



NACC/DCA/3
Informe

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

INFORME FINAL

**TERCERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL
DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE**

(NACC/DCA/3)

Punta Cana, República Dominicana

8 al 12 de septiembre de 2008

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

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

INFORME FINAL DE LA

TERCERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL

DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

(NACC/DCA/3)

(Punta Cana, República Dominicana, 8 al 12 de septiembre de 2008)

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

	ÍNDICE	PÁGINA
i	Índice	i-1
ii	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y Duración	ii-1
	Ceremonia Inaugural.....	ii-1
	Organización, Funcionarios y Secretaría	ii-1
	Idiomas de Trabajo	ii-1
	Orden del Día.....	ii-2
	Horario y Modalidad de Trabajo.....	ii-2
	Asistencia.....	ii-2
	Lista de Conclusiones	ii-3
	Lista de Decisiones	ii-3
	Lista de Acciones.....	ii-4
iii	Lista de Participantes	iii-1
iv	Lista de Documentación	iv-1

Informe sobre la Cuestión 1:

Examen de las Reuniones NACC/DCA, GREPECAS, DGAC CAP, E/CAR/DCA, C/CAR/DCA y Grupos de Trabajo	1-1
---	-----

Informe sobre la Cuestión 2:

Actividades Regionales de Cooperación Técnica	2-1
---	-----

Informe sobre la Cuestión 3:

Servicios de Navegación Aérea.	3-1
-------------------------------------	-----

Informe sobre la Cuestión 4:

Vigilancia de la Seguridad Operacional.....	4-1
---	-----

Informe sobre la Cuestión 5:

Seguridad de la Aviación (AVSEC)	5-1
--	-----

Informe sobre la Cuestión 6:

Otros asuntos.....	6-1
--------------------	-----

Reseña de la Reunión

ii.1 Lugar y Duración

La Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/3) se llevó a cabo en el Centro de Convenciones Barceló Bávaro, en Punta Cana, República Dominicana, bajo los auspicios del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC). La Reunión inició el 8 de septiembre y finalizó sus sesiones el 12 de septiembre de 2008.

ii.2 Ceremonia Inaugural

La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) saludó a los participantes a esta Reunión y enfatizó los trabajos más importantes a ser desarrollados en relación con las Regiones NAM/CAR. A continuación, el Sr. José Tomás Pérez, Secretario de Estado, Director General del IDAC, de la República Dominicana, dio la bienvenida a la República Dominicana a los delegados e inauguró oficialmente la Reunión. Esta ceremonia inaugural se hizo acompañar por las siguientes autoridades de la República Dominicana, el Lic. Andrés Van Der Horts, Director del Departamento Aeroportuario; el Sr. Carlos Veras, Embajador representante Permanente de la República Dominicana ante el consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, el General de Brigada, E.N. (DEM) Lic. Carlos A. Robles Díaz Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria, el Ing. Luís Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil, el General de Brigada Piloto, Juan Manuel Jiménez García, Fuerza Aérea Dominicana, en representación del Mayor General Piloto, (DEM), FAD Carlos Rafael M. Altuna Tezanos, Jefe de Estado de la Fuerza Aérea Dominicana y el Sr. Santiago Rosa Martínez, Sub-Director General del IDAC.

ii.3 Organización, Funcionarios y Secretaría

La Reunión eligió unánimemente como Presidente al Sr. Santiago Rosa Martínez, Sub-Director General del IDAC de la República Dominicana. La Sra. Loretta Martin, actuó como Secretaria de la Reunión, contó con el apoyo del Sr. Víctor Hernández, Director Regional Adjunto Interino de la Oficina Regional NACC de la OACI, y el Sr. Julio Cesar Siu, Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia, todos ellos de la Oficina NACC de la OACI.

ii.4 Idiomas de Trabajo

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

ii.5 Orden del Día

El Orden del Día se aprobó como se indica a continuación:

Informe sobre la Cuestión 1:	Examen de las Reuniones NACC/DCA, GREPECAS, DGAC CAP, E/CAR/DCA, C/CAR/DCA y Grupos de Trabajo
Informe sobre la Cuestión 2:	Actividades Regionales de Cooperación Técnica
Informe sobre la Cuestión 3:	Servicios de Navegación Aérea 3.1 Asuntos de Navegación Aérea <ul style="list-style-type: none">• Asuntos Generales• Aeródromos (AGA)• Gestión de Tráfico Aéreo (ATM)• Comunicaciones navegación y Vigilancia (CNS)• Servicios Meteorológicos (MET)• Servicio de Información Aeronáutica (AIS) 3.2 Deficiencias de Navegación Aérea
Informe sobre la Cuestión 4:	Vigilancia de la Seguridad Operacional 4.1 USOAP 4.2 Desarrollo Regional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Informe sobre la Cuestión 5:	Seguridad de la Aviación (AVSEC) 5.1 Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la OACI 5.2 Actividades Regionales AVSEC
Informe sobre la Cuestión 6:	Otros Asuntos

ii.6 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión llevo a cabo sus sesiones de 0900 a 1430 horas con dos pausas.

ii.7 Asistencia

Aún cuando la asistencia se vio severamente afectada por los sucesos de los huracanes Gustav e Ike, la Reunión contó con la asistencia de 22 delegados de 9 Estados/Territorios de Norteamérica, Centroamérica y Caribe, un Estado SAM y 3 Organizaciones Internacionales. La Reunión lamentó la ausencia de Antillas Neerlandesas, Aruba, Bahamas, Belice, Canadá, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Islas Caimán, Islas Turcas y Caicos, México, Nicaragua, Trinidad y Tabago, ACI, CARICOM, IATA, IFALPA y PAHO.

ii.8 Conclusiones y Decisiones

La Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe registra sus actividades en la forma de Conclusiones y Decisiones de la manera siguiente:

CONCLUSIONES: Acciones que requieren una comunicación a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales.

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

La lista de acciones a realizar son enunciados de recordatorio y relevancia para atención de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales para su acción respectiva.

ii.9 Lista de Conclusiones

No.	Título	Página
3/1	PROYECTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA REGIÓN CAR (RLA/08/000)	2-2
3/4	IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO	3-3
3/5	REGISTRO DE DIRECCIONES DE 24 BITS PARA AERONAVES CON TRANSPONDEDOR MODO S	3-6
3/6	APOYO DE LOS ESTADOS DE LAS REGIONES NAM/CAR A LA POSTURA DE LA OACI PARA LA CMR-11 DE LA UIT	3-6
3/7	USO DEL PLAN DE VUELO ACTUALIZADO (CPL) Y REVISIÓN DE LAS CAPACIDADES DE AUTOMATIZACIÓN DE LOS SISTEMAS	3-7
3/8	MEJORAS EN LOS SERVICIOS MET Y PRODUCCIÓN DE CARTAS AERONÁUTICAS	3-8
3/9	TRANSICIÓN DE AIS/MAP AL NUEVO CONCEPTO AIM	3-9
3/10	MEJORAS EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL	5-4
3/11	PLANIFICACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y DE CAPACITACIÓN EN LAS REGIONES NAM/CAR	6-1
3/12	ESTRATEGIA DE CAPACITACIÓN AERONAUTICA PARA LA REGIÓN CAR	6-2

ii.10 Lista de Decisiones

No.	Título	Página
3/2	APROBACIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC/WG)	3-2
3/3	APROBACIÓN DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN NAM/CAR	3-3

ii.11 Lista de Acciones Acordadas**NACC/DCA/3/AI/1**

La Oficina NACC de la OACI remitirá a más tardar el **5 de noviembre de 2008**, el borrador del informe final de la NACC/DCA/3 para revisión y comentarios de los participantes a la misma.

Cuestión 3 del Orden del Día: *Servicios de Navegación Aérea***3.1 *Asuntos de Navegación Aérea*****NACC/DCA/3/AI/2**

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales tomen nota de las actualizaciones de las tablas del ANP y Plan de desactivación gradual de los NDB disponibles en el sitio web de la OACI NACC, y completar la información para el **30 de septiembre de 2008**.

NACC/DCA/3/AI/3

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales envíen delegados para participar en el Seminario/Taller sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos y Centros de Operaciones de Emergencia para las Regiones Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NAM/CAR) que se llevará a cabo del 29 de septiembre al 3 de octubre del 2008, en Tórtola, Islas Vírgenes Británicas.

NACC/DCA/3/AI/4

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales envíen delegados para participar en el Seminario/Taller sobre Certificación de Aeródromos en español, que se celebrará en las instalaciones del ICCAE de COCESNA en El Salvador durante el primer semestre de 2009.

NACC/DCA/3/AI/5

Que los Estados/Territorios completen las encuestas de AGA sobre certificación de aeródromos, implantación del SMS y centros de operaciones de emergencia (COE) que han sido publicadas en la sección eDocuments del sitio web de la Oficina NACC antes del **10 de octubre de 2008**. Si no se recibe respuesta para esta fecha, se asumirá que los Estados/Territorios no cumplen con las normas relevantes.

NACC/DCA/3/AI/6

Que los Estados/Territorios completen el cuestionario para los estados sobre el empleo de estudios aeronáuticos para atender deficiencias en los aeródromos contenido en el Apéndice A de la NE/22, y remitir a la Oficina Regional NACC antes del **15 de octubre de 2008**.

Cuestión 3 del Orden del Día: *Servicios de Navegación Aérea***3.2 *Deficiencias de Navegación Aérea*****NACC/DCA/3/AI/7**

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales verifiquen los puntos de contacto de la GANDD de acuerdo con la lista contenida en el Apéndice B a la NE/13 e informen a la Oficina NACC cualquier cambio antes del **26 de septiembre de 2008**.

NACC/DCA/3/AI/8

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales identifiquen problemas en la actualización y/o en el uso de la GANDD contactando a Gabriel Meneses, Punto Focal de la Oficina NACC (gmeneses@mexico.icao.int) con copia a: icao_nacc@mexico.icao.int.

NACC/DCA/3/AI/9

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales realicen la evaluación de riesgo de cada deficiencia “U” en cada Estado/Territorio de acuerdo con el Proyecto de Conclusión ASB 8/2, remitiendo sus resultados a más tardar el **26 de septiembre de 2008**, para GREPECAS. La OACI NACC tendrá los cambios implementados a más tardar el **28 de septiembre de 2008**.

Cuestión 4 del Orden del Día: *Vigilancia de la Seguridad Operacional*
4.2 *Desarrollo Regional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional*

NACC/DCA/3/AI/10

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales proporcionen a la Oficina NACC de la OACI las nominaciones del personal de seguridad operacional de alto nivel como representantes de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales a la Primera Reunión del RASG-PA a celebrarse en San José, Costa Rica, del 10 al 14 de noviembre de 2008, antes del 15 de octubre de 2008.

NACC/DCA/3/AI/11

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales respondan al cuestionario sobre el estado actual de la legislación, reglamentación y programas de seguridad relacionados con el GSI/3 – *Notificación Eficiente de Errores e Incidentes*; la protección de la información operacional sobre peligros en la aviación, enviado a través de la comunicación Ref. N 1/17, EMX0890 del 19 de agosto de 2008 antes del **15 de septiembre de 2008**.

NACC/DCA/3/AI/12

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales nominen expertos en aviación legal para realizar un estudio sobre la legislación, reglamentación de la aviación y programas de seguridad operacional para apoyar el GSI/3, antes del **15 de septiembre de 2008**.

Cuestión 5 del Orden del Día: *AVSEC*
5.1 *Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la OACI*

NACC/DCA/3/AI/13

Que los Estados/Territorios garanticen la implementación efectiva de los Planes de Acción Correctivo (CAPs) de los Estados respecto a las recomendaciones del informe de auditoría USAP antes de la visita de seguimiento del primer ciclo y notificando el avance de sus planes de acción a la OACI.

