A/T)	2009	WG's	Válida
	b) Análisis y formulación de planes para la implantación de mejoras o solución de deficiencias	2009-2010	WG	Válida
	c) Desarrollar los documentos de Planificación Regional del ATN	2009-2012	CNS/ATM/SG	Válida
AO, TS, CM, AUO	d) Coordinación y prueba para aspectos de implantación de aplicaciones T-T del ATN	2009-2012	WG's	Válida
AOM, SDM	e) Actividades de planificación y ensayos para la implantación de aplicaciones A-T.	2010-2011	WG's	Válida
	f) Revisión Técnica de Redes regionales de telecomunicaciones para la implantación del ATN.	2009-2010	MEVA TMG, WG's	Válida
	g) Implantar tecnologías disponibles para facilitar aplicaciones en tierra y abordó. (CPDLC, ADS-C, ADS-B)	2009-2012	Estados, usuarios	Válida
	h) Monitorear la implantación y mejora a los temas de telecomunicaciones y aplicaciones ATN.	2009-2012	Estados, WG's, CNS/ATM/SG OACI	Válida
IPM	IPM-1: Uso flexible del espacio aéreo; IPM-6: Gestión de la afluencia del tránsito aéreo; IPM-7: Gestión dinámica y flexible de las rutas ATS; IPM-9: Consciencia situacional; IPM-14: Operaciones en pista; IPM-17: Aplicaciones de enlaces de datos; IPM-21: Sistemas de navegación y IPM-22: Infraestructura de comunicación			

12. IMPLEMENTACIÓN DEL WGS-84 Y e-TOD				
Beneficios				
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none">El WGS-84 es un prerrequisito para la navegación basada en el performance, los beneficios están descritos en objetivos de performance para el PBN.Apoyo al diseño e implementación de procedimientos de aproximación y despegue.Mejora al análisis de las limitaciones operacionales de las aeronaves.Apoyo a la producción de cartas aeronáuticas y bases de datos de abordó (FMS).			
Seguridad Operacional	<ul style="list-style-type: none">Mejoras a la conciencia situacional.Mejoras al despliegue en cabina de los datos electrónicos del terreno y datosReducción del CFIT.Apoyo a las tecnologías tales como proximidad al terreno y sistemas de alarma de la altitud mínima de seguridad (GPWS).Observar los beneficios descritos in objetivos de performance para PBN.			
Estrategia Corto plazo (2010) Medio plazo(2011 – 2015)				
COMPONENTE ATM	DESCRIPCIÓN DE TAREA	INICIO – FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
SDM-CM	Datos Electrónicos del terreno y los obstáculos (e-TOD)			
	a) Compartir la experiencia y recursos en la implementación del e-TOD a través del establecimiento de un grupo de trabajo de un grupo de trabajo Regional e-TOD.	2011– 2015	GREPECAS Estados	Válida
	b) Requerimientos Técnicos	2010- 2015	GREPECAS Estados	
	c) Reporte a la Oficina Regional NACC de la OACI de requerimientos y monitoreo de la implementación del estado del e-TOD usando medios electrónicos Office	2010- 2011	Estados	
d) Desarrollo a nivel político alto para la gestión de un programa nacional e-TOD	2010- 2011	Estados		
AUO	WGS-84			
	e) Metas de implementación y establecimiento del WGS-84 en coordinación con la implementación nacional del PBN	2010- 2012	GREPECAS Estados	Válida
	f) Requerimientos Técnicos.	2010- 2011	GREPECAS Estados	
g) Reporte de requerimientos y monitoreo del estado de la implementación del WGS-84 usando la tabla AIS-5 del FASID y tomar las acciones remediales si se requiere.	En proceso	GREPECAS Estados		
IPM	IPM-5: Navegación basada en Performance; IPM -9: Consciencia Situacional; IPM-11: IPM y RNAV SIDs y STARs; IPM-18: Información Aeronáutica; IPM-20: WGS-84; IPM-21: Sistemas de Navegación.			

13. MEJORAR LA DISPONIBILIDAD DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA				
Beneficios				
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none">• mejorar en la toma de decisiones en la vigilancia de las aeronaves, la gestión de la afluencia del tránsito aéreo y el encaminamiento flexible y dinámico de las aeronaves• mejorar la capacidad de los aeródromos y del espacio aéreo• mejorar la comprensión situacional del piloto• reducir consumo innecesario de combustible y evitar demoras injustificadas por condiciones bajo mínimos meteorológicos en los aeródromos			
Seguridad operacional	<ul style="list-style-type: none">• mejorar la planeación de los horarios de los vuelos• incrementar los vuelos a través de zonas con condiciones meteorológicas favorables y evitar o reducir vuelos a través de zonas con condiciones meteorológicas adversas o nubes de ceniza volcánica.• evitar operaciones de aterrizaje en aeropuertos bajo mínimos meteorológicos			
Estrategia				
Corto plazo (2010)				
Componente ATM	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	INICIO – FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
AOM, DCB, AO, TS, AUO	<p>a) Incrementar y proteger las facilidades para difundir e intercambiar información meteorológica aeronáutica</p> <ul style="list-style-type: none">• i) Incrementar las facilidades de comunicaciones AFTN, WAFS e Internet para difundir los datos meteorológicos OPMET desde las estaciones y oficinas meteorológicas.• ii) Incrementar las facilidades de comunicaciones AFTN para retransmitir los informes meteorológicos especiales de aeronave desde las unidades de tránsito aéreo hacia las oficinas meteorológicas• iii) Establecer medidas de protección de las facilidades AFTN y WAFS para el intercambio de datos meteorológicos OPMET• iv) Mantener e incrementar las estaciones de trabajo para la recepción de productos meteorológicos del Sistema Mundial de Pronósticos de Área, WAFS,	2009 - 2010	Estados y Territorios	Válida

AOM, DCB, AO, TS, AUO	b) Incrementar la disponibilidad, la oportunidad y la calidad de los datos meteorológicos OPMET <ul style="list-style-type: none"> i) Mejorar la calidad de la codificación de los informes meteorológicos, METAR y de los pronósticos de aeródromo ,TAF ii) Incrementar la disponibilidad de los informes SIGMET de condiciones meteorológicas peligrosas y nubes de ceniza volcánica iii) Incrementar la disponibilidad de pronósticos de aterrizaje, TREND, considerando los requerimientos de los usuarios iv) Mejorar la calidad de la codificación de los informes meteorológicos, METAR y de los pronósticos de aeródromo ,TAF 	2009 - 2010	Estados y Territorios	Válida
AOM, DCB, AO, TS, AUO	c) Establecer procedimientos de contingencia para difundir los datos OPMET, vía Internet, en caso de falla de las facilidades AFTN y WAFS.	2009 - 2010	Estados y Territorios OACI NACC	Válida
AO	d) Mejorar la calidad de los datos de los informes meteorológicos <ul style="list-style-type: none"> Establecer programas de verificación y calibración de los datos proporcionados por Instrumentos y estaciones meteorológicas automáticas en los aeródromos 	2009 - 2010	Estados y Territorios	Válida
AUO	e) Monitorear la disponibilidad y la calidad de los datos meteorológicos OPMET de los Estados y Territorios CAR y brindar asesoramiento en caso necesario	2009 - 2010	OACI NACC	Válida
AUO	f) Monitorear la participación de los Estados y Territorios en la Vigilancia de los Volcanes en las Aerovías Internacionales i proporcionar asesoramiento en caso necesario	2009 - 2010	OACI NACC Washington VAAC	Válida
AUO	g) Monitorear la participación de los Estados y Territorios en la Vigilancia Internacional de los Ciclones Tropicales y proporcionar asesoramientos en caso necesario	2009 - 2010	OACI NACC Miami TCAC	Válida
AOM, DCB, AO, TS, AUO	h) Establecer sistemas de garantía de la calidad de los servicios de meteorología proporcionados a los usuarios de la aviación.	2010 - 2010	Estados y Territorios	Válida
AUO	i) Realizar seminarios y cursos anuales de actualización sobre temas relevantes para la Meteorología Aeronáutica operativa	2009 – 2010	Estados y Territorios/ OACI NACC , OMM RA IV	Válida
AUO	j) Establecer programas de formación y contratación del personal meteorológico considerando las normas y recomendaciones la OACI y la OMM.	2009 - 2010	Estados y Territorios	Válida

<i>Mediano plazo (2015)</i>				
AUO	k) Establecer esquemas de recuperación de costos por los servicios de meteorología aeronáutica	2010 - 2015	Estados y Territorios	Válida
AO, TS	l) Incrementar el número de estaciones meteorológicas automáticas en los aeródromos	2010 - 2015	Estados y Territorios	Válida
AO, TS	m) Implantar enlaces descendentes de datos desde la aeronave hacia las unidades MET y ATS	2012-2015	Estados y Territorios	Válida
AO, TS	n) Implantar enlaces ascendentes de datos desde las estaciones meteorológicas automáticas y las unidades ATS y MET hacia las aeronaves	2012-2015	Estados y Territorios	Válida
AUO	o) Preparar tablas climatológicas horarias mensuales de los aeródromos para su uso en la planeación de itinerarios de vuelos	2010 - 2015	Estados y Territorios	Válida
IPM	IPM/6: gestión de afluencia de tránsito aéreo; y IPM/7: gestión dinámica y flexible de rutas ATS; IPM/9: comprensión de la situación; IPM/14: operaciones en la pista; IPM/17: implantación de aplicaciones de enlace de datos; IPM/18: información aeronáutica; IPM/19: sistemas meteorológicos.			

14. MEJORAR EL SISTEMA SAR				
Beneficios				
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none">• mejorar la vigilancia del trafico• mejorar la colaboración entre las partes interesadas;• mejorar la eficiencia operacional			
Seguridad Operacional	<ul style="list-style-type: none">• Mejorar la implementación en base a costo-eficiencia• mejorar la seguridad operacional			
Estrategia				
Corto Plazo (2010)				
TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	INICIO-FIN	RESPON-SABLE	ESTADO
SDM	a) Desarrollar una estrategia regional para mejorar el sistema SAR	Fines 2009	OACI	Finalizada
	b) Identificar las partes involucradas	Fines 2009	OACI	Finalizada
	c) Llevar a cabo un análisis integral de los requisitos SAR basado en principios de evaluación del riesgo y de garantía de calidad	2009 - 2010	Estados, OACI	Válida
	d) Impulsar la armonización de políticas, regulaciones, prácticas y procedimientos de los servicios SAR aeronáuticos/marítimos, en conformidad con las Normas y Métodos Recomendados de la OACI	2009 - 2012	Estados, OACI	Válida
	e) desarrollar, actualizar y ratificar los acuerdos SAR con los RCC de los Estados adyacentes	2009 - 2012	Estados	Válida
	f) desarrollar, actualizar y ratificar los acuerdos con las agencias internacionales involucradas en el servicio SAR	2009 - 2012	Estados	Válida
	g) Impulsar el establecimiento de Comités SAR conjuntos aeronáuticos/marítimos, incluyendo la integración de organizaciones voluntarias SAR, así como la elaboración de acuerdos entre todos los integrantes del servicio SAR nacional	2009 - 2012	Estados, OACI	Válida
	h) Desarrollar una estrategia de planificación de recursos humanos y capacitación acorde a las orientaciones SAR de la OACI y los acuerdos regionales alcanzados	2009 - 2012	Estados, OACI	Válida
	i) Monitorear los avances de implementación	2009 - 2012	OACI	Válida
IPM	IPM/6: Gestión del flujo del tráfico; y IPM/9: conciencia situacional;			

Plan de acción para Optimizar Rutas ATS			
1 Concepto de espacio aéreo	Inicio	Fin	Observaciones
1.1 Establecer y priorizar objetivos estratégicos (seguridad operacional, capacidad, medio ambiente, etc.)			
1.2 Recolectar datos de tráfico para entender los flujos de tráfico en un espacio aéreo particular.			
1.3 Analizar la capacidad de navegación de la flota de aeronaves			
1.4 Analizar los medios de comunicación, navegación (VOR, DME) y vigilancia en tierra para las especificaciones de navegación y revisar modo de cumplimiento			
1.5 Optimizar la estructura del espacio aéreo, reorganizando la red o implementando nuevas rutas basados en los objetivos estratégicos del concepto del espacio aéreo. Considerando modelo de espacio aéreo, simulaciones ATC (time acelerado y/o tiempo real), pruebas en vivo, etc.			
2. Desarrollar plan de medición de la performance			
2.1 Preparar plan de medición de la performance, incluyendo emisiones de gas, seguridad operacional, eficiencia, etc.			
2.2 Conducir plan de medición de la performance			
3 Evaluación de la seguridad operacional			
3.1 Determinar que metodología será usada para evaluar la seguridad en el espacio aéreo y espaciamiento de rutas, dependiendo de la especificación de la navegación. Considerando el modelo de espacio aéreo, simulaciones ATC (tiempo acelerado y/o tiempo real), pruebas en vivo, etc.			
3.2 Preparar un programa de reelección de datos para la evaluación de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
3.3 Preparar evaluación preliminar de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
3.4 Prepare evaluación final de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
4 Establecer un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM)			
4.1 Coordinar necesidades de planificación e implementación con los proveedores de servicio de navegación aérea, reguladores, usuarios, operadores de aeronaves y autoridades militares			
4.2 Establecer fecha de implementación			
4.3 Establecer formato de documentación en sitio web CAR/SAM RNAV/RNP			

Plan de acción para Optimizar Rutas ATS			
4.4	Reportar avances de planificación e implementación a la oficina Regional correspondiente		
5	Sistemas automatizados ATC		
5.1	Evaluar la implementación PBN en los sistemas automatizados ATC, considerando la enmienda 1 a los PANS/ATM (FPLSG).		
5.2	Implementar los cambios necesarios en los sistemas automatizados ATC		
6	Aprobación de aeronaves y operadores		
6.1	Tomar nota del programa nacional de implementación y de las especificaciones navegación requeridas		
6.2	Analizar requisitos de aprobación de aeronaves, tripulaciones y operadores para las especificaciones de navegación que serán implementadas, según el contenido en el manual PBN de la OACI		
6.3	Publicar las regulaciones nacionales para implementar las especificaciones de navegación de la OACI requeridas		
6.4	Aprobaciones de aeronaves y operadores por cada tipo de procedimiento y especificación de navegación		
6.5	Establecer y mantener actualizado un record de aeronaves y operadores aprobados		
6.6	Verificar las operaciones con un programa de monitoreo continuo		
7	Normas y Procedimientos		
7.1	Evaluar las regulaciones para el uso GNSS, y si fuera el caso, proceder a su publicación.		
7.2	Finalizar la implementación de WGS-84		
7.3	Desarrollar y publicar la AIC notificando la planificación de implementación PBN		
7.4	Publicar suplemento AIP incluyendo las normas y procedimientos aplicables		
7.5	Revisar el Manual de Procedimientos de las unidades ATS involucradas		
7.6	Actualizar cartas de acuerdo entre unidades ATS		
7.7	Desarrollar enmienda a la documentación regional, si necesario		

Plan de acción para Optimizar Rutas ATS			
7.6	Proveer procedimientos para acomodar aeronaves no-aprobadas RNAV/RNP, cuando sea aplicable		
7.9	Identificar áreas y procedimientos de transición, si necesario		
7.10	Conducir simulaciones ATC para identificar la carga de trabajo /factores operacionales, si necesario, y reportar actividades de simulación al Comité ATM		
8	Capacitación		
8.1	Desarrollar un programa de capacitación y documentación para operadores (pilotos, despachadores y mantenimiento)		
8.2	Desarrollar un programa de capacitación y documentación para controladores de transito aéreo y operadores AIS		
8.3	Desarrollar un programa de capacitación para reguladores (inspectores de seguridad operacional de la aviación)		
8.4	Conducir programas de capacitación		
8.5	Mantener seminarios orientados a los operadores, indicando los planes y los beneficios operacionales y económicos esperados		
9	Decisión de implementación		
9.1	Evaluar la documentación operacional disponible (ATS, OPS/AIR)		
9.2	Evaluar el porcentaje de aeronaves y operadores aprobados (equipamiento conjunto involucrado)		
9.3	Revisar resultados de la evaluación de la seguridad operacional		
10	Sistema de monitoreo de la performance		
10.1	Desarrollar un programa de monitoreo post-implementación de operaciones en TMA		
10.2	Ejecutar un programa de monitoreo post-implementación de operaciones en TMA		
Fecha de implementación Pre operacional			

Plan de acción para Optimizar Rutas ATS			
Fecha Definitiva de implementación			

Plan de acción implementación PBN en aproximación y TMA			
1 Concepto de espacio aéreo	Inicio	Fin	Observaciones
1.1 Establecer y priorizar objetivos estratégicos (seguridad operacional, capacidad, medio ambiente, etc.)			
1.2 Recolectar datos de tráfico para entender los flujos de tráfico del espacio aéreo en TMA.			
1.3 Analizar la capacidad de navegación de la flota de aeronaves operando en la TMA			
1.4 Analizar los medios de comunicación, navegación (VOR, DME) y vigilancia en tierra para las especificaciones de navegación y revisar modo de cumplimiento			
1.5 Optimizar la estructura del espacio aéreo, por la implementación de nuevos SID y STARS, basados en los objetivos estratégicos del concepto del espacio aéreo. Considerando modelo de espacio aéreo, simulaciones ATC (time acelerado y/o tiempo real), pruebas en vivo, etc.			
2. Desarrollar plan de medición de la performance			
2.1 Preparar plan de medición de la performance, incluyendo emisiones de gas, seguridad operacional, eficiencia, etc.			
2.2 Conducir plan de medición de la performance			
3 Evaluación de la seguridad operacional			
3.1 Determinar que metodología será usada para evaluar la seguridad en el espacio aéreo y espaciamiento de rutas, dependiendo de la especificación de la navegación. Considerando el modelo de espacio aéreo, simulaciones ATC (tiempo acelerado y/o tiempo real), pruebas en vivo, etc.			
3.2 Preparar un programa de reelección de datos para la evaluación de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
3.3 Preparar evaluación preliminar de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
3.4 Prepare evaluación final de la seguridad operacional en el espacio aéreo			
4 Establecer un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM)			
4.1 Coordinar necesidades de planificación e implementación con los proveedores de servicio de navegación aérea, reguladores, usuarios, operadores de aeronaves y autoridades militares			
4.2 Establecer fecha de implementación			
4.3 Establecer formato de documentación en sitio web CAR/SAM RNAV/RNP			

Plan de acción implementación PBN en aproximación y TMA			
4.4	Reportar avances de planificación e implementación a la oficina Regional correspondiente		
5	Sistemas automatizados ATC		
5.1	Evaluar la implementación PBN en los sistemas automatizados ATC, considerando la enmienda 1 a los PANS/ATM (FPLSG).		
5.3	Implementar los cambios necesarios en los sistemas automatizados ATC		
6	Aprobación de aeronaves y operadores		
6.1	tomar nota del programa nacional de implementación y de las especificaciones navegación requeridas		
6.2	Analizar requisitos de aprobación de aeronaves, tripulaciones y operadores para las especificaciones de navegación que serán implementadas, según el contenido en el manual PBN de la OACI		
6.3	Publicar las regulaciones nacionales para implementar las especificaciones de navegación de la OACI requeridas		
6.4	Aprobaciones de aeronaves y operadores por cada tipo de procedimiento y especificación de navegación		
6.5	Establecer y mantener actualizado un record de aeronaves y operadores aprobados		
6.6	Verificar las operaciones con un programa de monitoreo continuo		
7	Normas y Procedimientos		
7.1	Evaluar las regulaciones para el uso GNSS, y si fuera el caso, proceder a su publicación.		
7.2	Desarrollar y publicar la AIC notificando la planificación de implementación PBN		
7.3	Publicar suplemento AIP incluyendo las normas y procedimientos aplicables		
7.4	Revisar el Manual de Procedimientos de las unidades ATS involucradas		
7.5	Validación en tierra de SID y/o STAR y vuelo de Inspección/ Validación		
7.6	Base de datos de validación de requisitos /Procedimientos		
7.5	Actualizar cartas de acuerdo entre unidades ATS		
7.6	Proveer procedimientos para acomodar aeronaves no-aprobadas RNAV/RNP, cuando sea aplicable		

Plan de acción implementación PBN en aproximación y TMA			
7.7	Conducir simulaciones ATC para identificar la carga de trabajo/factores operacionales, si necesario.		
8	Capacitación		
8.1	Desarrollar un programa de capacitación y documentación para operadores (pilotos, despachadores y mantenimiento)		
8.2	Desarrollar un programa de capacitación y documentación para controladores de tránsito aéreo y operadores AIS		
8.3	Desarrollar un programa de capacitación para reguladores (inspectores de seguridad operacional de la aviación)		
8.4	Conducir programas de capacitación		
8.5	Mantener seminarios orientados a los operadores, indicando los planes y los beneficios operacionales y económicos esperados		
9	Decisión de implementación		
9.1	Evaluar la documentación operacional disponible (ATS, OPS/AIR)		
9.2	Evaluar el porcentaje de aeronaves y operadores aprobados (equipamiento conjunto involucrado)		
9.3	Revisar resultados de la evaluación de la seguridad operacional		
10	Sistema de monitoreo de la performance		
10.1	Desarrollar un programa de monitoreo post-implementación de operaciones en TMA		
10.2	Ejecutar un programa de monitoreo post-implementación de operaciones en TMA		
Fecha de implementación Pre operacional			
Fecha Definitiva de implementación			