Cuestión 6 del Orden del Día:
Otros asuntos

NACC/DCA/3/AI/14

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales proporcionen comentarios, sugerencias y enlaces respecto al nuevo sitio web de la Oficina NACC de la OACI antes del **10 de octubre de 2008** (Ref. NA 6-1.6.1 EMX0882).

NACC/DCA/3/AI/15

Que los Estados/Territorios completen y entreguen la encuesta electrónica en línea sobre la Revisión del Programa Regional de la OACI para asegurar un futuro apoyo y asistencia en las actividades regionales a más tardar el **15 de septiembre de 2008**.

NACC/DCA/3/AI/16

La Oficina NACC de la OACI remitirá, a más tardar el **31 de octubre de 2008** el calendario preliminar de eventos de 2009 indicando cuáles eventos que requieren el auspicio por parte de los Estados / Territorios / Organizaciones Internacionales.

NACC/DCA/3/AI/17

La Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/4) se realizará en el mes de mayo/junio de 2011.

LISTA DE PARTICIPANTES

BARBADOS

E. Anthony Archer

CUBA

Mirta Crespo Frasquieri
Carlos Miguel Jiménez Guerra

COLOMBIA

Fernando Sanclemente

EL SALVADOR

Mauricio Rivas R.

ESTADOS UNIDOS

Maria A. DiPasquantonio
Michael W. Brown
Monica Nemecek
Dan Smiley

FRANCIA

Vincent Carmigniani

HAITÍ

Jacques Boursiquot
Marc Paulemon

JAMAICA

Oscar Derby
Randolph Jones

REINO UNIDO

Tom Sylvester

REPÚBLICA DOMINICANA

Santiago Rosa Martínez
Francisco Bolivar León
Johann Estrada

ECCAA

Rosemond James

COCESNA

Juan Carlos Trabanino
Jorge Vargas

IFATCA

Alex Figuereo

NAME / NOMBRE POSITION / CARGO	ADDRESS / DIRECCIÓN TEL. / FAX / E-MAIL
Barbados	
E. Anthony Archer Director of Civil Aviation	Barbados Civil Aviation Department, Ministry of Transport, Works and International Transport Building 4, Grantley Adams Industrial Estate Grantley Adams International Airport Christ Church, BB17089 BB Tel. + 1 246 428 0930 / 428 4883 Fax + 1 246 428 2539 E-mail civilav@sunbeach.net
Cuba	
Mirta Crespo Frasier Directora de Aeronavegación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) Calle 23 y P – Vedado, Plaza de la Revolución Ciudad de La Habana Tel. + 537 838 1121 Fax + 537 834 4571 E-mail mirta.crespo@iacc.avianet.cu
Carlos Miguel Jiménez Guerra Especialista Aeronáutico CNS	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) Calle 23 y P – Vedado, Plaza de la Revolución Ciudad de La Habana Tel. + 537 838 1121 Fax + 537 834 4571 E-mail carlosm.jimenez@iacc.avianet.cu
Colombia	
Fernando Sanclemente Director General	Aeropuerto Internacional El Dorado Tercer Piso Bogotá, Colombia Tel. + 57 1 413 9894 E-mail fsanclemente@aerocivil.gov.co
Dominican Republic / República Dominicana	
Santiago Rosa Martínez Sub-Director General	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) Av. México esq. 30 de Marzo, Distrito Nacional Santo Domingo, República Dominicana Tel. + 809 221 7909 Fax + 809 687 6616 E-mail santiagorosa066@gmail.com santiagorosa066@hotmail.com santiagorosa066@yahoo.com
Francisco Bolívar León Director de Navegación Aérea	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) Av. México esq. 30 de Marzo, Distrito Nacional Santo Domingo, República Dominicana Tel. + 809 796 1566 Fax + 809 221 2825 E-mail frankleon100@hotmail.com

NAME / NOMBRE POSITION / CARGO	ADDRESS / DIRECCIÓN TEL. / FAX / E-MAIL
Johann Estrada Coordinador Nacional USOAP	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) Av. México esq. 30 de Marzo, Distrito Nacional Santo Domingo, República Dominicana Tel. + 809 796 1586 Fax + 809 221 2825 E-mail jestrada@idac.gov.do
France	
Vincent Carmigniani Chef de département Surveillance et Régulation	Direction de l'Aviation Antilles-Guyane 11 rue des Hibiscus – Clairière BP 644 97262 Fort-de-France, Cedex Martinique, FWI Tel. + 596 696936070 Fax + 596 596634706 E-mail Vincent.carmigniani@aviation-civile.gouv.fr
Haiti	
Jacques Boursiquot ICAO Coordinator	Office Nacional de L'Aviation Civile (OFNAC) P.O. Box 1346 Port-au-Prince, Haiti Tel. + 509 2250 0052 Fax + 509 2250 0998 E-mail jboursiquot@ofnac.org
Marc Paulemon Technical Adviser	Office Nacional de L'Aviation Civile (OFNAC) P.O. Box 1346 Port-au-Prince, Haiti Tel. + 509 2250 0052 Fax + 509 2250 0998 E-mail avanesso@yahoo.com
Jamaica	
Oscar Derby Director General of Civil Aviation (Acting)	Jamaica Civil Aviation Authority 4 Winchester Road Kingston 10, Jamaica Tel. + 876 920 0149 Fax + 920 0194 E-mail jcivav@jcaa.gov.jm
Randolph St. A. Jones Director, Air Navigation Services (Acting)	Jamaica Civil Aviation Authority 4 Winchester Road Kingston 10, Jamaica Tel. + 876 960 4070 / 997 8628 Fax + 876 920 0194 E-mail dans@jcaa.gov.jm
United Kingdom / Reino Unido	
Tom Sylvester Flight Operations Inspector	Air Safety Support International PMB 2109, P.O. Box 3252 Road Town, Tortola British Virgin Islands Tel. + 284 495 7139 Fax + 284 495 7138 Cell + 284 541 9415 E-mail tom.sylvester@caribairsafety.aero

NAME / NOMBRE POSITION / CARGO	ADDRESS / DIRECCIÓN TEL. / FAX / E-MAIL
<i>United States / Estados Unidos</i>	
Maria A. DiPasquantonio Senior Representative	Office of International Aviation Federal Aviation Administration 800 Independence Avenue, SW Washington DC, 20591 Tel. + 202 385 8887 Fax + 202 267 5032 E-mail maria.dipasquantonio@faa.gov
Michael W. Brown Manager, Airport Safety and Operations	Federal Aviation Administration 800 Independence Avenue, SW Washington DC, 20591 Tel. + 202 267 7653 Fax + 202 267 5383 E-mail michael.w.brown@faa.gov
Monica Nemecek Flight Standards Geographic Coordinator for Latin America	Federal Aviation Administration 800 Independence Avenue, SW Washington DC, 20591 Tel. + 202 385 8140 Fax + 202 493 5888 E-mail monica.nemecek@faa.gov
Dan Smiley Manager, Air Traffic Control System Command Center	Federal Aviation Administration, Air Traffic Organization 13600 EDS Drive Herndon, VA 20171 Tel. + 703 904 4400 E-mail dan.smiley@faa.gov
<i>ECCAA</i>	
Rosemond James Director General	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority Corner Factory Road & Nugent Avenue P.O. Box 1130 St. John's, Antigua Tel. + 268 462 3401 Fax + 268 462 0082 E-mail oecs.dca@candw.ag
<i>COCESNA</i>	
Juan Carlos Trabanino Director ACNA/COCESNA	Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA) 150 mts al sur del Aeropuerto Internacional "Toncontín" Tegucigalpa, Honduras Tel. + 504 9749 1537 E-mail jtrabanino@cocesna.org; charlietangoatc@yahoo.com
Jorge Vargas Director ACSA/COCESNA	Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA) P. O. Box 57-4003 Aeropuerto Juan Santamaría Alajuela, Costa Rica Tel. + 506 2440 1981 Fax + 506 2443 6897 E-mail jvargas@cocesna.org

NAME / NOMBRE POSITION / CARGO	ADDRESS / DIRECCIÓN TEL. / FAX / E-MAIL
IFATCA	
Alex Figuereo Executive Vice-President	1255 University Street, Montreal Canadá c/o Puerto Rico 302, Alma Rosa I. Santo Domingo, República Dominicana Tel. + 809 224 1482 E-mail alexfiguereo@hotmail.com evpama@ifatca.org
ICAO / OACI	
Loretta Martin Regional Director	North American, Central American and Caribbean Office Presidente Masaryk 29 – 3 Col. Chapultepec Morales México, D.F., 11570 Tel. + 52 55 5250 3211 Fax + 52 55 5203 2757 E-mail icao_nacc@mexico.icao.int Web www.icao.int/nacc www.mexico.icao.int (<i>October 2008</i>)
Víctor Hernández Acting Deputy Regional Director	North American, Central American and Caribbean Office Presidente Masaryk 29 – 3 Col. Chapultepec Morales México, D.F., 11570 Tel. + 52 55 5250 3211 Fax + 52 55 5203 2757 E-mail vhernandez@mexico.icao.int Web www.icao.int/nacc www.mexico.icao.int (<i>October 2008</i>)
Julio Siu Regional Officer, Communications, Navigation and Surveillance	North American, Central American and Caribbean Office Presidente Masaryk 29 – 3 Col. Chapultepec Morales México, D.F., 11570 Tel. + 52 55 5250 3211 Fax + 52 55 5203 2757 E-mail jsiu@mexico.icao.int Web www.icao.int/nacc www.mexico.icao.int (<i>October 2008</i>)

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO Y NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	NOTAS DE ESTUDIO		Fecha	Preparada y Presentada po
		Título			
NE/01	---	Aprobación del Orden del Día Provisional y la Modalidad de Trabajo de la Reunión		18/08/08	Secretaría
NE/02	1	Conclusiones Válidas de las Reuniones Previas de NACC/DCA, E/CAR/DCA, C/CAR/DCA y DGAC CAP		25/08/08	Secretaría
NE/03	2.1	Resultados y Desarrollo de la NACC/WG		07/08/08	Secretaría
NE/04	2.1	Desarrollo de las Actividades de Automatización ATM en las Regiones NAM/CAR		07/08/08	Secretaría
NE/05	2.1	Registro de Direcciones de Aeronaves con Transpondedor Modo S		07/08/08	Secretaría
NE/06	2.1	Plan de Implementación Regional CAR/NAM		19/08/08	Secretaría
NE/07	2.1	Plan de Transición al AIM		18/08/08	Secretaría
NE/08	2.1	Certificación de Aeródromos y Planes de Emergencia		09/08/08	Secretaría
NE/09	6	Guía para la Planificación Regional de Recursos Humanos y Capacitación		19/08/08	Secretaría
NE/10	2.1	Proyecto Especial de Ejecución (SIP) para el Mejoramiento del Servicio de Meteorología Aeronáutica en la Región Caribe (CAR)		13/08/08	Secretaría
NE/11	6	Talleres y Seminarios en Navegación Aérea Periodo 2009		15/08/08	Secretaría
NE/12	2.1	Actualización del Plan de Navegación Aérea		12/08/08	Secretaría
NE/13	2.2	Revisión del Estado de las Deficiencias de Navegación Aérea		15/08/08	Secretaría
NE/14	3.2	Desarrollo Regional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional		25/08/08	Secretaría
NE/15	3.1	Informe de Situación sobre las Actividades de Auditoria de la OACI: USOAP		26/08/08	Secretaría
NE/16	3.2	Establecimiento del Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano (RASG-PA)		20/08/08	Secretaría
NE/17	4.1	Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la OACI		25/08/08	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/18	4.2	Actividades Regionales de Seguridad de la Aviación	25/08/08	Secretaría
NE/19	5	Proyecto de Cooperación Técnica para la Región CAR (RLA/08/000)	27/08/08	Secretaría
NE/20	6	Nuevo Sitio Web de la Oficina Regional NACC de la OACI	22/08/08	Secretaría
NE/21	3.1	Resultados de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2007) (CMR-2007) de la UIT y Postura Inicial de la OACI para la CMR-2011	19/08/08	Secretaría
NE/22	3.1	Demanda y Capacidad en los Aeródromos	19/08/08	Secretaría
NE/23	3.1	Eventos Relevantes en el ámbito de la Navegación Aérea	19/08/08	Secretaría
NE/24	6	Examen de los Aspectos de Organización del Programa Regional de la OACI	25/08/08	Secretaría
NE/25	2.1	Oficina de Aeropuertos, Administración Federal de Aviación - Implantación de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional	19/08/08	Estados Unidos
WP/26	2.1	West Atlantic Route System Plus (WATRS plus) route structure redesign and separation reduction project post-implementation review (<i>únicamente en Inglés</i>)	19/08/08	Estados Unidos
NE/27	2.1	Afectaciones en el Servicio de los Circuitos Orales entre los ACC de la Habana y de Miami a través de la Red MEVA	29/08/08	Cuba
NE/28	2.1	Experiencia de Cuba y COCESNA en la Activación del Plan de Contingencia NOTAM	29/08/08	Cuba