Plan de acción PBN APP				
1	Concepto de espacio aéreo	Inicio	Fin	Observaciones
1.1	Establecer y priorizar los objetivos estratégicos (Seguridad operacional, capacidad, Medio ambiente, etc.)			
1.2	Analizar la capacidad de navegación de la flota de aeronaves que opera en el aeropuerto			
1.3	Analizar medios de comunicación, navegación (VOR, DME) y vigilancia para la especificación de la navegación y revisar modo de cumplimiento			
1.4	Designar procedimientos de aproximación por instrumentos (RNP APCH/APV Baro-VNAV o RNP AR), basados en el objetivo estratégico del concepto del espacio aéreo. Considerando modelos de espacio aéreo, simulaciones ATC (aceleradas y/o en tiempo real), análisis reales, etc.			
2	Desarrollar un plan de medidas de performance			
2.1	Preparar un plan de medidas de performance, incluyendo la emisión de gas, seguridad operacional, eficiencia, etc.			
2.2	aplicar el plan de medidas de performance			
3	Procedimiento de evaluación de la seguridad operacional			
3.1	Determinar que metodología se usara para la evaluación de la seguridad operacional, dependiendo de la especificación de la navegación. Considerando el modelo de espacio aéreo, simulaciones ATC (aceleradas y/o en tiempo real), análisis reales, etc.			
3.2	Preparar un programa de recolección para la evaluación de la seguridad operacional del espacio aéreo			
3.3	Preparar procedimiento (s) preliminar (es) de la evaluación de la seguridad operacional			
3.4	Preparar procedimiento (s) final de la evaluación de la seguridad operacional			
4	Establecer proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM)			
4.1	Coordinar necesidades de planificación e implementación con los proveedores de servicios de navegación aérea, reguladores, usuarios, operadores de aeronave y autoridades militares			
4.2	Establecer fecha de implementación			
4.3	Establecer formato y documentación de la pagina web CAR/SAM RNAV/RNP			
4.4	Reportar avances de planificación e implementación a la Oficina Regional correspondiente			

Plan de acción PBN APP			
5	Sistemas automatizados ATC		
5.1	Evaluar la implementación PBN en los sistemas automatizados ATC, considerando la enmienda 1 a los PANS/ATM (FPLSG).		
5.2	Implementar los cambios necesarios en los sistemas automatizados ATC		
6	Aprobación de aeronave y operador		
6.1	tomar nota del programa nacional de implementación y de los requisitos de especificación de navegación		
6.2	Analizar los requisitos de aprobación de aeronaves, tripulaciones y aprobación de operador para que las especificaciones de navegación sean implementadas, según lo contenido en el Manual PBN de la ICAO		
6.3	Publicar las regulaciones nacionales para implementar las especificaciones de navegación de la ICAO		
6.4	Aprobación de aeronaves y operadores por cada tipo de procedimiento y especificación de navegación		
6.5	Establecer y mantener actualizado un record de aeronaves y operadores aprobados		
6.6	Verificar las operaciones con un continuo programa de monitoreo		
7	Normas y procedimientos		
7.1	Evaluar las regulaciones para uso del GNSS, y si fuera el caso, proceder a su publicación.		
7.2	Desarrollar y publicar la AIC notificando la planificación de implementación del PBN		
7.3	Publicar el suplemento AIP incluyendo las normas y procedimientos		
7.4	Revisar los manuales de procedimientos de las unidades ATS involucradas		
7.5	actualizar las cartas de acuerdo entre unidades ATS, si necesario		
7.6	Proveer procedimientos para acomodar aeronaves no-aprobadas RNAV/RNP, cuando sea aplicable		
7.7	Conducir simulaciones ATC para identificar la carga de trabajo /factores operacionales, si necesario.		

Plan de acción PBN APP			
8 Capacitación			
8.1 Desarrollar un programa de capacitación y la documentación para operadores (pilotos, despachadores y mantenimiento)			
8.2 Desarrollar un programa de capacitación y la documentación para controladores de tránsito aéreo y operadores AIS			
8.3 Desarrollar un programa de capacitación para reguladores (inspectores de seguridad operacional)			
8.4 Conducir programas de capacitación			
8.5 mantener seminarios orientados a los operadores, indicando los planes y los beneficios operacionales y económicos esperados			
9 Decisión para la implementación			
9.1 Evaluar la documentación operacional disponible (ATS, OPS/AIR)			
9.2 Evaluar el porcentaje de aeronaves y operaciones aprobadas (que involucre equipamiento mixto)			
9.3 Revisar los resultados de evaluación de la seguridad operacional			
10 Monitoreo de la performance del sistema			
10.1 Desarrollar un programa de monitoreo de las operaciones APP post-implementación			
10.2 Ejecutar programa de monitoreo de las operaciones APP post-implementación			
Fecha de implementación pre operacional			
Fecha definitiva de implementación			

2009-2014
PLAN DE ACCIÓN PARA EL SEGUIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN
COMUNICACIONES AIRE-TIERRA Y TIERRA-TIERRA

No.	Tarea de Objetivo de Performance	Descripción de acción	Responsables	Inicio	Fin	Entregables	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8
1	11 a), 11 b)	Mejorar las coberturas VHF y HF/SMA (R) o mitigar deficiencias	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2009	<ul style="list-style-type: none"> Identificación de deficiencias y Plan de Acción correctiva respectivo 	Referencia a tablas CNS 2A y 2B
2	11 a), 11 b)	Mejorar las comunicaciones AFTN y comunicaciones orales ATS o mitigar deficiencias	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2009	<ul style="list-style-type: none"> Identificación de deficiencias y Plan de Acción correctivo respectivo 	Referencia a tablas CNS 1A y 1C
3	1 b)	Evaluación de la infraestructura de comunicación requerida para satisfacer los requerimientos de navegación basado en PBN	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2010	Análisis de infraestructura de comunicaciones	
4	7 l)	Adopción un plan de modernización de equipo e implementación de servicio D-ATIS en los aeropuertos internacionales, en conformidad con los requisitos ATM	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2012	Plan de modernización e implementación D-ATIS	
5	11 c)	Elaborar Plan de ejecución evolutiva de enlace de datos aire-tierra, basado en la Plan de actividades CAR/SAM y Programa para la implementación de Enlaces de Datos (Apéndice AW y AX de la Cuestión 3 del Informe GREPECAS/13).	SG CNS/ATM (TF ATN)	Junio 2009.	Dic. 2010	Plan de transición inicial de las aplicaciones tierra aire de la ATN	Referencia a Tabla CNS 1Bc.
6	11 c)	Elaborar Plan de implementación para el AIDC dentro del ATN	SG CNS/ATM (TF ATN)	Junio 2009.	Dic. 2010	Plan de Transición inicial de las Aplicaciones tierra-tierra del ATN (Parte AIDC)	
7	11 c)	Actualización del Plan Regional de Enrutadores ATN	SG CNS/ATM (TF ATN)	Junio 2009.	Junio 2010	Propuesta actualizada de Tabla CNS 1 Ba	Referencia Tabla CNS 1 Ba
8	11 d)	Revisión preliminar del Plan Regional de Enrutadores ATN	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2009	Comentarios Versión actual de Tabla CNS 1Ba	Referencia Tabla CNS 1 Ba
9	11 d)	Evaluación de Propuesta de direcciones AMHS CAAS	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Oct. 2009	Comentarios a propuesta de direcciones AMHS CAAS	Propuesta de direcciones AMHS CAAS para Región CAR
10	11 d)	Evaluación técnica de las comunicaciones e interfaces para la implementación del AIDC dentro del AFTN	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Junio 2010	Recomendaciones técnicas para la implementación del AIDC dentro del AFTN	
		Emprender actividades para el despliegue de la ATN y sus aplicaciones conforme la Estrategia Regional CAR/SAM para la implementación del ATN y sus aplicaciones (Apéndice BA de la					

No.	Tarea de Objetivo de Performance	Descripción de acción	Responsables	Inicio	Fin	Entregables	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8
		cuestión 3 del Informe GREPECAS/13):					
11	11 d)	i. Realizar ensayos de operación AMHS	USA, República Dominicana, COCESNA, Jamaica	Oct. 2009	Julio 2010	Resultado de ensayos	
12	11 e), 7c)	ii. Evaluación de redes regionales para soportar aplicaciones ATN	MEVA TMG	Jul. 2009	Junio 2010	Resultado de evaluación	
13	11 d)	iii. Actualización del Plan Regional de Aplicaciones T-T del ATN	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Sept. 2009	Actualizaciones al Plan Regional Aplicaciones T-T del ATN	Referencia Tabla CNS 1 Bb
14	11 e)	iv. Revisión de Programa Regional CAR/SAM para la implementación de enlace de datos aire-tierra	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Nov. 2009	Comentarios a este programa regional	Referencia: Programa Regional CAR/SAM para la implementación de enlace de datos aire-tierra
15	11 e), 11 g)	v. Planificación de ensayos para aplicaciones A-T	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Nov. 2010	Planes de ensayos de aplicaciones A-T	
16	11 d), 11 e)	vi. Participar en seminarios y eventos de capacitación	Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales	Jul. 2009	Nov. 2011	Participación en evento	
17	11 a), 11 b)	Interconexión de redes MEVA II REDDIG	COCESNA, Jamaica, Antillas Neerlandesas	Jul. 2009	Oct. 2009	Interconexión de redes MEVA II/ REDDIG	
18	11 a), 11 b)	Integración de redes regionales MEVA II - REDDIG	MEVA TMG	Jul. 2009	2014	Estudio para la integración	
19	11 c)	Procurar la aplicación de la gestión y coordinación de asignación de frecuencias y la implementación de herramientas para este fin	OACI	Jul. 2009	Dic. 2010	Herramientas para la gestión/coordinación de frecuencias	
20	11 c)	Implementar la gestión y coordinación de frecuencias con la OACI	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Jul. 2009	Dic. 2009	Comentarios a las listas de asignación de frecuencias revisadas por OACI	
21	11 c)	Comentar las herramientas para la gestión de frecuencias provistas por la OACI	COCESNA, Jamaica, República Dominicana	Sep. 2009	Dic. 2009	Comentarios y evaluación de herramientas	
22	10 a)	Promocionar y coordinar la difusión de la posición de la OACI ante la CMR-2012	OACI	Jul. 2009	Dic. 2011	Promocionar posición de la OACI	
23	10 b), 10 e)	Participar y coordinar con sus entes reguladores nacional del espectro el apoyo a la posición de la OACI ante la CMR 2012	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Jul. 2009	Dic. 2011	Apoyo a la posición de la OACI en las reuniones relacionadas con la CMR-2012	

2009-2014
PLAN DE ACCIÓN PARA EL SEGUIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN
DE LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN

No.	Tarea de Objetivo de Performance	Descripción de acción	Responsables	Inicio	Fin	Entregables	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8
1	1 b)	Evaluación de la infraestructura de navegación requerida para satisfacer los requerimientos de navegación basado en PBN, identificando mejoras y deficiencias	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2010	1. Análisis de infraestructura de navegación por ejemplo: cobertura DME-DME de rutas ATS seleccionadas para RNAV 5 2. Identificación de deficiencias y 3. Plan de Acción correctivo respectivo	Referencia a tabla CNS 3
2	1 b), 2c), 3 b)	Desarrollo de una estrategia regional para la implementación de los sistemas de navegación	CNS/ATM/SG	Sep. 2009	Dic. 2009	Estrategia regional de Sistemas de Navegación	Alternativas de infraestructura de navegación para el PBN
3	1 b), 2c), 3 b)	Desarrollo de recomendaciones para la capacitación de los elementos GNSS	CNS/ATM/SG	Sep. 2009	Dic. 2009	Recomendaciones para capacitación de los elementos GNSS	Alternativas de infraestructura de navegación para el PBN
4	1 b), 2c), 3 b)	Planificación de sistemas GNSS (SBAS y GBAS) y conducción de pruebas	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2014	Plan de pruebas GNSS	Alternativas de infraestructura de navegación para el PBN

2009-2011
PLAN DE ACCIÓN PARA EL SEGUIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN
DE LOS SISTEMAS DE VIGILANCIA

No.	Tarea de Objetivo de Performance	Descripción de acción	Responsables	Inicio	Fin	Entregables	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8
1	7 e)	Evaluación de las coberturas radar e identificar mejoras para satisfacer los requerimientos operativos.	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2009	<ul style="list-style-type: none"> Identificación de mejoras y Plan de Acción respectivo 	Referencia a tabla CNS 4A
2	7 e)	Implementar la compartición de datos radar	Cuba, Jamaica, Antillas Neerlandesas, Haití, Islas Caimán, USA	Julio 2009	Dic. 2010	Acuerdos e implementación de compartición de datos radar	
3	1 b)	Evaluación de la infraestructura de vigilancia para satisfacer los requerimientos de navegación basado en PBN	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2010	Análisis de infraestructura de vigilancia	
4	7 k)	Implementación del registro de direcciones de 24 bits	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2010	Registro de direcciones de 24 bits	
5	11 g), 7 k)	Realización de Ensayos ADS-B, ADS-C y MLAT	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2010	Ensayos en ADS-B, MLAT y ADS-C	
6	7e), 7 k)	<i>Desarrollo de estrategia regional para los sistemas de vigilancia</i>	CNS/ATM/SG	Jul. 2009	Oct. 2009	Estrategia Regional para sistemas de vigilancia	
7	7 k)	Implementación de Radares Modo S y actualización de Plan Regional de Sistemas de Vigilancia	Estados, Territorios y COCESNA coordinado por: C/CAR/WG	Julio 2009	Dic. 2011	Información de implementación de Radares Modo S y actualizaciones a Plan Regional	Referencia a tabla CNS 4A

(Disponible en inglés solamente)

GUIDANCE FOR IMPLEMENTATION OF FLIGHT PLAN INFORMATION TO SUPPORT AMENDMENT 1 TO PANS-ATM, DOC 4444, FIFTEENTH EDITION

1. INTRODUCTION

1.1. The guidance contained herein is provided to assist airspace users and Air Navigation Service Providers (ANSP) implement the flight planning changes incorporated by Amendment 1 to Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM, Doc 4444) Fifteenth Edition.

1.2. This guidance do not change any provision in Annex 2 or PANS-ATM regarding completion and acceptance of a flight plan.

1.3. The changes were announced by ICAO on the 25 June 2008 in State Letter 50/2008 and will become applicable on 15 November 2012.

1.4. The changes have considerable consequences on ANSP flight data processing systems. Changes are required to ANSP flight data processing systems that check and accept flight plans and related messages, use flight plan data in displays for controller reference, use data in ANSP automation and affect information that is communicated between ANSPs as the flight progresses. Preparation for the changes should therefore be made well in advance of 15 November 2012.

1.5. The changes also have consequences for airspace users. If a flight plan with new content is sent to an ANSP that has not yet changed to accept the new content then it is likely that some information will be lost, misinterpreted or cause a rejection of the flight plan.

1.6. No start date has been given for implementation of the changes to commence, however one reason for the ICAO State Letter on 25 June 2008 was to allow recipients “to begin updating your flight plan data processing systems”. The transition period for the changes is therefore from 25 June 2008 until 15 November 2012.

1.7. It is recognized that changes will be implemented by airspace users and ANSPs on individual schedules due to individual needs, however some coordination will occur.

1.8. It is essential to the success of this implementation that all airspace users and ANSPs be able to submit and process flight information in accordance with Amendment 1 to PANS-ATM (Doc 4444) Fifteenth Edition by 15 November 2012, as processing via present methods is not assured after that date.

2. OBJECTIVE

2.1. The purpose of the guidance contained herein is to support a coordinated global effort during the transition period so that a successful transition is achieved by the applicable date of 15 November 2012.

3. APPLICABILITY

3.1. This guidance applies to airspace users, ANSPs, Planning and Implementation Regional Groups (PIRG). Note that flight planning services and related organizations involved in the processing of flight plans are considered part of the airspace user community and, as such, are covered under this guidance.

3.2. This document presents guidelines which should be considered when developing implementation plans for this Amendment. Adherence to these guidelines will mitigate risks associated with the technical challenges inherent during the transition period and assure that users are able to meet flight planning requirements as individual ANSPs implement changes.

3.3. This document applies with immediate effect and continues until the complete implementation of Amendment 1 to PANS-ATM Fifteenth Edition.

4. SCOPE

4.1. This guidance is limited to transitioning to flight planning and Air Traffic Services (ATS) message changes defined in Amendment 1 to PANS-ATM Fifteenth Edition, including message content and submission instructions.

5. FLIGHT PLANNING ENVIRONMENT

5.1. In order to allow performance case considerations to drive individual airspace user and ANSP implementation schedules, the ATM system will need to simultaneously support both present and new flight plan information and content for a period of time.

5.2. Amendment 1 to PANS-ATM Fifteenth Edition contains changes to length and content of items. The changes to content are:

- Change the way aircraft equipage and capabilities are communicated to provide more detail;
- Provide additional means of describing route way points (specifically bearing and distance from points other than navigation aids); and,
- Permit specification of the date of flight in a standardised manner.

5.3. The existing flight planning environment supports a variety of means of filing flight plans. For example flight plans can be filed directly by the airspace user to each ANSP individually or flight plans can be filed by the airspace user at one location and then the ATM system distributes the flight plan. Amendment 1 does not specifically change these options; however the means of transitioning to Amendment 1 may impose some requirements during the transition.

5.4. The existing ATM system supports a variety of means of ANSPs communicating flight plan data between ANSP systems, for example use of coordination messages where Amendment 1 implies changes of content.

6. IMPLEMENTATION GUIDELINES

6.1. PRESENT is defined as the present flight planning and ATS message formats as defined in the current version of PANS-ATM (Doc 4444) Fifteenth Edition.

6.2. NEW is defined as the flight planning and ATS message formats as specified in Amendment 1 to PANS-ATM (Doc 4444) Fifteenth Edition.

6.3. The transition period is from 25 June 2008 until the applicability date of 15 November 2012.

6.4. These guidelines have been developed to facilitate concurrent use of both PRESENT and NEW formats by airspace user and ANSP flight data processing systems during the transition period.

6.5. **Guideline 1:** As each ANSP transitions to NEW content, it is essential that they also support present content until the applicability date of 15 November 2012.

6.5.1. There is no requirement for ANSPs to accept and process PRESENT after the applicability date, unless specified by the appropriate authority.

6.5.2. This guideline relates directly to the transition environment in which a segment of airspace users (and ANSPs) do not amend their flight planning systems until the end of the transition period.

6.6. **Guideline 2:** PIRGs are encouraged to plan and publish regional implementations sufficiently in advance of the applicability date so that airspace users and ANSPs can respond to and resolve any unforeseen operational issues.

6.6.1. It is anticipated that implementation will occur progressively as each PIRG works with their member States/International Organizations and airspace users to coordinate a regional transition prior to 15 November 2012.

6.6.2. Transition plans should encourage all ANSPs transition to NEW a period of time before 15 November 2012 to allow airspace users a transition period to NEW before the applicability date.

6.6.3. Transition plans should take into account that the airspace user may not be able to make use of the new opportunities provided by NEW content until an ANSP has transitioned. Even then, use of NEW content may be restricted in its application if the flight still involves ANSPs who have not transitioned.

6.7. **Guideline 3:** During the transition period and after an ANSP has advised that they can accept NEW flight plans, the determination to file NEW content or PRESENT content with that ANSP is the choice of the airspace user.

6.7.1. It is expected that airspace users will make the decision on what format to file based on performance gains which may be achieved through capability information in Items 10 and/or 18 of the NEW flight plan form.

6.7.2. It is intended that all airspace users will file NEW from the applicability date forward, as using PRESENT is not assured after that date.

Note: The following guidelines apply only to situations where ANSPs affected by a flight have not all transitioned to NEW.

6.8. **Guideline 4:** During the transition period when not all ANSPs affected by a flight have transitioned to NEW, the airspace user must ensure that PRESENT flight plan information is filed with ANSPs who have not transitioned.

6.8.1. This can be achieved by the airspace user filing only PRESENT information with all ANSPs (as ANSPs supporting NEW will also support PRESENT during transition).

6.8.2. ANSPs using PRESENT may misinterpret, and may reject, flight plan information that is filed more than 24 hours in advance of flight. Filing more than 24 hours in advance of flight cannot be used if one or more ANSPs affected by a flight have not transitioned (unless those ANSPs already support filing more than 24 hours in advance of flight). Although ANSPs using NEW could accept the flight plan they may not be able to pass essential coordination to ANSPs using PRESENT.

6.8.3. The airspace user may choose to file NEW to ANSPs that have transitioned and PRESENT to ANSPs that have not transitioned. However without special transitional procedures, a situation can occur where the NEW information would only be useable until the first ANSP along route of flight using PRESENT. This is because the ANSP using NEW will not be able to coordinate NEW information with ANSPs using PRESENT.

6.9. **Guideline 5:** To facilitate user decisions on whether to file PRESENT, NEW or a combination of PRESENT/NEW, ICAO will maintain a repository of information on the ICAO website regarding the ability of each ANSP to accept PRESENT or NEW.

6.9.1. This information which will be publicly available is in addition to the normal methods of communication between an ANSP and its airspace users.

6.9.2. Each ANSP will communicate, via State and ICAO Regional Offices, their ability to accept NEW to ICAO as soon as possible so that ICAO can ensure that complete and updated information is posted. An ANSP advising NEW will mean that they can not only receive and process the new information but also coordinate with other ANSPs who have transitioned to NEW.

6.10. **Guideline 6:** During the transition period, ANSPs who accept NEW may need to convert flight information to PRESENT format for coordination with adjacent ANSPs who have not transitioned.

6.10.1. It is strongly suggested for consistency that all ANSPs utilize the conversion table provided below so airspace users and ANSPs have a common understanding of how NEW will be converted to PRESENT.

6.10.2. PIRGSs, States and ANSPs should be aware that valuable planning information may be lost during the conversion process, as shown in the conversion table.