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01	--	Información General	15-08/08	Secretaría
NI/02	--	Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	04/09/08	Secretaría
NI/03	2.1	Encuesta en el Uso del Proceso de Auditoria AIP (AAA) y su Aplicación en los Procesos de Calidad AIM	18/08/08	Secretaría
IP/04	2.1	Current status of the Federal Aviation administration telecommunications programmes (<i>únicamente en Inglés</i>)	19/08/08	Estados Unidos de América

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
IP/05	1	Review of GREPECAS/14 Conclusions (<i>únicamente en Inglés</i>)	31/08/08	Secretaría
IP/06	6	Tentative Schedule – 2009 ICAO NACC Office Meetings, Seminars, Courses and Workshops (<i>únicamente en Inglés</i>)	03/09/08	Secretaría
NI/07	2.1	Avance en la Implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en los Servicios de Tránsito Aéreo proporcionados por COCESNA	01/09/08	COCESNA
NI/08	2.1	Intercambio de Datos Radar	01/09/08	COCESNA
NI/09	2.1	Sistemas AIS/MET de COCESNA	01/09/08	COCESNA
NI/10	2.1	Sistema AMHS de COCESNA	01/09/08	COCESNA
NI/11	2.1	Sistema DATIS de COCESNA	01/09/08	COCESNA
NI/12	2.1	Implantación de Sistemas ATM/CNS en la Republica Dominicana	05/09/08	República Dominicana
NI/13	3.2	La Seguridad Operacional en los Estados Miembros de COCESNA	01/09/08	COCESNA

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Examen de las Reuniones NACC/DCA, GREPECAS, CAP/DGAC,
E/CAR/DCA, C/CAR/DCA y Grupos de Trabajo.**

1.1 Resultado de la revisión de las conclusiones vigentes de anteriores reuniones de Directores Generales, tomando en cuenta los acuerdos alcanzados durante la presente Reunión, el estado de las conclusiones y las propuestas de actualización se detallan a continuación:

Conclusiones de las Reuniones NACC/DCA/1 y NACC/DCA/2:

1.2 La Reunión consideró que las siguientes Conclusiones continúan **válidas**: 2/12, 2/18 y 2/26 (se fijó como fecha límite para estas conclusiones el mes de **julio de 2009**).

1.3 La Reunión consideró que las siguientes Conclusiones están **finalizadas**: 1/12, 2/1, 2/2, 2/3, 2/8, 2/9, 2/10, 2/11, 2/13, 2/15, 2/16, 2/17, 2/21, 2/29, 2/30 y 2/31.

1.4 Asimismo, la Reunión formuló comentarios sobre las siguientes Conclusiones consideradas como **reemplazadas**:

Área	Conclusión NACC/DCA	Reemplazadas por:
ATM	1/8	Conclusión 14/4 del GREPECAS
ATM	1/10	Conclusiones 14/46 y 14/51 del GREPECAS
GEN	1/20	Conclusiones 13/61 y 14/60 del GREPECAS
GEN	1/21	Conclusión 3/11 de la NACC/DCA/3
GEN	1/22	Conclusión 3/12 de la NACC/DCA/3
AVSEC	1/28	Conclusión 3/10 de la NACC/DCA/3
AVSEC	2/4	Conclusión 3/10 de la NACC/DCA/3
FS	2/5	Conclusión 14/60 del GREPECAS
FS	2/6	Conclusión 14/4 del GREPECAS
FS	2/7	Conclusión 14/4 del GREPECAS
ATM	2/14	Conclusión 14/46 del GREPECAS
ATM	2/19	Conclusión 3/3 de la NACC/DCA/3
ATM	2/20	Conclusión 14/4 del GREPECAS
MET	2/22	Conclusión 3/8 de la NACC/DCA/3
MET	2/23	Conclusión 3/8 de la NACC/DCA/3
AIS/MAP	2/24	Conclusión 3/9 de la NACC/DCA/3
AIS/MAP	2/25	Conclusión 3/8 de la NACC/DCA/3
GEN	2/27	Conclusión 3/11 de la NACC/DCA/3
GEN	2/28	Conclusiones 13/61 y 14/60 del GREPECAS

1.5 En el **Apéndice A** a esta parte del Informe se presenta el detalle y comentarios a cada revisión de estas Conclusiones.

Conclusiones de las Reuniones E/CAR/DCA

1.6 La Reunión consideró que las siguientes Conclusiones continúan **válidas**: 20/02, 20/04, 20/10, 21/2, 21/4 f), y 21/5.

1.7 La Reunión consideró que las siguientes Conclusiones están **finalizadas**: 20/11, 21/4 a)-e) y 21/7.

1.8 Asimismo, la Reunión formuló comentarios sobre las siguientes Conclusiones consideradas como **reemplazadas**:

Área	Conclusión E/CAR/DCA	Reemplazadas por:
AVSEC	20/9	Conclusión 3/10 de la NACC/DCA/3
MET / TC	21/1	Conclusión 3/8 de la NACC/DCA/3
AIM	21/3	Conclusión 3/9 de la NACC/DCA/3
AVSEC	21/6	Conclusión 3/10 de la NACC/DCA/3

1.9 En el **Apéndice B** a esta parte del Informe se presentan los comentarios a la revisión de estas Conclusiones.

Conclusiones de las Reuniones C/CAR/DCA

1.10 La Reunión consideró que la siguiente Conclusión continúa **válida**: 9/2.

1.11 Asimismo, la Reunión formuló comentarios sobre las siguientes Conclusiones consideradas como **reemplazadas**:

Área	Conclusión C/CAR/DCA	Reemplazadas por:
GEN	9/1	Conclusiones 13/61, 14/59 y 14/60 del GREPECAS
GEN	9/7	Conclusión 3/10 de la NACC/DCA/3

1.12 En el **Apéndice C** a esta parte del Informe se presentan los comentarios a la revisión de estas Conclusiones.

Conclusiones de las Reuniones CAP/DGAC

1.13 La Reunión consideró que las siguientes Conclusiones continúan **válidas**: 92/2, 93/2, 93/6, 93/7, 93/8, 93/9, 93/10, 93/11, 93/12, 93/13, y 93/14.

1.14 Asimismo, la Reunión formuló los siguientes comentarios sobre algunas Conclusiones consideradas como **reemplazadas**:

Área	Conclusión CAP/DGAC	Reemplazadas por:
ATM	93/1	Conclusión 3/4 del NACC/DCA/3
CNS	93/3	Conclusión 3/5 del NACC/DCA/3
CNS	93/4	Conclusión 3/7 del NACC/DCA/3
CNS	93/5	Conclusión 3/9 del NACC/DCA/3

1.15 En el **Apéndice D** a esta parte del Informe se presentan los comentarios a la revisión de estas Conclusiones.

1.16 La Reunión también tomó nota del estado de las Conclusiones vigentes del GREPECAS presentadas en la NI/05 de la Secretaría.