6.10.3. There is no intent for PRESENT to be converted to NEW during the transition period.

CONVERSION OF NEW ITEMS 10 AND 18 TO PRESENT

It is strongly suggested that all ANSPs utilize the table below to convert NEW flight information in Items 10 and 18 to the PRESENT format for coordination with adjacent ANSPs which only accept PRESENT.

- Modified agreements may be worked between ANSPs for Item 18 information if the conversion would cause the message to be rejected by an ANSP which only accepts PRESENT.
- CAUTION: Some capability information will be lost during conversion.

	NEW data in these columns		Converts to PRESENT data in these columns	
	Item 10	Item 18	Item 10	Item 18
Com-Nav	N		N	
	S		VOL	
	SF		S	
	A		Z	NAV/GBAS
	B		Z	NAV/LPV
	C		C	
	D		D	
	E1		J	DAT/
	E2		J	DAT/
	E3		J	DAT/
	F		F	
	G	NAV/	G	
	H		H	
	I		I	
	J1		J	DAT/V
	J2		J	DAT/H
	J3		J	DAT/V
	J4		J	DAT/V
	J5		J	DAT/S
	J6		J	DAT/S
	J7		J	DAT/S
	K		K	
	L		L	
	M1		Z	COM/INMARSAT
	M2		Z	COM/MTSAT
	M3		Z	COM/IRIDIUM
	O		O	
	P1-P9 (Reserved)			
	R	PBN/	R	
	T		T	
	U		U	
	V		V	

Com-Nav	NEW data in these columns		Converts to PRESENT data in these columns	
	Item 10	Item 18	Item 10	Item 18
	W		When prescribed by ATS	
	X		When prescribed by ATS	
	Y		When prescribed by ATS	
	Z	COM/NAV/DAT	Z	COM/ NAV
Surveillance	N		N	
	A		A	
	C		C	
	E			
	H		S	
	I		I	
	L		S	
	P		P	
	S		S	
	X		X	
	B1			
	B2			
	U1			
	U2			
	V1			
	V2			
	D1		D	
	G1		D	

APÉNDICE D

Proyecto de Cooperación Técnica de la OACI (RLA/09/801/) para la Región CAR Implementación de sistemas de navegación aérea basados en la performance

FASE DE PLANIFICACIÓN DE LA OACI

FASE I – Tiempos

PROYECTO/TAREA	ETAPA
1. Presentación inicial del proyecto de TC	Agosto de 2008 – Finalizada
2. Aprobación de la Reunión NACC/DCA/3 del Plan Regional de Implementación NAM/CAR y del Proyecto de Cooperación Técnica para la Región CAR.	Septiembre de 2008 – Finalizada
3. Adopción del marco de referencia de la performance por el GREPECAS/15	Octubre de 2008 – Finalizada
4. Revisión del Proyecto de Documento	Marzo de 2009 – Finalizada
5. Revisión de los Objetivos del Proyecto	Mayo de 2009 – Finalizada
6. Llevar a cabo un taller sobre el marco de referencia de la performance	Julio de 2009 – Finalizada
7. Actualizar el proyecto de TC	Agosto – Octubre de 2009 – En curso
8. Llevar a cabo un taller sobre caso de negocio	28 de septiembre - 2 de octubre de 2009
9. Enviar a todos los Estados CAR el borrador del documento de proyecto de TC actualizado junto con los tiempos sugeridos, plan de trabajo, programa, presupuesto y mecanismo de contribuciones financieras para su revisión y comentarios	30 de octubre de 2009
10. Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto Regional CAR	Enero de 2010
11. Desarrollar y enviar a los Estados para su participación, el documento de proyecto de TC final basado en performance	28 de febrero de 2010
12. Los Estados confirmen su participación en el proyecto	31 de marzo de 2010
13. Depósito de los fondos iniciales por parte de los Estados	30 de abril de 2010
14. Inicio del Proyecto	1 de mayo de 2010
15. Establecimiento de una infraestructura de alojamiento en línea en la Oficina Regional NACC de la OACI para facilitar la vigilancia del proyecto junto con herramientas electrónicas de apoyo para la planificación de navegación aérea	30 de junio de 2010

**Proyecto de Cooperación Técnica de la OACI (RLA/09/801/) para la Región CAR
 Implementación de sistemas de navegación aérea basados en la performance**

FASE DE PANIFICACIÓN E IMPLANTACIÓN DE LOS ESTADOS

FASE II – Tiempos

PROYECTO/TAREA	ETAPA
1. Desarrollar un escenario operacional: - densidad de tránsito actual - pronósticos de tránsito 2020 - deficiencias y métricas - análisis de brecha	Determinar la Mejora Operacional Estratégica/Objetivo Nacional de Performance Julio de 2010
2. Análisis del concepto del espacio aéreo y requisitos determinantes: Demandan un grupo multidisciplinario e incluyen factores tales como organización y gestión del espacio aéreo, evaluación de la capacidad de la flota existente y de la infraestructura CNS disponible, enlistar las aprobaciones operacionales y de aeronavegabilidad, etc.	Formulación del concepto del espacio aéreo y finalización de los requisitos Octubre de 2010
3. a) Identificación de facilitadores en las áreas de ATM/CNS/AIM/MET/AGA mediante auditoría técnica y análisis económico usando GANP (para SOIs 1 al 4) b) Identificación de sistemas y procedimientos mediante análisis del GASP (para SOI 5)	Determinación de los proyectos necesarios para cumplir con las SOIs 1 al 5. Febrero de 2011 Febrero de 2011
4. Acuerdo de los Estados de un plan de implantación	Abril de 2011
5. Depósito de fondos por parte de los Estados	Mayo de 2011
6. Adquisición /instalación/ puesta en servicio de sistemas/procedimientos de navegación aérea	Mayo de 2013
7. Finalización del informe del proyecto CAR	Junio de 2013 (tentativa, a ser determinada en base a la finalización del proyecto que todavía tiene que definirse)

Cuestión 7

del orden del día: **Asuntos de cooperación regional y cooperación técnica**

7.1 *Acuerdo de cooperación de la OACI para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles por vía aérea (CAPSCA) - Proyecto para las Américas (RLA/08/901)*

7.1.1 La Secretaría presentó la NE/15 sobre el Acuerdo de Cooperación de la OACI para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles por vía aérea (CAPSCA) – Proyecto para las Américas, el cual empezó en abril de 2009. La nota también presentó los resultados de la Primera Reunión del Comité Ejecutivo celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México del 25 al 26 de junio de 2009, la cual aprobó la Organización, Comité Ejecutivo y Plan de Trabajo del Proyecto.

7.1.2 Se informó a la Reunión que los objetivos del Proyecto OACI CAPSCA – Las Américas son los siguientes.

- La protección de la Salud Pública – al personal de aviación, a los pasajeros aéreos y al público en general.
- Que los Estados establezcan planes de preparación pandémica, involucrando a las autoridades de aviación civil (AAC), servicios de tránsito aéreo (ATS), aeropuertos, aerolíneas y autoridades de salud públicas (PHAs), y por lo tanto satisfaciendo:
 - la adhesión al Artículo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional;
 - cumplimiento con los SARPS de la OACI correspondientes (Anexos 6, 9, 11 y 14); e
 - implantación de los lineamientos de la OACI, ACI e IATA y el reglamento sanitario de la OMS.
- La cooperación regional entre los Estados y Territorios – El Proyecto proporciona un mecanismo para juntar y compartir conocimientos y recursos.
- Proporcionar a los Estados asesoramiento, instrucción de personal y evaluaciones a aeropuertos.
- Desarrollar y mejorar los lineamientos para el sector de la aviación.

7.1.3 Un subsidio de aproximadamente 400,000 dólares norteamericanos provenientes del Fondo Central para la Acción contra la Gripe de la ONU (UN CFIA), ha sido asignado a la OACI para el Proyecto CAPSCA – Las Américas. El propósito de esta contribución es cubrir los costos de las actividades que serán llevadas a cabo durante la primera fase de implementación del proyecto y tendrá una duración aproximada de 24 meses. No se requieren contribuciones financieras por parte de los Estados y Territorios en la primera fase del proyecto. No obstante, la contribución por parte de los Estados durante la fase inicial del proyecto, será requerida en forma de préstamo en especie de personal el cual será capacitado y que periódicamente lleve a cabo misiones de evaluación de aeródromos de los Estados y Territorios miembros participantes.

7.1.4 Se instó a los Estados y Territorios del C/CAR a adherirse al Proyecto OACI CAPSCA – Las Américas, para recibir la asistencia que ofrece el proyecto a los Estados y Territorios, y así puedan cumplir con las obligaciones sociales, de salud y en la aviación internacional, a través de mejorar su preparación para una pandemia futura o un desarrollo más severo de la pandemia de la gripe A(H1N1) que se está sufriendo en el 2009. A este respecto, se informó a la Reunión que Brasil, Cuba, El Salvador, México, Nicaragua, Panamá, Perú y Venezuela han confirmado su participación en el proyecto. Además, Perú nominó un experto para el Equipo Regional de Medicina de Aviación (RAMT) y ofreció sus aeropuertos para su evaluación. La Oficina Regional NACC de la OACI envió una Carta a los Estados/Territorios el 7 de agosto de 2009, adjuntando el Documento de Proyecto y reiterando la invitación a participar en el proyecto.

7.1.5 También, se instó a los Estados y Territorios del C/CAR a nominar expertos para adherirse al Equipo Regional de Medicina de Aviación (RAMT) y participar en la primera reunión RAMT, en la instrucción y evaluación de aeropuerto, que está planeada en la Oficina Regional para Sudamérica de la OACI y en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima, Perú, durante la primera semana de diciembre de 2009.

7.1.6 Como resultado de las discusiones bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Reunión decidió adoptar la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 10/10 ACUERDO DE COOPERACIÓN DE LA OACI PARA PREVENIR
LA PROPAGACIÓN DE ENFERMEDADES TRANSMISIBLES
POR VÍA AÉREA (CAPSCA) – PROYECTO PARA LAS
AMÉRICAS**

Se alienta a los Estados y Territorios del C/CAR a;

- a) preparar, probar y actualizar sus planes de preparación de aviación para una pandemia en colaboración con autoridades de salud pública a más tardar el 30 de noviembre de 2009;
- b) hacerse miembros del Proyecto OACI CAPSCA – Las Américas, informándolo a la Oficina Regional NACC de la OACI, a más tardar el 30 de septiembre de 2009;
- c) nominar a expertos para unirse al Equipo Regional de Medicina de Aviación (RAMT) los cuales serán capacitados por la OACI, y llevar a cabo evaluaciones en aeródromos internacionales en los Estados y Territorios que estén participando en el proyecto, e informar a la Oficina Regional NACC de la OACI, a más tardar el 31 de octubre de 2009;
- d) permitir a los expertos RAMT su participación en la Primera Reunión RAMT, instrucción y evaluación de aeródromos planeada para ser realizada en Lima, Perú, durante la primera semana de diciembre de 2009; y,
- e) ofrecer aeropuertos a ser evaluados por el Proyecto OACI CAPSCA e informar a la Oficina Regional NACC de la OACI, a más tardar del 31 de diciembre de 2009.