APÉNDICE A

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

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
ATM	CONCLUSIÓN 1/8 - PROGRAMAS DE GARANTÍA DE CALIDAD ATS Que los Estados/Territorios/Proveedores de Servicio ATS de la Región CAR: a) tomando como base el material de orientación para programas de garantía de calidad ATS aprobado por el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) implanten programas de garantía de calidad ATS en sus dependencias ATS a más tardar en diciembre de 2003 , designando la persona responsable y a la vez punto focal y de coordinación de dichos programas; b) informen la designación a la Oficina Regional NACC de la OACI; y c) participen en forma activa en todos los eventos dirigidos a la difusión, capacitación e implantación de programas de garantía de calidad ATS.	Estados / Territorios	Reemplazada por la Conclusión 14/4 del GREPECAS.	Reemplazada	Tomar nota
ATM	CONCLUSIÓN 1/10 - PROGRAMAS DE IMPLANTACIÓN RNAV/RNP NACIONALES DE LA REGIÓN CAR Que las Administraciones de Aviación Civil de la Región Caribe (CAR) desarrollen lo antes posible programas de Implantación de Rutas RNAV y RNP nacionales compatibles con los programas Regionales CAR/SAM de implantación de rutas RNAV y RNP que permitan estudiar el impacto que tendrá la implantación de estas rutas y sus valores RNP en el espacio aéreo y servicios de tránsito aéreo bajo su responsabilidad, y de esa manera permitir la implantación de estos elementos de forma integral, armoniosa y oportuna en la Región CAR.	Estados / Territorios	Reemplazada por la Conclusión 14/46 y 14/51 del GREPECAS.	Reemplazada	Tomar nota
ATM	CONCLUSIÓN 1/12 - IDIOMA INGLÉS EN EL ATC Que los Directores de Aviación Civil de la Región CAR apoyen las iniciativas llevadas a cabo en el seno de la OACI por parte del Grupo de Estudio sobre Requisitos de Competencia en el Idioma Inglés Común (PRICE SG) en relación con las propuestas de enmienda que se harán a los Anexos 1, 6, 10 y 11.	Estados / Territorios	Dos seminarios sobre Competencia Lingüística fueron realizados en enero y febrero de 2008, en los cuales se preparo un plan de implementación de 3 años para los procedimientos del Anexo 1.	Finalizada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
GEN	<p>CONCLUSIÓN 1/20 - SOLUCIÓN PRIORITARIA A LAS DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA</p> <p>Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, con vistas a remediar prioritariamente sus respectivas deficiencias en la esfera de la navegación, especialmente aquellas que podrían tener repercusiones negativas en los aspectos de seguridad aeronáutica que se presentan en el Apéndice D:</p> <p>a)elaboren y apliquen urgentemente un Plan de Acción para cada deficiencia cumplimentando los requisitos establecidos en el FASID del Plan Regional de Navegación Aérea y los SARPS, especificando las medidas correctivas, la fecha de terminación, así como asignando los recursos que sean necesarios; e</p> <p>b) informen a la OACI, a través de la Oficinal Regional NACC, sobre el Plan de Acción referido en el inciso a) anterior, a más tardar el 31 de diciembre de 2002, incluyendo cualquier dificultad que fuese encontrada.</p>	Estados / Territorios	Reemplazada por la Conclusión 13/61 y 14/60 del GREPECAS.	Reemplazada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
GEN	<p>CONCLUSIÓN 1/21 - PLANIFICACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y DE CAPACITACIÓN</p> <p>Que aquellos Estados/Territorios/Organismos Internacionales que aún no cuenten con un proceso de planificación de los recursos humanos de los servicios de navegación aérea, de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil, consideren con carácter de urgencia la necesidad de tomar las siguientes medidas:</p> <p>a) designar y preparar personal en la materia de planificación de recursos humanos dentro de las unidades responsables de los distintos servicios aeronáuticos;</p> <p>b) desarrollar un plan sobre recursos humanos proyectado a las necesidades de los siguientes cinco años, incluyendo un programa de capacitación del personal de aviación civil involucrado en la implementación y operación de los nuevos sistemas CNS/ATM, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil;</p> <p>c) enfatizar al GREPECAS la necesidad de dar seguimiento a su DECISIÓN 10/4 de GREPECAS para analizar los “impactos de la automatización sobre los recursos humanos” de acuerdo con lo estipulado en el Manual Guía para la Capacitación de Recursos Humanos sobre los Sistemas CNS/ATM;</p> <p>d) considerar la importancia de asistir a las actividades respaldadas por la OACI (cursos, seminarios, talleres, etc.) teniendo en cuenta que tales actividades se realizan con el objeto de complementar y actualizar la capacitación del personal de aviación civil;</p> <p>e) comisionar a la Oficina Regional OACI/NACC, la distribución del formulario adjunto en el Apéndice a esta parte del Informe, a ser completado por las Administraciones, para determinar las necesidades en recursos humanos y capacitación de los Estados CAR, según las distintas áreas aeronáuticas, el cual deberá ser remitido a la Oficina NACC a más tardar el 31 de enero de 2003; y</p> <p>f) utilizar la información obtenida en el mencionado formulario por parte de las Administraciones Aeronáuticas, por el GREPECAS y la Oficina Regional OACI/NACC quien la coordinará con los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIACs) de la Región CAR, para la planificación de recursos humanos y de capacitación.</p>	Estados / Territorios	Reemplazada por Conclusión NACC/DCA/3/11.	Reemplazada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
GEN	CONCLUSIÓN 1/22 - NORMALIZACIÓN DE LA CAPACITACIÓN - METODOLOGÍA TRAINAIR EN LA REGIÓN CAR Que para el desarrollo de los recursos humanos los Estados/Territorios/Organismos Internacionales de la Región CAR consideren realizar las siguientes acciones: a) tomar las medidas pertinentes para normalizar la capacitación en la aviación civil, de conformidad con las directrices de OACI, teniendo en cuenta la cooperación internacional; b) que aquellos centros de instrucción que aún no se hayan incorporado al Programa TRAINAIR, se integren a dicho Programa; y c) que en un espíritu de cooperación internacional, se considere el desarrollo de proyectos bilaterales/multilaterales que faciliten la cooperación y la asistencia técnica para desarrollar los planes y la capacitación de los recursos humanos adecuadamente.	Estados / Territorios / Organizaciones Internacionales	Reemplazada por Conclusión NACC/DCA/3/12.	Reemplazada	Tomar nota
	CONCLUSIÓN 1/28 - SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Que los Estados y Territorios: a) se comprometan a alcanzar la plena aplicación de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación, y las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) y Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS) de la OACI, así como las Resoluciones de la Asamblea y las Decisiones del Consejo de la OACI relativas a la seguridad operacional y de la aviación; b) participen activamente en la implantación del Plan de Acción de Seguridad de la Aviación de la OACI, incluyendo los procesos de capacitación y auditoría, y el seguimiento necesario; c) aprueben el establecimiento, proyecto de Términos de Referencia y proyectos de conclusiones y decisiones de la primera reunión del Comité de Seguridad de la Aviación de GREPECAS; y d) se comprometan a apoyar y cooperar activamente las actividades regionales de seguridad de la aviación.	Estados / Territorios	Reemplazada por la Conclusión NACC/DCA/3/10.	Reemplazada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
GEN	CONCLUSIÓN 2/1 SEGUIMIENTO A LA EJECUCIÓN DE LAS RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES DE LAS REUNIONES MUNDIALES, REGIONALES Y SUBREGIONALES Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales NACC, con vistas a continuar el desarrollo de los sistemas de navegación aérea en las regiones NAM/CAR satisfaciendo las necesidades de la aviación civil e incrementando la eficiencia, eficacia, y seguridad de la navegación aérea: a) optimicen el apoyo y la atención a la implementación de las Recomendaciones/Conclusiones de las Reuniones Mundiales, Regionales y Subregionales relacionadas con las esferas de navegación aérea AGA, AIS/MAP, ATM, CNS, MET y MCI/SAR; b) consideren los asuntos incluidos en el Apéndice a esta parte del informe como lineamientos principales de trabajo; y c) establezcan las coordinaciones y acuerdos bilaterales o multilaterales de cooperación apropiados para los propósitos expresados en los incisos anteriores.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	E/CAR: Finalizada C/CAR: Finalizada CAP. Finalizada	Finalizada	Tomar nota
AIS	CONCLUSIÓN 2/2 PROPUESTA DE UN PROYECTO ESPECIAL DE EJECUCIÓN (SIP) WGS-84 PARA LA REGIÓN CAR Que la Oficina NACC de la OACI presente al Consejo de la OACI una propuesta para desarrollar un SIP WGS-84 en la Región CAR.	Oficina NACC de la OACI	E/CAR: Finalizada C/CAR: Finalizada CAP. Finalizada Se realizó un SIP de cartas aeronáuticas-datos electrónicos en República Dominicana. En noviembre de 2007.	Finalizada	Tomar nota
FS	CONCLUSIÓN 2/3 GRUPO PANAMERICANO DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (PAAST) Que los Estados, Territorios e Organizaciones Internacionales: a) alienten al personal de seguridad operacional, transportistas aéreo, aviación general, pilotos militares, operadores de aeropuerto, y controladores de tránsito aéreo a participar activamente en el programa PAAST; y b) consideren incorporarse a programas de la seguridad operacional, tales como ALAR y RIPP, como elementos regulatorios para otorgamiento de licencias de pilotos y controladores.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Con la formación del Grupo RASG-PA, esta conclusión se da como finalizada.	Finalizada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
AVSEC /AIS	CONCLUSIÓN 2/4 ACTIVIDADES ITHO/GESPAA Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales: a) consideren al grupo GESPAA como un medio importante para proporcionar apoyo para cooperación técnica regional; y b) participen en actividades GESPAA según corresponda.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por conclusion NACC/DCA/3/10.	Reemplazada	Tomar nota
FS	CONCLUSIÓN 2/5 ESTRATEGIA UNIFICADA PARA RESOLVER DEFICIENCIAS RELACIONADAS CON SEGURIDAD OPERACIONAL Que los Directores de Aviación Civil de los Estados y Territorios así como las Organizaciones Internacionales de la Región CAR acuerdan: a) participar activamente en el plan de implantación de la estrategia unificada para la resolución de deficiencias relacionadas con seguridad operacional; y b) proporcionar, cuando se solicite, asistencia a Estados fuera de la Región CAR.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por la Conclusión 14/60 del GREPECAS.	Reemplazada	Tomar nota
FS	CONCLUSIÓN 2/6 PROGRAMA IASDEX Que los Estados/Territorios reconozcan la importancia de las iniciativas para compartir datos de seguridad operacional tales como el programa IASDEX, y se les alienta para expresar interés en la FAA en una futura participación posible en esta iniciativa específica.	Estados/ Territorios	Reemplazada por la Conclusión 14/4 del GREPECAS.	Reemplazada	Tomar nota
FS	CONCLUSIÓN 2/7 MEJORA DE LA CULTURA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN Los Directores de los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales NAM/CAR, de acuerdo con la necesidad e importancia de la cultura de la seguridad operacional, resuelven: a) cumplir con los requisitos de la OACI como elementos para una cultura de seguridad, y b) comprometerse a tomar otras medidas apropiadas para mejorar la cultura de la seguridad operacional de la aviación en sus respectivas organizaciones.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por la Conclusión 14/4 del GREPECAS.	Reemplazada	Tomar nota
FS	CONCLUSIÓN 2/8 CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE COMPETENCIA LINGÜÍSTICA DE LA OACI Que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones NAM/CAR inicien las actividades preparatorias a fin de cumplir con los requerimientos de competencia lingüística de la OACI para el 5 de marzo de 2008, evitando la ocurrencia de incidentes ATS y accidentes.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Idem: Conclusión NACC/DCA 1/12. Dos seminarios sobre Competencia Lingüística fueron realizados en enero y febrero de 2008, en los cuales se preparó un plan de implementación de 3 años para los procedimientos del Anexo 1.	Finalizada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
CNS/ATM	<p>CONCLUSIÓN 2/9 DESARROLLO DE IMPLEMENTACIÓN COORDINADA DE LOS SISTEMAS CNS/ATM EN LAS REGIONES NAM/CAR</p> <p>Que, con el propósito de continuar el desarrollo e implementación coordinada de los sistemas CNS/ATM en las regiones NAM/CAR, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de estas regiones:</p> <p>a) den seguimiento a la Matriz CNS/ATM que se presenta en el Apéndice A de esta parte del Informe;</p> <p>b) realicen su planificación e implementación de estos sistemas CNS teniendo en cuenta, entre otros aspectos, la Matriz referida en el epígrafe a) anterior;</p> <p>c) que con el apoyo de la Oficina NACC de la OACI ajusten la Matriz CNS/ATM mencionada, teniendo en cuenta la segunda enmienda al Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM que se espera será aprobada en el 2006; y</p> <p>d) que a través del mecanismo de reuniones regionales/subregionales NACC actualicen periódicamente la información de la Matriz CNS/ATM sobre el estado de desarrollo de los sistemas CNS/ATM en estas Regiones.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	La información contenida en la matriz CNS/ATM ha sido considerada en el Plan de Implementación de Navegación Aérea NAM/CAR.	Finalizada	Tomar nota
CNS/ATM	<p>CONCLUSIÓN 2/10 APLICACIONES DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS REGIONALES NAM/CAR PARA LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS</p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las regiones NAM/CAR con vistas a facilitar y obtener mayores beneficios en la implementación de los sistemas CNS/ATM y otros servicios aeronáuticos,</p> <p>a) busquen e implementen soluciones tecnológicas regionales que faciliten la integración, armonización y cooperación intra/inter-regional; y</p> <p>b) para la aplicación de las soluciones mencionadas en el epígrafe a) anterior, consideren la concertación de proyectos regionales de cooperación técnica.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales han tomado nota de esta orientación y se considerara en la implantación de los Servicios Aeronáuticos.	Finalizada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
CNS/ ATM	<p>CONCLUSIÓN 2/11 INTERFAZ E INTEGRACIÓN OPERACIONAL DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM DE LAS REGIONES NAM/CAR</p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones NAM/CAR:</p> <p>a) definan los requisitos de automatización ATM, en conformidad con sus necesidades operacionales y técnicas;</p> <p>b) se basen en la Estrategia Regional para la Implantación del Sistema ADS-B, que se presenta en el Apéndice C a esta parte del informe;</p> <p>c) examinen otros requisitos regionales para la integración de los sistemas de automatización ATM;</p> <p>d) lleven a cabo acuerdos bilaterales o multilaterales para la integración de los sistemas de automatización ATM, con vistas a una automatización regional ATM, en conformidad con las orientaciones de la OACI;</p> <p>e) designen a un punto de contacto para que participe, en los trabajos para la integración de los sistemas de automatización ATM; y</p> <p>f) coordinen sus planes de acción con la Oficina Regional NACC de la OACI a fin de asegurar una integración regional de los sistemas de automatización ATM integral, armoniosa, interoperable y coherente con el Plan de Regional</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Esta conclusión y sus acciones están consideradas dentro del plan de implementación NAM/CAR.	Finalizada	Tomar nota