7.1.7 La Secretaría presentó el IP/13, el cual informó a la Reunión la Declaración del Consejo de la OACI sobre el Brote de la Gripe A (H1N1) en 2009, sobre las acciones de la OACI sobre los planes de contingencia para la pandemia en el sector de la aviación, y en particular, enfatizando que no existen ni razones ni recomendaciones de la OMS o de la OACI para restricciones de viajes aéreos.

7.1.8 Además, la Secretaría presentó el IP/14, el cual alentó una respuesta armonizada al Brote de la Gripe A (H1N1) en 2009, mediante la consistente implementación de las provisiones del Anexo 9 sobre el procedimiento de notificación por parte de los pilotos al mando en un caso sospechoso de enfermedad contagiosa y el llenado de la Declaración General – Parte de Salud y la Ficha de Trazabilidad de Pasajeros.

7.2 *Otros asuntos de cooperación*

Proyecto de Cooperación Técnica de la OACI RLA/03/902 – Transición al GNSS en las Regiones CAR/SAM – Solución de Aumentación para el Caribe, Centro y Sudamérica (SACCSA)

7.2.1 La Secretaría presentó la NE/23 sobre los objetivos y resultados esperados de la Fase III del Proyecto RLA/03/902 sobre la solución de aumentación para la implantación de GNSS en las Regiones CAR/SAM. La Reunión recordó que la Fase I del Proyecto SACCSA concluyó que no era técnicamente posible extender el WAAS (Estados Unidos) y el EGNOS (Europa) existentes a las Regiones CAR/SAM. Por consecuencia, la Fase II del Proyecto SACCSA definió una solución SBAS regional separada e identificó sus requisitos.

7.2.2 El GREPECAS mediante su Conclusión 15/43 – *Apoyo al Proyecto RLA/03/902 – SACCSA*, notó el progreso del proyecto así como la manera propuesta a seguir. La siguiente fase (Fase III) del Proyecto RLA/03/902 – *Solución de Aumentación para el Caribe, Centro y Sudamérica (SACCSA)* tiene como objetivo concluir los estudios de la Fase II y realizar demostraciones del funcionamiento de prototipos de algoritmos sobre el SBAS diseñados para estas regiones para determinar la factibilidad de la implementación de un SBAS propio. Aún más, la Fase III realizará estudios de los efectos de la ionósfera en las señales GNSS, particularmente en áreas de latitudes bajas. Como parte de estos esfuerzos, el Proyecto fomenta la publicación e intercambio de los resultados, experiencias e instrucción. Al final de la Fase III, el Proyecto recomendará una solución de aumentación que será técnicamente viable, apropiada de acuerdo a su función y factible económicamente para las Regiones CAR/SAM. Con estos resultados, el proyecto proporcionará una base sólida para la toma de decisiones por los Estados de las Regiones CAR/SAM de una solución SBAS para aumentar la implantación GNSS en todas las fases del vuelo.

7.2.3 La Reunión RCC/E del Proyecto RLA/03/902 celebrada en Costa Rica el 24 de abril de 2009, confirmó el plan para ejecutar la Fase III en dos partes (Fase III-A y Fase III-B) conforme se sintetizan en el **Apéndice** a esta parte del Informe. Asimismo acordó el lanzamiento de las actividades programadas de la Fase III-A; para lo cual se está organizando la realización de una licitación abierta y de carácter internacional en conformidad con los procedimientos establecidos por la OACI y aplicados por la Dirección de Cooperación Técnica.

7.2.4 Los miembros actuales de este Proyecto son Bolivia, Colombia, Costa Rica, España, Guatemala, Panamá, Venezuela y COCESNA. En la Reunión RCC/E la República Dominicana también declaró su intención de unirse al Proyecto RLA/03/902. Otros Estados CAR/SAM han informado su interés a la OACI acerca de este Proyecto.

7.2.5 La contribución anual para cada Estado/Territorio/Organización Internacional miembro, que fue acordada por la Reunión RCC/E para la Fase III-A del Proyecto RLA/03/902, es de \$ 25,000 dólares norteamericanos.

7.2.6 Cuba informó a la Reunión la posición que tomó durante la Reunión GREPECAS/15 y por carta a la OACI como respuesta al seguimiento de la Conclusión 15/43, de no participar en la Fase III del Proyecto SACCSA, hasta que la mayoría de los Estados CAR/SAM se unan al proyecto. Cuba también hizo notar que debido al alto costo del proyecto, era necesario que éste demostrara que producirá resultados tangibles, que eventualmente serán implementados para el beneficio de las Regiones CAR/SAM. Jamaica resaltó que la contribución económica requerida para unirse al proyecto requeriría que algunos Directores consultaran con sus respectivas autoridades fiscales antes de estar en posición de comprometerse a la membresía del Proyecto.

7.2.7 La Reunión tomó nota del estado actual así como de las actividades planificadas para la Fase III del Proyecto SACCSA; se invitó a los Estados y Territorios del Caribe Central, así como a los usuarios del espacio aéreo representados por las respectivas Organizaciones Internacionales, a considerar su participación en el Proyecto RLA/03/902 – SACCSA.

APÉNDICE

ACTIVIDADES PROGRAMADAS DE LA FASE III DEL PROYECTO RLA/03/902 – SACCSA

FASE III-A:

- Red de monitorización y control de la misma
- Profundización en la definición del sistema
- Prototipo de la UCP de SACCSA y su operación
- Definición de actividades de soporte a la validación y certificación del sistema
- Análisis de opciones complementarias en zonas de prestaciones pobres o limitadas
- Página WEB de SACCSA
- Aspectos institucionales
- Impartición de cursos, seminarios y talleres

FASE III-B:

- Estudio Coste / Beneficio
- Estudio de financiación
- Impartición de cursos, seminarios y talleres

Cuestión 8
del orden del día: Asuntos del medio ambiente

Consideraciones operacionales
Ruido de las aeronaves y consideraciones locales de la calidad del aire
Aviación y clima mundial

8.1 La Secretaría presentó las notas de estudio 16, 17 y 18 las cuales proporcionaron una perspectiva general sobre el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) y el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) las cuales están relacionadas con las medidas para reducir ruido y las emisiones que afectan la calidad del aire local y las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de la aviación.

8.2 La Reunión tomó nota que el CAEP está preparando un informe sobre el uso del Sistema de Gestión Ambiental (EMS). Se está preparando una Circular de la OACI sobre los efectos que la variación de la potencia del despegue tiene sobre el ruido y las emisiones. Asimismo, la OACI está conduciendo un examen sobre las metodologías de evaluación del medioambiente y los indicadores apropiados para las técnicas de Aproximación en Descenso Continuo (CDA u Operaciones CDA). El examen incluye una evaluación mundial de alto nivel de los beneficios del combustible y emisiones de las operaciones CDA.

8.3 La Reunión fue informada que la orientación de la OACI contenida en la Circular 303 *Oportunidades Operacionales para Minimizar el Consumo de Combustible y Reducir las Emisiones*, la cual identifica y revisa varias oportunidades operacionales y técnicas para minimizar el consumo de combustible, y por lo tanto, las emisiones de CO₂ en operaciones de aviación civil, está siendo actualizada con información nueva y al día sobre iniciativas actuales relacionadas con la reducción del consumo de combustible.

8.4 La Reunión tomó nota que desde junio de 2008, el sitio web público de la OACI ha incluido un Calculador de Emisiones de Carbono, cuya metodología imparcial y evaluada a conciencia, fue desarrollada por el CAEP. Este aplica los mejores datos disponibles públicamente de la industria, para responder a varios factores tales como tipos de aeronaves, datos específicos de ruta, factores de carga de pasajeros y carga transportada. En abril de 2009, el Grupo Gerencial del Medio Ambiente de las Naciones Unidas (UNEMG) aprobó el Calculador de la OACI como una herramienta oficial para calcular las emisiones de bióxido de carbono (CO₂) de viajes aéreos para el sistema de las Naciones Unidas.

8.5 La Reunión recordó que la 36ª Sesión de la Asamblea de la OACI llevada a cabo en septiembre de 2007, reconoció la importancia crítica que tiene la OACI en proporcionar un liderazgo continuo a la aviación civil internacional en lo que respecta a la limitación o reducción de las emisiones de las aeronaves que contribuyen al cambio climático mundial, y se acordó formar el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC). Al GIACC se le asignó la tarea de desarrollar y recomendar al Consejo un Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático el cual obtendrá su apoyo técnico por parte del CAEP. Por ende, El GIACC se formó en febrero de 2008 está constituido por representantes de todas las regiones de la OACI con una participación equitativa de los países desarrollados y de los países en vías de desarrollo.

8.6 Los elementos clave del Programa de acción como 1) marco de implantación; 2) objetivos mundiales a los que podría aspirar la aviación internacional; 3) medidas para alcanzar una reducción en las emisiones; y 4) medios para medir el progreso. Como resultado de sus cuatro reuniones, el GIACC recomendó, para la consideración del Consejo, mejoras en el rendimiento de combustible medio de la flota en servicio en operaciones de aviación internacional que equivalen a una tasa del 2% al año como parte de los objetivos mundiales a los que podría aspirar. Lo anterior representa una mejora acumulativa del 13% a corto plazo (2010 al 2012), del 26% a mediano plazo (2013 a 2020) y del 60% a largo plazo (2021 al 2050) tomando el año 2005 como el punto de partida.

8.7 El GIACC también recomendó varias medidas, que los Estados pueden elegir para reducir las emisiones en la aviación internacional, tales como el uso de tecnologías relacionadas con las aeronaves, una gestión e infraestructura de tránsito aéreo mejorada, operaciones más eficientes, medidas basadas en criterios de mercado así como medidas normativas. Cada Estado mantendrá la autoridad máxima para escoger dentro del portafolio de medidas apropiadas para cada circunstancia, las cuales sean consistentes con los objetivos mundiales a los que podría aspirar y cada Estado será alentado a desarrollar y documentar con la OACI sus planes de acción individuales. La Reunión notó que el CAEP endosó el uso del “Sistema métrico de rendimiento de combustible para aeronaves comerciales” ($CASFE = \text{Masa de combustible consumida} / \text{carga útil} \times \text{distancia}$) como la métrica de eficiencia para la evaluación de las metas del medio ambiente. Asimismo, el CAEP está preparando un informe que ofrece orientación sobre los métodos del cálculo de consumo de combustible y de CO₂ emanado por las aeronaves civiles en operación (basado en operaciones de puerta a puerta) incluyendo el tráfico de pasajeros y carga e informando las emisiones de CO₂ relacionadas a nivel local, nacional y mundial.