CNS	<p>CONCLUSIÓN 2/12 ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MODERNIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE EQUIPOS D-ATIS EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE LA REGIÓN CAR</p> <p>Que, teniendo en cuenta las experiencias de COCESNA en el desarrollo de un nuevo equipo DATIS, los Estados y Territorios de la Región CAR y COCESNA examinen y consideren adoptar un plan de modernización de equipo e implementación de servicio D-ATIS en los aeropuertos internacionales, en conformidad con los requisitos ATM.</p>	Estados/ Territorios/ COCESNA	Se invita a los Estados/ Territorios y a COCESNA a informar al respecto y se considere como tarea de los grupos de trabajo a través del NACC/WG. Se espera incorporación de esta tarea en NACC/WG.	Válida/ 2009 Julio	Dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
CNS	CONCLUSIÓN 2/13 APOYO DE LOS ESTADOS DE LAS REGIONES NAM/CAR A LA POSTURA DE LA OACI PARA LA CMR-2007 DE LA UIT Que, los Directores de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR, que aún no lo hayan hecho, adopten las siguientes medidas pertinentes para apoyar la postura de la OACI en la CMR-2007 de la UIT: a) nominar a un punto focal o a una persona de contacto con su respectiva autoridad nacional de gestión del espectro de radiofrecuencias para incorporar la postura de la OACI que figura adjunta a la Circular Ref.: E 3/5-05/85, fechada el 12 de agosto de 2005, al preparar la postura de su Estado para la CMR-2007 de la UIT, así como con la OACI para la coordinación de las cuestiones relacionadas con la CMR-2007; b) participar de manera activa en las reuniones de CITEI de la Organización de Estados Americanos (OEA) sobre el trabajo preparatorio para la CMR-2007; c) participar de manera activa, siempre que sea posible, en las reuniones de los grupos de trabajo de la OACI y otras actividades que sean convocados por la OACI relacionados con la postura de esta organización para la CMR-2007; y d) asegurar que, hasta donde sea posible, se incluyan representantes de las administraciones de aviación civil en las delegaciones nacionales que asistan a la conferencia para asegurar el respaldo a la postura de la OACI para la CMR-2007 en las cuestiones relacionadas con la aviación civil.	DGACs NAM/CAR	Los resultados de la Reunión CMR-2007 se presentan bajo la Cuestión 31 del Orden del Día, Asuntos de Navegación Aérea así como información sobre la posición de la OACI para la UIT CMR 2011.	Finalizada	Tomar nota
ATM	CONCLUSIÓN 2/14 IMPLANTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE Que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales, tomen en cuenta la información que se incluye en el Apéndice E a esta parte del informe, en sus trabajos de implementación futura de la Navegación Basada en la Performance en sus espacios aéreos.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por la Conclusión 14/46 del GREPECAS.	Reemplazada	Tomar nota
ATM	CONCLUSIÓN 2/17 APOYO A LOS TRABAJOS ATM EN LAS REGIONES NAM/CAR Que las Administraciones de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR continúen apoyando la labor de los Grupos de Trabajo para el desarrollo e implementación regional de los elementos ATM aplicables a las Regiones NAM y CAR.	DGAC	La OACI esta reorganizando los grupos de trabajo regionales de acuerdo con la Conclusión 14/51 del GREPECAS.	Finalizada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
ATM	<p>CONCLUSIÓN 2/18 IMPLANTACIÓN DE LA GESTIÓN DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO (ATFM) EN LA FIR CENTROAMÉRICA</p> <p>Que, considerando los importantes beneficios operacionales y económicos para la comunidad ATM, derivados de la implantación de un sistema de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM) eficiente y seguro, los Estados que conforman la FIR Centroamérica y COCESNA:</p> <p>a) inician, bajo la coordinación de COCESNA, las acciones relativas a la implantación de un sistema ATFM sub regional para la FIR Centroamérica, considerando para tal fin las guías y orientaciones de la OACI, así como las tareas y programa de implantación a ser acordados en las regiones CAR/SAM;</p> <p>b) continúen las coordinaciones con los Estados, la Oficina Regional NACC de la OACI y otras Organizaciones Internacionales, operadores aéreos, otras Unidades ATFM y entidades afines dentro de un marco cooperativo, con el objetivo de establecer un sistema ATFM eficaz, seguro y de alto beneficio; y</p> <p>c) presenten en la Reunión NACC/DCA/3, a través de COCESNA, un informe sobre el estado de avance de este proyecto.</p>	Estados/ COCESNA	<p>Los Estados de Centroamérica y COCESNA informen de sus avances en la implementación de ATFM dentro de la mecánica del NACC/WG.</p> <p>Se espera incorporación de esta tarea en NACC/WG.</p>	Válida/ Julio 2009	Dar seguimiento
ATM	<p>CONCLUSIÓN 2/19 IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ATFM EN LAS REGIONES NAM/CAR</p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales inicien las actividades correspondientes para:</p> <p>a) aplicar la estrategia conjunta NAM/CAR, que se señala en el Apéndice H a esta parte del Informe, para el desarrollo del sistema ATFM mediante:</p> <p>i) el establecimiento de un sistema ATFM regional CAR;</p> <p>ii) el establecimiento armonizado de un sistema ATFM interregional NAM/CAR; y</p> <p>b) coordinar sus actividades de implementación con la Oficina regional NACC de la OACI a fin de lograr una implementación ATFM regional, armoniosa e interoperable.</p>	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por la Conclusión NACC/DCA/3//3. Estas actividades serán incluidas en Plan de Implementación NAM/CAR.	Reemplazada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
ATM	CONCLUSIÓN 2/20 IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones NAM/ CAR que aún no lo hayan hecho: a) elaboren un plan de acción para implantar a más tardar el 30 de noviembre de 2006 un sistema de gestión de la seguridad operacional a través de programas sistémicos y apropiados; b) establezcan los niveles y objetivos aceptables en materia de seguridad operacional, dentro de los espacios aéreos y aeródromos de su jurisdicción; y c) participen en las actividades que está llevando a cabo la OACI, a fin de fomentar la implementación de un sistema regional de gestión de la seguridad operacional.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por la Conclusión 14/4 del GREPECAS.	Reemplazada	Tomar nota
ATM	CONCLUSIÓN 2/21 IMPLANTACIÓN DE PROGRAMAS PARA LA EVALUACIÓN DE LA PERFORMANCE ATM Que los Estados y Territorios de la Región CAR y COCESNA implanten a más tardar el 30 de noviembre de 2006 un programa para la evaluación de la performance ATM, acorde a las orientaciones de la OACI (Anexo 11, Doc 4444, Doc 9854).	Estados/ Territorios CAR/ COCESNA	La OACI organizó un simposio mundial sobre performance del sistema de navegación aérea en marzo de 2007.	Finalizada	Tomar nota
MET	CONCLUSIÓN 2/22 CONCERTACIÓN DE ACUERDOS ENTRE LAS ADMINISTRACIONES DE AVIACIÓN CIVIL Y LAS AUTORIDADES MET DE LOS ESTADOS/TERRITORIOS/ ORGANIZACIONES INTERNACIONALES DE LA REGIÓN CAR Que, con la finalidad de mejorar la coordinación, cooperación y prestación de los servicios MET aeronáuticos, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de la región CAR, que aún no lo han hecho, concreten acuerdos escritos entre cada Administración de aviación civil y la autoridad meteorológicas nacional, a) identificando claramente sus respectivas funciones y la coordinación entre ellas; y b) que en el acuerdo se deje estipulado el mecanismo a seguir para asegurar la participación del personal MET en las reuniones, seminarios y talleres organizados por la OACI en coordinación con la OMM, de acuerdo con el Modus vivendi concertado entre la OACI y la OMM (Doc 7475).	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por la Conclusión NACC/DCA/3/08.	Reemplazada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
MET	CONCLUSIÓN 2/23 COOPERACIÓN PARA LA EMISIÓN DE INFORMACIÓN SIGMET Que, con vistas a mejorar la emisión de información SIGMET, se insta a: a) las administraciones de aviación civil y a las autoridades meteorológicas de los Estados/Territorios a que aborden en forma conjunta mediante una Carta de Acuerdo entre las organizaciones/agencias involucradas en la recolección y difusión de información SIGMET los temas relacionados con la emisión de los SIGMET, teniendo en cuenta que los procedimientos utilizados deberían ser revisados y alineados en conformidad con los SARPS y material de orientación correspondiente de la OACI; y b) que IATA exhorta a sus líneas aéreas cuyas aeronaves que vuelen a través o cerca de fenómenos meteorológicos que podrían afectar la seguridad de vuelo, a brindar aeronotificaciones especiales oportunas y exactas.		Reemplazada por la Conclusión NACC/DCA/3/8.	Reemplazada	Tomar nota
AIS/ MAP	CONCLUSIÓN 2/24 ESTUDIO DEL CONCEPTO GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM) Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales: a) inicien los estudios que correspondan para la planificación y desarrollo del concepto AIM en los servicios AIS/MAP de la Regiones NAM/CAR y que, para tal fin, se incluya como una de las tareas del programa de trabajo de lo distintos Grupos de Trabajo existentes, teniendo como referencia el Plan Mundial de Navegación Aérea para los Sistemas CNS/ATM y las Recomendaciones de la 11ª Conferencia de Navegación Aérea; y b) tomen las medidas necesarias e inicien las acciones correspondientes para la aplicación del concepto AIM en los respectivos servicios AIS/MAP de la Regiones NAM/CAR.	Estados/- Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por la Conclusión NACC/DCA/3/9.	Reemplazada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
AIS/ MAP	CONCLUSIÓN 2/25 PROYECTO REGIONAL IPGH/OACI PARA LA PRODUCCIÓN DE CARTAS AERONÁUTICAS Que, teniendo en consideración las dificultades que en general han habido en la Región CAR en relación con la producción de Cartas Aeronáuticas requeridas en el Anexo 4, y la iniciativa del Grupo GESPAA para auspiciar los estudios preliminares para desarrollar un proyecto regional de cooperación, los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM: a) consideren su integración al proyecto de producción de cartas aeronáuticas que se propone dentro de los esquemas de cooperación técnica de la OACI y del IPGH; b) consideren la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM) regional dentro de las especificaciones del proyecto; c) apoyen el trabajo del Grupo de Trabajo de Cartas Aeronáuticas OACI/IPGH, que funciona dentro del mecanismo del GREPECAS, con el objeto de desarrollar el proyecto bajo los Términos de Referencia y Programa de Trabajo que aparecen en el Apéndice M a esta parte de Informe; y d) soliciten el apoyo del IFFAS.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por la Conclusión NACC/DCA/3/8.	Reemplazada	Tomar nota
AIS/ MAP	CONCLUSIÓN 2/26 ADOPCIÓN DE MATERIAL GUÍA PARA EL PLAN DE CONTINGENCIA NOTAM Que los Estados y Territorios de las Regiones NAM/CAR y COCESNA, consideren el contenido del Plan de contingencia NOTAM para la FIR Habana como material guía en el establecimiento de acuerdos operacionales en materia de contingencia NOTAM.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Este seguimiento se incorporara a las tareas de la NACC/WG.	- Válida/ Julio 2009	dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
HRT	CONCLUSIÓN 2/27 PLANIFICACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y DE CAPACITACIÓN Que aquellos Estados/Territorios que aún no cuenten con un proceso de planificación de los recursos humanos en los distintos servicios aeronáuticos que proveen, consideren con carácter de urgencia la necesidad de tomar las siguientes medidas: a) designar y preparar personal en la materia de planificación de recursos humanos dentro de las unidades responsables de los distintos servicios aeronáuticos; b) desarrollar un plan sobre recursos humanos proyectado a cubrir las necesidades de los siguientes 5 años, incluyendo un programa de capacitación del personal de aviación civil involucrado en la implementación y operación de los nuevos sistemas CNS/ATM, seguridad operacional y seguridad de la aviación civil y establecer la fecha 31 de marzo de 2006 como fecha límite para terminar dicho plan; y c) remitir a la Oficina Regional OACI/NACC a más tardar el 30 de enero de 2006 el formulario adjunto en el Apéndice O a esta parte del Informe, completado por las Administraciones.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por Conclusión NACC/DCA/3/11.	Reemplazada	Tomar nota
GEN	CONCLUSIÓN 2/28 DAR PRIORIDAD A LA RESOLUCIÓN DE LAS DEFICIENCIAS EXISTENTES EN LA NAVEGACIÓN AÉREA Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, que aún no lo hayan hecho, con vistas a solucionar las deficiencias en la navegación aérea en las regiones NAM/CAR, a) utilicen la base de datos GANDD y proporcionen información para mantener actualizada esta base de datos; b) elaboren e informen a la Oficina NACC de la OACI sus respectivos planes de acción para la solución de las deficiencias, de manera que sean recibidos antes del 30 de diciembre de 2005; y c) den prioridad y proporcionen los recursos necesarios y disponibles para la solucionar lo antes posible las deficiencias.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	Reemplazada por las Conclusiones 13/61 y 14/60 del GREPECAS.	Reemplazada	Tomar nota
AVSEC	CONCLUSIÓN 2/29 CUMPLIMIENTO CON LOS PROGRAMAS AVSEC Los Directores de Aviación Civil acordaron revisar y actualizar las políticas nacionales para asegurar una vigilancia eficaz del Anexo 17, Normas 3.1.1, Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, 3.4.4, Control de calidad, 3.4.5, Evaluaciones, inspecciones y pruebas, 3.1.7 Programas de Instrucción y 3.3.1 Programa de seguridad de explotadores de aeronaves.	Estados/ Territorios/ Región CAR	Este tema está siendo cubiertos por el Programa de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP).	Finalizada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
	CONCLUSIÓN 2/30 - CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA DE LA AVIACIÓN CIVIL Que, los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, reconociendo el importante impacto de la aviación civil en sus economías, resuelven: a) usar la Circular 292, <i>Contribución económica de la aviación civil</i> , de la OACI para apoyar los esfuerzos para definir la contribución de la aviación civil; y b) utilizar los resultados para obtener financiamiento para proyectos importantes de aviación civil.	DGACs NACC	E/CAR: Finalizada. C/CAR: Finalizada CAP: Finalizada	Finalizada Finalizada Finalizada	Tomar nota
	CONCLUSIÓN 2/31 - ACTIVIDADES DE LOS PROYECTOS DE COOPERACIÓN TÉCNICA EN LAS REGIONES NAM Y CAR Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones NAM y CAR: a) participen y contribuyan, si aún no lo han hecho, al presupuesto de los proyectos regionales que puedan estar en su área de competencia; y b) analicen la importancia de utilizar los proyectos nacionales de cooperación técnica como herramienta gubernamental para ampliar y facilitar el alcance de los resultados de la gestión.	Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales	E/CAR: Finalizada. C/CAR: Finalizada CAP: Finalizada	Finalizada Finalizada Finalizada	Tomar nota

APÉNDICE B
(Inglés únicamente)

REVIEW OF THE VALID CONCLUSIONS OF THE MEETINGS OF DIRECTORS OF CIVIL AVIATION OF THE EASTERN CARIBBEAN

AREA	CONCLUSION	ACTION FOR	COMMENTS AND FOLLOW-UP	STATUS /TARGET DATE	REQUIRED ACTION
ATM	CONCLUSION 20/02 COMMON PROCEDURE FOR RPL MANAGEMENT IN THE E/CAR That E/CAR States/Territories/International Organizations accepting the use of RPLs for traffic departing from aerodromes under its jurisdiction: a) implement a common procedure in order to ensure the appropriate dissemination of the RPL data; b) publish relevant procedures in the E/CAR AIPs based on the following principles: i. users shall transmit their list of RPLs to each departing aerodrome; ii. each departing aerodrome AIS office that is accepting the use of RPLs for departing traffic, transmit daily flight plan data to all concerned ATC facilities according to ICAO standards; and, c) the 31 st E/CAR/WG follow-up on the present procedure.	E/CAR States/ Territories/ International Organizations	.	Valid/ 31 st E/CAR/WG	Follow-up
CNS	CONCLUSION 20/04 PROVISION OF POWER ENERGY AND BACKUP GENERATORS TO EACH NAVIGATION AID That States/Territories consider the provision of sufficient energy and backup generators for extended power outages, based upon the individual commercial demands of each navigation aid in the E/CAR.	E/CAR States/ Territories	This conclusion is to be considered by the E/CAR/WG	Valid/ 31 st E/CAR/WG	Follow-up
AVSEC	CONCLUSION 20/09 FACILITATION POINTS OF CONTACT That each E/CAR State/Territory identify to the ICAO NACC Regional Office their National Facilitation Point-of-Contact in the format included in Appendix A to this part of the Report by 31 January 2007 .	E/CAR States/ Territories	Superseded by Conclusion NACC/DCA/3/10.	Superseded	Take note

AREA	CONCLUSION	ACTION FOR	COMMENTS AND FOLLOW-UP	STATUS /TARGET DATE	REQUIRED ACTION
AVSEC	CONCLUSION 20/10 PHASE II ICAO/CANADA AWARENESS TRAINING PROGRAMME That the E/CAR States/Territories support the Phase II ICAO/Canada Awareness Training Programme in hosting workshops, courses, and seminars and having their AVSEC specialists participate in these events.	E/CAR States/Territories		Valid/ 22nd E/CAR/DCA Meeting	Follow-up
AVSEC	CONCLUSION 20/11 IMPLEMENTATION STATUS OF AVSEC/COMM CONCLUSIONS That all E/CAR States/Territories complete the AVSEC survey included in Appendix B to this part of the Report to validate the implementation status of past GREPECAS AVSEC/COMM Conclusions related to the implementation of Annex 17 SARPs by 31 January 2007 .	E/CAR States/Territories		Completed	Take note
MET TC	CONCLUSION 21/1 IMPROVEMENTS IN EASTERN CARIBBEAN MET SERVICES That ICAO: a) take appropriate actions to develop a regional Technical Cooperation Project to improve MET services of the States/Territories in the Eastern Caribbean covering the following issues: <ul style="list-style-type: none"> • Training programmes for MET personnel • OPMET information exchange in E/CAR States • Follow-up on the implementation of the recommendations formulated in the MET SIP for the CAR Region • Improvements in the operational coordination and the provision of MET services • Participation of MET personnel in ICAO meetings • Establish Agreements between Civil Aviation Administrations and MET Authorities of CAR States / Territories / International Organizations b) submit the regional Technical Cooperation Project to the NACC/DCA/3 Meeting for review and approval.	ICAO	Superseded by Conclusion NACC/DCA/3/8.	Superseded	Take note

AREA	CONCLUSION	ACTION FOR	COMMENTS AND FOLLOW-UP	STATUS /TARGET DATE	REQUIRED ACTION
ATM	CONCLUSION 21/2 COMMON TRANSITION ALTITUDE FOR THE E/CAR REGION That the E/CAR ATM Committee: a) develop and send to the E/CAR States/Territories for comments, not later than 30 November 2008 , a proposal for a common transition altitude among the Piarco FIR; and b) present their recommendations to the Twenty-Second Meeting of Directors of Civil Aviation of the Eastern Caribbean (E/CAR/DCAS/22).	E/CAR ATM Committee	Task to be considered by E/CAR/DCA/22 Meeting.	Valid	Follow-up
AIM	CONCLUSION 21/3 REGIONAL TECHNICAL COOPERATION PROJECT FOR THE IMPLEMENTATION OF AERONAUTICAL INFORMATION MANAGEMENT (AIM) That ICAO: a) take the necessary actions to develop a Regional Technical Cooperation Project for the implementation of Aeronautical Information Services (AIS), taking into account Aeronautical Information Management (AIM), the global ATM operational concept, the corresponding CNS technology support, the necessary AIS, AGA and MET services, as well as the training of personnel in the topics involved; and b) present the aforementioned project to the NACC/DCA/3 Meeting scheduled for 2008.	ICAO	Superseded by Conclusion NACC/DCA/3/9.	Superseded	Take note

AREA	CONCLUSION	ACTION FOR	COMMENTS AND FOLLOW-UP	STATUS /TARGET DATE	REQUIRED ACTION
SAR	CONCLUSION 21/4 ACTIONS TO IMPROVE THE SAR SYSTEM IN THE E/CAR That, a) ICAO NACC Office will provide the Eastern Caribbean States and Territories by 14 March 2008, a full description of each fundamental element listed on the State SAR Matrix; b) ICAO NACC Office send an official letter to CDERA and PAHO asking for documentation for the establishment of national mass casualty plans in order to be available to States at the next SAR Meeting scheduled for April 2008; c) United States will extend an invitation to the Trinidad and Tobago representative of the E/CAR SAR Committee to participate in the next Caribbean SAR Workshop tentatively scheduled for June 2008 in Miami, Florida, or Dominican Republic; d) the Rapporteur of the E/CAR SAR Committee coordinate with the members of the E/CAR SAR Committee, including the United States, the Netherlands Antilles and the United Kingdom, for their participation in the abovementioned Caribbean SAR Workshop; e) Eastern Caribbean States and Territories, use the State SAR Matrix and full description of the fundamental elements to gauge the capacity of individual State SAR systems; and f) present the status of the SAR System to the 22 nd E/CAR DCA Meeting.	ICAO		a), b), c), d) and e): Completed f)Valid/ ^d E/CAR DCA/22 Meeting	Follow-up
FS	CONCLUSION 21/5 EFFECTIVE SAFETY REPORTING CONTEXT That States/Territories of the Eastern Caribbean, for an effective safety reporting environment in the prevention of aviation related accidents adopt the following definition: <i>“An Effective Safety Reporting Context is one in which front line operators or others are not punished for actions, omissions or decisions taken by them that are commensurate with their experience and training, but where gross negligence, willful violations and destructive acts are not tolerated.”</i>	E/CAR States/ Territories	Protecting safety information is not intended to interfere with the proper administration of justice in States. The objective is to prevent the inappropriate use of information collected solely for the purpose of improving aviation safety.	Valid/ E/CAR/DCA/22 Meeting	Follow-up

AREA	CONCLUSION	ACTION FOR	COMMENTS AND FOLLOW-UP	STATUS /TARGET DATE	REQUIRED ACTION
AVSEC	CONCLUSION 21/6 ENHANCEMENT OF THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY The E/CAR States/Territories are urged to: a) continue supporting USAP and ensuring the implementation of their corrective action plans regarding compliance with Annex 17 SARPs; b) provide qualified AVSEC Specialists in the form of Short-Term Experts to contribute to the AVSEC Action Plan through the ICAO Training Schedule for 2008; c) participate in the different courses and workshops on aviation security screener certification organized by ICAO at different States and ASTCs of the CAR/SAM Regions; d) provide ICAO with up-to-date information on their AVSEC and FAL points-of-contact (if they have not already done so); e) implement the recommended guidelines on security controls for screening liquids, gels and aerosols; and f) provide ICAO with timely information on acts of unlawful interference that have occurred within their territories.	E/CAR States/ Territories	Superseded by Conclusion NACC/DCA/3/10.	Superseded	Take note
GEN	CONCLUSION 21/7 ORGANIZATION AND HOLDING OF E/CAR/WG MEETINGS That, a) ICAO: i) develop a rotational list for the E/CAR Working Group Meetings; ii) develop a rotational list for the NACC Working Group Meetings; and, b) the E/CAR States: i) fund expenses for the participation of ICAO NACC Officers at the convened E/CAR/WG Meeting; and ii) support the participation of their specialists in the E/CAR/WG.	ICAO E/CAR States/ Territories		Completed	Take note