8.8 Además de las medidas técnicas, operacionales y la Reunión reconoció que el uso de combustibles alternativos ofrece una de las opciones más prometedoras para reducir las emisiones de la aviación. Sobre este tema, la OACI está planificando una Conferencia sobre Aviación y Combustibles Alternativos la cual se llevará a cabo en Brasil del 16 al 18 de noviembre de 2009. La conferencia considerará establecer una hoja de ruta acordada internacionalmente para la implantación de combustibles alternativos para la aviación.

8.9 La Reunión también tomó nota que la OACI llevará a cabo una Reunión de alto nivel para revisar el Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático considerando. La Reunión de alto nivel se llevará a cabo en Montreal del 7 al 9 de octubre de 2009, para revisar el Programa de acción recomendado por el GIACC y para someterlo a la consideración del Consejo.

8.10 La Reunión continuó su discusión sobre el tema del medio ambiente y apreció la labor realizada por la Iniciativa Asia y Pacífico del Sur para Reducir las Emisiones (ASPIRE) y la Iniciativa de Interoperabilidad del Atlántico para Reducir las Emisiones (AIRE), las cuales fueron presentadas por Estados Unidos en la IP/20. La Reunión notó que las evidencias finalizadas a la fecha mostraban que es posible que existan beneficios ambientales cuantificables mediante estas iniciativas. La Reunión recomendó que la OACI estudie los resultados de las evidencias de la Fase II de la AIRE puedan resultar en emisiones similares para reducir los procedimientos en otras regiones.

8.11 Además, se informó a la Reunión (refiérase al IP/21) sobre los esfuerzos continuos de la Administración Federal de Aviación (FAA) para mitigar el impacto de la aviación en el medio ambiente bajo el panorama general del sistema de transporte aéreo de la próxima generación (NextGen) de los Estados Unidos y para la lograr la protección al medio ambiente que permita un crecimiento sostenible de la aviación. La Reunión agradeció la actualización de actividades por parte de Estados Unidos que enfatizan su compromiso hacia la mejora sostenible del medio ambiente en la aviación.

8.12 Después de finalizar su debate, la Reunión acordó continuar considerando las cuestiones relacionadas con el medio ambiente en lo relativo a la planificación e implantación de los sistemas de la navegación aérea, incluyendo el desarrollo de nuevas rutas, diseño de procedimientos terminales y movimientos en tierra.

Cuestión 9
del orden del día: Asuntos de transporte aéreo

9.1 *Facilitación – Documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), Directorio de claves públicas (PKD)*

9.1.1 La Secretaría presentó la IP/09 sobre el Directorio de claves públicas de la OACI (ICAO PKD). El sistema PKD contribuye a la facilitación del tránsito de personas y bienes, a tener una seguridad mejorada para los pasajeros y promueve un cruce eficiente de fronteras.

9.1.2 Se informó a la Reunión que el PKD permite a los inspectores de documentación y de pasaportes electrónicos en las fronteras del mundo a acceder al Directorio y utilizar las claves públicas para validar los pasaportes electrónicos. La validación de los pasaportes electrónicos con dichas claves públicas revela manipulaciones de un chip que no tiene contacto que está integrado en el pasaporte.

9.2 *Conferencia de la OACI para la negociación de los servicios aéreos (ICAN)*

9.2.1 La Secretaría presentó la NE/19, dando información sobre el concepto y formato de Reunión de la Conferencia de la OACI para la Negociación de los Servicios Aéreos (ICAN), un enfoque innovador para facilitar y mejorar la eficiencia del proceso de negociación de los servicios aéreos entre los Estados. La Reunión tomó nota de que la OACI celebró su primera Conferencia ICAN2008, en noviembre de 2008 en Dubai, Emiratos Árabes Unidos, y celebrará la ICAN2009 en Estambul, Turquía, del 28 de septiembre al 2 de octubre de 2009.

9.2.2 La Oficina Regional NACC de la OACI ha coordinado con la Dirección de Transporte Aéreo la celebración de la ICAN 2010 en la Región CAR. En este sentido, se anunció a la Reunión que Jamaica ha ofrecido auspiciar el ICAN 2010 del 28 de junio al 2 de julio de 2010, basado en los requisitos para la Reunión presentados en el Apéndice de la NE/19. La OACI aceptó y agradeció a Jamaica por su amable ofrecimiento y expresó su satisfacción de que este importante evento mundial será celebrado en la Región CAR.

9.3 *Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS)*

9.3.1 La Secretaría presentó la IP/10 sobre los resultados de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) que se llevó a cabo en septiembre de 2008, incluyendo aquellas acciones a realizarse por la OACI y los Estados.

9.3.2 El orden del día de la CEANS incluyó los siguientes temas:

- cuestiones clave que son comunes a los aeropuertos y a los servicios de navegación aérea relativas a la interacción entre los Estados, los proveedores y los usuarios;
- cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos;
- cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea; y

- políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea.

9.3.3 La Reunión tomó nota que respecto a la implantación de las políticas de la OACI sobre derechos, el CEANS tomó nota que si bien la OACI ha desarrollado políticas comprensivas y material de orientación sobre derechos para los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, los Estados no siempre cumplen con los mismos. Esto es ocasionado por la falta de concientización por parte de los Estados para seguir estas políticas.

9.3.4 Considerando las acciones recomendadas por el CEANS, las Islas Caimanes enfatizaron la importancia para los Estados de recibir orientación adicional sobre la categorización de servicios para la adjudicación de costos y cuotas en los ANSPs. Haití expresó la complejidad de implantar una separación entre el regulador y los proveedores de servicios de los aeropuertos y servicios de navegación aérea. Sobre este tema las Antillas Neerlandesas, Cuba, Islas Caimanes e Islas Turcas y Caicos informaron que ellos han logrado la separación en sus respectivos Estados/Territorios y ofrecieron compartir sus experiencias con Haití.

9.4 *Actividades de estadísticas*

9.4.1 La Secretaría presentó la IP/11, con una descripción de las actividades estadísticas de la OACI realizadas por la Sección de Análisis Económicos y Bases de datos. El Artículo 67 del Convenio define el mandato de la OACI para recolectar información de cada Estado Contratante. En paralelo, el Artículo 54 solicita al Consejo a requerir, recolectar, examinar y publicar información relacionada con la operación los servicios aéreos internacionales, mientras que el Artículo 55 estipula que el Consejo puede realizar investigaciones sobre todos los aspectos del transporte aéreo que son de importancia internacional y comunicar los resultados de dicha investigación a los Estados Contratantes.

9.4.2 Se requiere que el Consejo examine de forma regular la información de estadísticas (en lo que se refiere a las “estadísticas sobre las operaciones de las aerolíneas”) recolectadas por la OACI para cumplir más eficientemente las necesidades de la Organización y sus Estados Contratantes y para establecer las métricas necesarias para monitorear el desempeño de la Organización para cumplir con sus Objetivos estratégicos, en específico Eficiencia y Medio Ambiente.

9.4.3 La función también involucra la recolección, proceso, análisis, presupuesto y distribución oportuna relacionada con la información de aviación civil relacionada con los transportistas aéreos y los servicios de navegación aérea, las aeronaves civiles registradas y las tasas de accidentes de aeronaves.

9.4.4 La Reunión tomó nota que la OACI se encuentra utilizando información disponible de las FIRs para algunos Estados para producir los perfiles de los periodos de horas pico para apoyar una planificación y mejor manejo del tránsito en las FIR. Durante la última Reunión de Pronósticos de Tránsito (TFG) CAR/SAM se preparó una muestra de los parámetros de los periodos de horas pico utilizando la información de las FIR proporcionada por COCESNA la cual cubre a sus Estados miembros. Estos análisis diversos de tránsito anual, diario y por hora en las FIR son parte del informe TFG CAR/SAM que fue publicado en noviembre de 2008.

9.4.5 La Secretaría informó a la Reunión acerca de la celebración del Taller CAR/SAM sobre Recolección de Información Estadística y Pronósticos que se celebró en la Oficina Regional NACC de la OACI del 29 de junio al 3 de julio de 2009, el cual contó con una buena participación de los Estados/Territorios CAR/SAM.

Cuestión 10

del orden del día: Otros asuntos

10.1 *Eventos de la OACI planificados para el 2009 – 2010*

10.1.1 La Secretaría presentó la NI/12 con el calendario de reuniones, seminarios, cursos y talleres para 2009 y 2010 de la Oficina Regional NACC de la OACI. Se recordó a la Reunión que la última versión del programa siempre está disponible en el sitio web de la Oficina Regional NACC de la OACI en la siguiente dirección: <http://www.mexico.icao.int/Meetings.html>. Se destacaron los eventos de mayor relevancia para los Estados y Territorios del C/CAR. Se invitó a los Estados y Territorios del C/CAR a revisar el programa de los próximos eventos regionales y ciertos mundiales para planear y presupuestar la participación de sus representantes.

10.1.2 La República Dominicana informó a la Reunión que llevará a cabo un seminario sobre aviación y el medio ambiente, apoyado por la OACI, con el objetivo de elevar la conciencia sobre asuntos de medio ambiente (ruido, calidad del aire local, y cambio climático) del 19 al 20 de octubre de 2009. La República Dominicana informó a la Reunión de sus intenciones de invitar a los Estados de la Región CAR a este evento que será llevado a cabo en idioma español. La República Dominicana también informó a la Reunión sobre la Décima Primera Conferencia y Simposio Mundial sobre Instrucción TRAINAIR (GTC/11) que se celebrará en Santo Domingo, República Dominicana, del 7 al 11 de diciembre de 2009.

10.1.3 Estados Unidos informó a la Reunión sobre la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO), del cual es miembro la FAA. CANSO es una organización internacional reconocida por la OACI en representación de sus miembros que son Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). El Control de Tránsito Aéreo de las Antillas Neerlandesas, quien es también miembro de CANSO, invitó a los Estados y Territorios del C/CAR a la Primera Conferencia ANSP del Caribe de CANSO que se celebrará en Curacao del 10 al 12 de noviembre de 2009.

10.1.4 Las Islas Caimanes se refirieron al Seminario/Taller sobre el Desarrollo de un Sistema de Aseguramiento de la Calidad para el Servicio Meteorológico Aeronáutico (en Inglés) que se celebrará en Kingston, Jamaica, del 24 al 26 de noviembre de 2009, e hizo notar las dificultades financieras que tiene el personal MET de los Estados/Territorios para asistir a eventos de instrucción MET de la OACI. La Secretaría instó a las autoridades de aviación civil de los Estados/Territorios a colaborar con los servicios meteorológicos, aún cuando sean entidades separadas, para asegurar que el personal pueda aprovechar la instrucción proporcionada para el beneficio del sector de aviación y su seguridad operacional y eficiencia. En este sentido, la OACI coopera con la OMM y CMO, y las invitaciones de la OACI para estos eventos son enviadas tanto a las autoridades de aviación civil como a los servicios meteorológicos.

10.1.5 Cuba preguntó sobre la Reunión AIM/SG del GREPECAS que no aparecía en el programa, y la Secretaría confirmó que la reunión había sido confirmada recientemente para ser celebrada del 23 al 27 de noviembre de 2009, en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en Lima, Perú.