APÉNDICE C
ESTADO DE LAS CONCLUSIONES VIGENTES DE LAS REUNIONES DE
DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DEL CARIBE CENTRAL

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO /FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
GEN	CONCLUSIÓN 9/1 SOLUCIÓN DE LAS DEFICIENCIAS Y PREPARACIÓN DE ACCIONES DE ÚLTIMO RECURSO Que, los Estados/Territorios C/CAR que aún no lo hayan hecho, ejecuten acciones urgentes para: a) nombrar al coordinador nacional para actualizar la Base de Datos de Deficiencias del GREPECAS (GANDD); b) elaborar lo antes posible sus respectivos planes de acción para solucionar las deficiencias utilizando el formato que se presenta en el Apéndice H a esta parte del Informe; c) remitir los planes de acción mencionados en el inciso a) anterior a la Oficina Regional de la OACI; d) solucionar las deficiencias “U” antes del 31 de diciembre de 2007 en conformidad con la Conclusión 13/92 del GREPECAS; y e) estudiar y proponer la aplicación soluciones de mitigación o alternativas pertinentes como acciones de último recurso.	Estados/Territorios C/CAR	Reemplazada por las Conclusiones GREPECAS 13/61, 14/59 y 14/60.	Reemplazada	Tomar nota
AGA	CONCLUSIÓN 9/2 SEGUIMIENTO Y ATENCIÓN PRIORIZADA A LAS CUESTIONES AGA/AOP Que, teniendo en cuenta la importancia incidencia de las cuestiones AGA/AOP en la seguridad operacional, las numerosas deficiencias existentes en este campo, y su impacto negativo en los resultados de las auditorías USOAP, los Estados/Territorios del C/CAR: a) efectúen el seguimiento del desarrollo de las cuestiones AGA/AOP que se presentan en el Apéndice I a esta parte del Informe; b) den prioridad a la ejecución de planes acción para las deficiencias AGA/AOP; y c) adopten las regulaciones y otras medidas pertinentes para mejorar la seguridad operacional AGA/AOP.	Estados/Territorios C/CAR	Se llevará a cabo un Seminario/Taller sobre Planes de Emergencia y Centro de Operaciones de Emergencia del 29/09/08 al 03/10/08 en Tortola, Islas Vírgenes Británicas. Se llevará a cabo la Sexta Conferencia Internacional sobre prevención del peligro aviario en Brasilia, Brasil, del 24 al 28 de noviembre de 2008. Se incorporara como tarea al NACC/WG..	Válida/ julio 2009	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO /FECHA META	ACCIÓN REQUERIDA
AVSEC	<p>CONCLUSIÓN 9/7 APOYO A LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP) DE LA OACI – CICLOS 2007 Y 2008</p> <p>Que, los Estados/Territorios del C/CAR, con el propósito de continuar el apoyo para la ejecución del Programa Universal de Auditoria de Seguridad de la Aviación (USAP) – ciclos 2007 y 2008:</p> <p>a) aseguren la implementación de sus Planes de medidas correctivas respecto al cumplimiento de las SARPS del Anexo 17;</p> <p>b) participen en los diferentes cursos y talleres de control de calidad de seguridad de la aviación impartidos por la OACI en los diferentes Estados y ASTC de las Regiones CAR/SAM;</p> <p>c) proporcionar recursos humanos calificados a través de Instructores/Expertos de Corto Plazo (STE) y otras contribuciones;</p> <p>d) proporcionen a la OACI la información actualizada de sus Puntos de Contacto AVSEC y FAL (si aún no lo han hecho);</p> <p>e) implanten las directrices recomendadas respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles; y</p> <p>f) proporcionen a la OACI la información oportuna sobre los actos de interferencia que han sucedido en sus territorios.</p>	Estados/ Territorios C/CAR	Reemplazada por Conclusión NACC/DCA/3/10.	Reemplazada	Tomar nota

APÉNDICE D

ESTADO DE LAS CONCLUSIONES VIGENTES DE LA 92ª Y 93ª REUNIÓN DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL DE CENTROAMÉRICA Y PANAMÁ

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META:	ACCIÓN REQUERIDA
AGA	<p>CONCLUSIÓN 92/2 REALIZACIÓN DE UN TALLER DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Y SMS EN INSTALACIONES ICCAE DE COCESNA.</p> <p>Que la OACI en coordinación con COCESNA organice la realización de un Taller de Certificación de Aeródromos y SMS en las instalaciones del ICCAE de COCESNA y se coordine la programación de las fechas que se consideren más adecuadas.</p>	OACI/ COCESNA	Se coordinará con COCESNA la realización del Taller para el Primer Semestre de 2009.	Válida/ Primer Semestre 2009	Dar seguimiento
ATM	<p>CONCLUSIÓN 93/01 IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO</p> <p>Que, considerando la importancia de la enmienda 1 al Doc 4444 cuya aplicación se prevé para el año 2012, los Estados Centroamericanos y COCESNA desarrollen un plan de transición e implementación armoniosa del nuevo formato de Plan de Vuelo de la OACI y los mensajes ATS relacionados, en sus sistemas automatizados y lo presenten a la Reunión DGCA/CAP/94</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	Reemplazada por Conclusión NACC/DCA/3/04.	Reemplazada	Tomar nota
AGA/ AIM/ ATM/ CNS/ MET	<p>CONCLUSIÓN 93/02 REVISIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DE LOS EXPERTOS DE NAVEGACIÓN AÉREA DE CENTROAMÉRICA</p> <p>Que, reconociendo la necesidad de armonizar los términos de referencia y programas de trabajo para la implementación de los aspectos de los sistemas de navegación aérea (AGA/AIM/ATM/CNS/MET) en Centroamérica:</p> <p>a) la Oficina NACC de la OACI, en coordinación con COCESNA, organice durante el primer trimestre del 2009 la próxima reunión de Expertos Centroamericanos de Navegación Aérea, extendiendo la invitación para la participación de Panamá, México y República Dominicana; y,</p> <p>b) los Estados Centroamericanos, Panamá, México, República Dominicana y COCESNA:</p> <p>i) envíen expertos calificados en el área de navegación aérea para revisar los términos de referencia, programa de trabajo y organización del Grupo de Expertos de Navegación Aérea; y,</p> <p>ii) presenten la propuesta de reorganización de los trabajos del Grupo de Expertos de Navegación Aérea a la próxima Reunión DGCA/CAP/94.</p>	OACI/Estados Centroamericanos / Panamá/México/ República Dominicana y COCESNA	Este tema se describió y considerado con la formación del Grupo de Trabajo NACC/WG y se informara al respecto.	Válida/ DGAC CAP/94	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META:	ACCIÓN REQUERIDA
CNS	<p>CONCLUSIÓN 93/03 REGISTRO DE DIRECCIONES DE 24 BITS PARA AERONAVES CON TRANSPONDEDOR MODO S</p> <p>Que, tomando en cuenta que la utilización de los sistemas mundiales de comunicaciones, navegación y vigilancia se basan en la asignación a las aeronaves de direcciones exclusivas compuestas de 24 bits para aplicaciones tales como el ACAS, ELT, SSR Modo S y el ATN con funcionalidades como VDL, AMSS, y otras, los Estados Centroamericanos:</p> <p>a) apliquen el procedimiento establecido por la OACI para la identificación de las aeronaves (asignación de direcciones de aeronaves de 24 bits conforme lo indicado en el Anexo 10, Volumen III, Parte I, Apéndice al Capítulo 9 [<i>Plan mundial para la atribución, asignación y aplicación de direcciones de aeronaves</i>]);</p> <p>b) publiquen lo correspondiente para informar y formalizar este procedimiento de registro para aplicación de los usuarios utilizando como referencia el formato presentado en el Apéndice B de la NE/06;</p> <p>c) implementen mecanismos para que esta información de asignación de direcciones de 24 bits este disponible a los usuarios; y</p> <p>d) presenten el avance de las anteriores acciones a la Oficina NACC de la OACI a más tardar el 30 de noviembre de 2009.</p>	Estados Centroamericanos	Reemplazada por Conclusión NACC/DCA/3/5.	Reemplazada	Tomar nota
CNS	<p>CONCLUSIÓN 93/04 USO DEL PLAN DE VUELO ACTUALIZADO (CPL) Y REVISIÓN DE LAS CAPACIDADES DE AUTOMATIZACIÓN DE LOS SISTEMAS</p> <p>Que, como parte de la implementación de la Automatización ATM, tomando en cuenta la Estrategia regional para la integración de los sistemas automatizados ATM y el Documento de Control de Interfaz (ICD) aprobado por GREPECAS, los Estados Centroamericanos y COCESNA:</p> <p>a) consideren el uso del Plan de vuelo Actualizado (CPL) para el intercambio de datos actualizados de planes de vuelo;</p> <p>b) estudien y revisen las capacidades/funcionalidades instalados en sus Centros de Control correspondientes con vistas a planificar la implementación de los requerimientos de Automatización ATM;</p> <p>c) informen de los resultados de las acciones a) y b) a la Oficina NACC de la OACI a más tardar el 31 de septiembre del 2009; y</p> <p>d) realicen las pruebas con el CPL entre Centros de Control adyacentes, donde se identifiquen beneficios de esta implementación, informando a la Oficina NACC de la OACI de sus resultados a más tardar febrero del 2010.</p>	Estados Centroamericanos y COCESNA	Reemplazada por Conclusión NACC/DCA/3/7.	Reemplazada	Tomar nota