10.2 Eventos y actividades prioritarias de la Oficina Regional NACC para el siguiente trienio de la OACI (2011 – 2013)

10.2.1 La Secretaría presentó la NE/20, la cual proporcionó los resultados de la encuesta mundial llevada a cabo por la OACI en 2008 en apoyo a la revisión organizacional del programa regional de la OACI, basada en las respuestas de los Estados y Territorios NAM/CAR. Solo 7 de los 21 Estados NAM/CAR respondieron a la encuesta, y sólo uno es de la Región C/CAR, República Dominicana. Cuba expresó su apoyo a las conclusiones reflejadas en los resultados de la encuesta aunque no estaba incluida en las respuestas identificadas por la Sede, e informó que había respondido a la encuesta a través de su Delegación en la OACI y proporcionó una copia a la Secretaría.

10.2.2 Se informó a la Reunión que la OACI ha comenzado el proceso de preparación del plan de negocio y del presupuesto para el siguiente periodo del trienio del 2011 al 2013. Las Oficinas Regionales están participando y aportando al proceso para garantizar que se asignen los recursos humanos y financieros necesarios para las Oficinas Regionales y así permitirle implantar los proyectos y cumplir con los objetivos de la Organización durante el siguiente trienio y por ende satisfacer las necesidades y expectativas de los Estados.

10.2.3 Debido a que la tasa de respuesta de la Región C/CAR a la encuesta mundial no fue suficiente para otorgar una confiabilidad de que los resultados a la misma representan las necesidades y expectativas de la región, así como para proporcionar más detalles sobre los proyectos y actividades que estarán alineados con las prioridades de los Estados para los servicios que serán proporcionados por la Oficina Regional NACC de la OACI, se presentó a la Reunión una encuesta para que los Estados y Territorios la completarán y regresarán a la Secretaría durante la Reunión.

10.2.4 Tres de los cuatro Estados del C/CAR y los cuatro Territorios representados en la Reunión presentaron el formulario de la encuesta completado. Las respuestas a la encuesta fueron consolidadas y los resultados se presentan en el **Apéndice A** a esta parte del Informe. Estos resultados serán analizados por la Secretaría y tomados en consideración en la planificación del programa de trabajo y actividades para el próximo trienio de la Oficina Regional NACC de la OACI

10.2.5 A continuación se presenta un resumen de las respuestas a la encuesta:

Actividades Clave

Los Estados/Territorios del C/CAR identificaron el siguiente orden de prioridad para las actividades claves de la Oficina Regional NACC de la OACI:

1. Eventos educativos regionales
2. Misiones de ayuda al Estado
3. Reuniones Regionales
4. Material de orientación regional
5. Proyectos de Cooperación Regional

Eventos educativos regionales

Los Estados/Territorios del C/CAR identificaron el siguiente orden de prioridad de las áreas para eventos educativos regionales de la OACI:

1. ATM
2. AIM
3. CNS
4. AGA
5. FS/OPS

Misiones de ayuda al Estado

Los Estados/Territorios del C/CAR identificaron el siguiente orden de prioridad de las áreas de especialidad para las misiones de ayuda de la Oficina Regional NACC de la OACI:

1. ATM/SAR
2. AGA
3. CNS
4. AIM
5. FS/OPS

Reuniones Regionales

Los Estados/Territorios del C/CAR identificaron el siguiente orden de prioridad para el tipo de Reuniones Regionales de la OACI:

1. DAC
2. GREPECAS
3. Grupos de Trabajo sub-regionales
4. Subgrupos del GREPECAS
5. RASG-PA

Material de orientación regional

Los Estados/Territorios del C/CAR identificaron el siguiente orden de prioridad de las áreas en eventos educativos regionales de la OACI:

1. AGA
2. ATM
3. AIM
4. CNS
5. FS/OPS

Proyectos de cooperación nacional y regional

Los Estados/Territorios del C/CAR identificaron una prioridad más alta para los Proyectos de Asistencia Nacionales que para los Proyectos de Cooperación Regional. Además, los Estados/Territorios del C/CAR identificaron el siguiente orden de prioridad en las áreas para Proyectos de Asistencia/Cooperación de la OACI:

1. Sistemas, programas y gestión de la vigilancia de la seguridad operacional
2. Instrucción de personal
3. Servicios de navegación aérea
4. Fortalecimiento Organizacional/Institucional
5. Sistemas, programas y servicios de la vigilancia de la seguridad de la aviación

10.3 *Anfitrión y fechas para la siguiente Reunión*

10.3.1 La Secretaría presentó la NE/21, la cual proporcionó el programa anterior y planificado de rotación de los Estados/Territorios para la Sede de las Reuniones C/CAR/DCA acordado durante la Novena Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central.

10.3.2 En vista de que el programa de rotación para la Sede de las Reuniones C/CAR/DCA aprobado ha concluido, se propuso que se aprueba el mismo programa para el próximo ciclo de reuniones, tomando en cuenta que esta reunión, que estaba planificada para ser celebrada en las Islas Turcas y Caicos se estaba celebrando en las Islas Caimanes. En este sentido, se invitó a la Reunión a considerar y aprobar el programa de rotación de las Reuniones de los C/CAR/DCAs presentado en **Apéndice B** a esta parte del Informe.

10.3.3 Como resultado de las discusiones bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Reunión decidió adoptar la siguiente decisión:

DECISION 10/11 PROGRAMA DE ROTACIÓN PARA LAS REUNIONES C/CAR/DCA

Los Directores Generales de Aviación Civil del C/CAR acordaron el programa de rotación para la sede de las reuniones presentado en el Apéndice B a esta parte del Informe.

10.3.4 De acuerdo con el programa de rotación de reuniones C/CAR/DCA acordado, Haití amablemente confirmó que auspiciará la próxima Reunión C/CAR/DCA/11 en julio de 2010 por lo cual los Directores de Aviación Civil y la OACI expresaron su agradecimiento. La Secretaría hizo notar que la Reunión NACC/DCA/4 se celebraría en 2011 por lo que no habrá Reunión C/CAR/DCA en ese año. En este sentido, la República Dominicana reconoció que auspiciará la Reunión C/CAR/DCA/12 en el 2012.

10.4 *Otros Asuntos*

10.4.1 COCESNA expresó su agradecimiento por la invitación que fue extendida a la organización para asistir a la Reunión C/CAR/DCA/10 y ofreció colaborar, cooperar y apoyar a los Estados y Territorios del C/CAR en cualquier forma posible.

APÉNDICE A

RESULTADOS DE LA ENCUESTA PARA ESTABLECER LAS PRIORIDADES DE LOS ESTADOS Y TERRITORIOS DEL C/CAR PARA EL PROGRAMA DE TRABAJO Y ACTIVIDADES DE LA OFICINA REGIONAL NACC DE LA OACI DURANTE EL SIGUIENTE TRIENIO (2011 – 2013)

(Completado durante la Reunión C/CAR/DCA/10 el 20 de agosto de 2009)

Estado/Territorio que respondieron: Antillas Neerlandesas, Aruba, Cuba, Haití, Islas Caimanes, Islas Turcas y Caicos y República Dominicana (7)

1. Actividades claves

Identifique en orden de prioridad para su Estado (*1 – Más importante, 5 – Menos importante*), las actividades claves de la Oficina Regional NACC de la OACI:

Misiones de ayuda al Estado	Reuniones Regionales	Eventos educativos regionales	Material de orientación regional	Proyectos de Cooperación Nacional y/o Regional
2	3	1	4	5

2. Misiones de ayuda al Estado

Identifique en orden de prioridad para su Estado (*1 – Más importante, 8 – Menos importante*), el área de especialidad para las misiones de ayuda de la Oficina Regional NACC de la OACI:

AGA	AIM	ATM/SAR	AVSEC	CNS	FS/OPS	MET	ICAO RD
2	4	1	7	3	5	6	8

3. Reuniones regionales

Identifique en orden de prioridad para su Estado (*1 – Más importante, 7 – Menos importante*), el tipo de Reuniones Regionales de la OACI:

DAC	Grupo de trabajo	GREPECAS	Subgrupo del GREPECAS	Grupos de Tarea del GREPECAS	RASG-PA	AVSEC/FAL/RG (antes AVSEC/COMM)
1	3	2	4	6	5	7

Décima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 10 del Orden del Día

10A-2

4. Eventos educativos regionales

Identifique en orden de prioridad para su Estado (*1 – Más importante, 16 – Menos importante*), las áreas para eventos educativos regionales de la OACI:

AGA	AIM	ATM	AVSEC	CNS	FS/OPS	MET	SAR
4	2	1	15	3	5	6	8
Auditoría	SSP	SMS	SDCPS / ECCAIRS	AIG	MED	ENV	Transporte Aéreo
12	9	7	16	10	11	14	13

5. Material de orientación regional

Identifique en orden de prioridad para su Estado (*1 – Más importante, 8 – Menos importante*), el área para material de orientación regional de la OACI:

AGA	AIM	ATM	AVSEC	CNS	FS/OPS	MET	SAR
1	3	2	8	4	5	6	7

6. Proyectos de cooperación nacional y regional

Identifique en orden de prioridad para su Estado (*1 – Más importante, 2 – Menos importante*), el tipo de Proyectos de Asistencia/Cooperación de la OACI:

Proyecto Nacional de Asistencia	Proyecto de Cooperación Regional
1	2

Identifique en orden de prioridad para su Estado (*1 – Más importante, 8 – Menos importante*), el área de especialidad para los Proyectos de Asistencia/Cooperación de la OACI:

Fortalecimiento Organizacional / Institucional	Servicios de navegación aérea	Sistemas, programas y gestión de la vigilancia de la seguridad operacional	Sistemas, programas y servicios de la vigilancia de la seguridad de la aviación
4	3	1	5
Planificación, desarrollo y operaciones aeroportuarias	Instrucción de personal	Adquisición de equipos y sistemas	Otros – por favor especifique: _____
6	2	7	8

APÉNDICE B

**PROGRAMA DE ROTACIÓN HISTÓRICO Y FUTURO DE LOS ESTADOS/TERRITORIOS
SEDE DE LAS REUNIONES C/CAR/DCA**

No.	ESTADO/TERRITORIO ANFITRIÓN	FECHA
1	Haiti	Abril 1997
2	República Dominicana	Abril 1998
3	Cuba	Abril 1999
4	Islas Caimán	Mayo 2000
5	Jamaica	Mayo 2001
6	Bahamas	Julio 2003
7	Estados Unidos	Junio 2004
8	Antillas Neerlandesas	Mayo 2006
9	Aruba	Julio 2007
10	Islas Caimán (en lugar de Islas Turcas y Caicos)	Agosto 2009
11	Haiti	Julio 2010
12	República Dominicana	2012
13	Cuba	A determinar
14	Jamaica	A determinar
15	Bahamas	A determinar
16	Estados Unidos	A determinar
17	Antillas Neerlandesas	A determinar
18	Aruba	A determinar
19	Islas Turcas y Caicos	A determinar