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META:	ACCIÓN REQUERIDA
AIS	CONCLUSIÓN 93/05 TRANSICIÓN DE AIS/MAP AL NUEVO CONCEPTO AIM Que los Estados Centroamericanos y COCESNA: a) den prioridad a las recomendaciones 6, 7 y 8 emitidas por el Congreso Mundial AIM del 2006 (Apéndice X –ver Apéndice A de la NE/08); b) revisen la primera versión del “Proyecto Estratégico para la Transición hacia el AIM” como una guía para asegurar la ejecución de las acciones apropiadas para la transición de AIS a AIM (Apéndice X – ver Apéndice C de la NE/08); c) se asigne personal calificado para el desarrollo las nuevas tareas y las acciones apropiadas para la transición de AIS a AIM; y d) se considere al proceso de transición AIS – AIM como un objetivo a ser tratado dentro el Proyecto de Cooperación Técnica Regional NAM-CAR.	Estados Centroamericanos y COCESNA	Reemplazada por Conclusión NACC/DCA/3/9.	Reemplazada	Tomar nota
AGA	CONCLUSIÓN 93/06 CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS / SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL/PLANES DE EMERGENCIA Y CENTROS DE OPERACIÓN DE EMERGENCIA Que, los Estados Centroamericanos actualicen la información sobre los aeropuertos internacionales contenidos en la Tabla AOP 1 del Plan de Navegación Aérea, Vol. II - FASID de acuerdo a los Apéndices X , Implantación de Certificación de Aeródromos; Apéndice X , Implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en los aeródromos; y Apéndice X , Encuesta a los Estados / Territorios sobre Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia a esta parte del Informe. (Apéndices A, B, y C de la NE/09,) a más tardar el 15 de agosto de 2008).	Estados Centroamericanos	A la fecha no se recibió respuesta alguna por parte de los Estados respecto a la actualización de esta información. La NACC/DCA/03 propuso la fecha del 10 de octubre del 2008 como plazo límite para esta información.	Válida/ 10 de octubre 2008	Dar seguimiento
MET	CONCLUSION 93/07 SEMINARIO SOBRE EL SERVICIO DE METEOROLOGÍA AERONÁUTICA Que: a) la Oficina NACC de la OACI, en coordinación con Nicaragua, organice durante el primer trimestre del 2009 un Seminario sobre el Servicio de Meteorología Aeronáutica con duración de una semana; y, b) los Estados Centroamericanos efectúen los arreglos y gestiones necesarios para que representantes meteorólogos de la aviación participen en el Seminario sobre el Servicios de Meteorología Aeronáutica auspiciado por Nicaragua.	OACI/ Estados Centroamericanos	Se espera que los Estados/Territorios anfitriones comuniquen a la OACI antes del 15 de octubre de 2008 las fechas en las que se celebrarán los seminarios.	Válida/ primer trimestre 2009	Dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META:	ACCIÓN REQUERIDA
FS	CONCLUSIÓN 93/08 INFORME DE LA SITUACIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES DE AUDITORÍA DE LA OACI (USOAP) Que los Estados de Centroamericanos completen las listas de Verificaciones de Cumplimiento para el 30 de noviembre del 2008 y la introduzcan en la página web de auditoría del SOA.	Estados Centroamericanos	Se espera que los estados Centro Americanos completen las Listas de Cumplimiento en las pagina web del SOA para esta fecha.	Válida/ 30 noviembre 2008	Dar seguimiento
FS	CONCLUSIÓN 93/09 RESULTADOS DE LA REUNIÓN DE LA HOJA DE RUTA PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN Que los Estados Centroamericanos y COCESNA aseguren la participación de especialistas en seguridad operacional a la Primera Reunión del Grupo Regional de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil – Panamericano del 10 al 14 de noviembre en la Ciudad de San José, Costa Rica y presten la máxima cooperación de las acciones resultantes.	Estados Centroamericanos y COCESNA	Se espera la participación y la máxima cooperación de los Estados NACC a los proyectos del RASG-PA. En la NACC/DCA/03 se requirió a los Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales que para mas tardar el 15 de octubre del 2008 informen de estas nominaciones.	Válida / noviembre 2008	Dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META:	ACCIÓN REQUERIDA
AVSEC	<p>CONCLUSIÓN 93/10 DESARROLLOS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Que los Estados Centroamericanos:</p> <p>a) aseguren el respaldo y soporte necesario a sus entidades AVSEC dentro de su administración para la elaboración, aprobación e implementación efectiva de sus Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), y el funcionamiento de sus Comités Nacionales de seguridad de la aviación o entidades similares;</p> <p>b) aseguren la participación del personal AVSEC en las actividades de instrucción auspiciadas por la OACI y otras organizaciones internacionales;</p> <p>c) se aseguren de comunicar a la OACI la información de sus Puntos de Contacto tanto de Facilitación (FAL), como de Seguridad de la aviación (AVSEC) dentro de la administración del Estado;</p> <p>d) implanten las directrices de la OACI respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles;</p> <p>e) cumplan con la notificación a la OACI en caso de que su Estado haya sido afectado por el intento de un acto o por un acto de interferencia ilícita;</p> <p>f) se aseguren de completar la implementación efectiva de su Plan de acción correctivo respecto a las recomendaciones del informe de auditoría USAP antes de la visita de seguimiento y en caso extremo antes de la auditoría USAP del segundo ciclo, notificando el avance de sus planes de acción a la OACI;</p> <p>g) en virtud del Artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, recuerden su obligación de notificar oficialmente las diferencias a la OACI, en caso de que algunas diferencias detectadas durante la auditoría USAP aún no hubieran sido corregidas; e incluyan los temas de Seguridad de la aviación (AVSEC) del Anexo 17 y los temas de Facilitación (FAL) del Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional dentro del Grupo Regional de seguridad operacional de la Aviación Civil - Panamericano y aseguren la participación de sus expertos para el funcionamiento eficaz del citado Grupo.</p>	Estados Centroamericanos	Las acciones b), c), d), e) y f) se han incluido en la Conclusión NACC/DCA/03/10. Las acciones a) y g) se deben informar para la DGAC CAP/94.	Válida/ DGAC/CAP/94	Dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META:	ACCIÓN REQUERIDA
HRT	CONCLUSIÓN 93/11 ESTRATEGIA REGIONAL DE CAPACITACIÓN PARA CENTROAMERICA Que la OACI, en coordinación con los Estados Centroamericanos y COCESNA elaboren una estrategia regional de capacitación que incluya: a) un plan de trabajo para la formulación de la estrategia regional; b) la participación del personal de la OACI en las áreas involucradas; e se considere invitar a Estados Unidos, México, Panamá, Republica Dominicana, ACI-LAC para que participen en la estrategia regional de capacitación en coordinación con las autoridades de aviación civil de Centroamérica.	OACI/ Estados Centroamericanos y COCESNA	Al realizarse estas acciones se recomienda tomar en cuenta la conclusión NACC/DCA/03/12 en cuanto a la estrategia regional de capacitación a desarrollarse.	Válida/ DGAC/CAP/94	Dar seguimiento
HRT	CONCLUSIÓN 92/12 ELABORACION DE MANUAL DE CAPACITACION Y PLANIFICACION DE PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO REGIONAL Que COCESNA conjuntamente con Autoridades de Aviación Civil Centroamericana elabore una propuesta de Manual de capacitación Regional durante el 2009 y se presente un borrador preliminar de dicho Manual a la próxima 94ª Reunión de Directores Generales de Centroamérica.	Estados Centroamericanos y COCESNA	Al realizarse esta acción se recomienda tomar en cuenta la conclusión NACC/DCA/03/12 en cuanto a la estrategia regional de capacitación a desarrollarse.	Válida/ DGAC/CAP/94	Dar seguimiento
HRT	CONCLUSIÓN 93/13 PROGRAMA DE FORMACION DE INSTRUCTORES REGIONALES Que COCESNA y sus Estados Miembros: a) apoyen la iniciativa de formación de Instructores Regionales, que contribuyan a través de su experiencia profesional, a la capacitación del personal técnico aeronáutico y administrativo de las Administraciones de Aeronáutica/Aviación Civil de Centroamérica; b) establezcan acuerdos de cooperación, entre el ICCAE y sus Administraciones, para facilitar la participación de los Instructores en las etapas de formación que sean propuestas y la colaboración para desarrollar el plan de entrenamiento regional que se llevara a cabo durante el primer trimestre del 2009; y c) que el ICCAE Informe en la próxima Reunión de Directores Generales de Centroamérica, los avances sobre este asunto.	Estados Centroamericanos y COCESNA	Al realizarse estas acciones se recomienda tomar en cuenta la conclusión NACC/DCA/03/12 en cuanto a la estrategia regional de capacitación a desarrollarse.	Válida/ DGAC/CAP/94	Dar seguimiento

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO/ FECHA META:	ACCIÓN REQUERIDA
HRT	CONCLUSIÓN 93/14 ACREDITACION CONJUNTA DEL ICCAE COMO CENTRO REGIONAL DE INSTRUCCION Que los Estados Miembros de COCESNA: a) consideren la posibilidad de aplicar las regulaciones que sean necesarias en sus Administraciones, para la certificación del ICCAE, como Centro Regional de Instrucción Aeronáutica; b) tomen en cuenta como referencia, la experiencia de lo establecido en la Legislación y regulaciones aplicadas como normativa por la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador; y c) definan el proceso a seguir para la certificación del ICCAE como Centro Regional de Instrucción.	Estados Centroamericanos y COCESNA		Válida	Dar seguimiento

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Actividades Regionales de Cooperación Técnica

2.1 Esta cuestión del orden del día se analizó usando como referencia la presentación del proyecto Regional de Cooperación Técnica CAR adjunto como **Apéndice** a esta parte del Informe.

2.2 Considerando los retos que afrontan los Estados/Territorios/ /Organizaciones de la Región CAR, y que el tiempo transcurre para aplicar los Objetivos Estratégicos de la OACI y las Iniciativas del Plan Mundial. La Reunión identificó que es necesario tomar acciones que faciliten la implementación integral de dichos objetivos e iniciativas, de forma cooperativa y armonizada. Se requiere introducir mejoras para estar al tenor de los adelantos de otras regiones, especialmente porque la Región tiene un aumento significativo de operaciones de tráfico aéreo. Sin embargo, estas acciones deben ser integrales por cuanto hay que considerar la universalidad del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

2.3 La Reunión convino que, dentro de las acciones a tomar, hay que considerar la lista de las numerosas deficiencias de aviación civil existentes e identificadas en la GANDD (Base de Datos del Grupo GREPECAS) y reportadas por las auditorías del programa USOAP de la OACI, las cuales requieren de medidas correctivas y que deben ser parte de cualquier proyecto regional que se deba preparar.

2.4 La Reunión tomó nota de que ante estas acciones a realizarse y para hacer frente a los desafíos que representa el cambio e implementación de las nuevas tecnologías, la Primera y Segunda Reuniones de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/1 y NACC/DCA/2), adoptaron las Conclusiones 1/24, 1/25 y 2/31, donde se consideraba que los proyectos de cooperación técnica eran los *“instrumentos adecuados para la efectiva implementación de los nuevos sistemas de la aviación civil”*, y se instó a *“los Estados a desarrollar proyectos de cooperación técnica regionales y a dar el soporte económico necesario a los mismos.”*

2.5 Bajo estas consideraciones, la Reunión analizó la propuesta de proyecto a desarrollar bajo el programa regional de cooperación técnica de la OACI la cual tiene como objeto el establecer un instrumento que permitirá a los Estados/Territorios/Organizaciones de la Región CAR, implementar las Iniciativas del Plan Mundial de Navegación Aérea en cumplimiento con los SARPS y Objetivos Estratégicos de la OACI concernientes.

2.6 Resultado de las deliberaciones, la Reunión convino en la necesidad de un proyecto regional de cooperación técnica para atender lo indicado, y que antes de iniciar ese proyecto, se establezca un Comité Ejecutivo con la participación de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales para identificar prioridades. La Reunión acordó que la industria y los usuarios deberán participar en el mismo como partes involucradas ya que ellos están interesados en la aviación civil y se beneficiarán de los logros y alcances del proyecto.

2.7 Igualmente la Reunión convino que el comité ejecutivo deberá estar formado de un número limitado de miembros, pero que sea representativo de todas las subregiones (C/CAR, E/CAR y CA) de la región CAR. En este sentido la Secretaría invitó a los participantes a la Reunión a ser miembros de este comité, y durante la misma, se nominaron miembros preliminares al mismo. Sin embargo, debido a que varios participantes a la reunión de Directores NACC no pudieron asistir a esta reunión, la Oficina NACC de la OACI informará a los demás Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales al respecto. Igualmente se acordó realizar la primera Reunión del Comité Ejecutivo en la Oficina Regional NACC de la OACI en enero del 2009.

2.8 Por lo expuesto, la Reunión acordó formular la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN NACC/DCA/3/1 PROYECTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA
REGIÓN CAR (RLA/08/000)**

Que, en base a la necesidad de establecer un instrumento efectivo y rentable para obtener una implantación eficiente y en armonía de los nuevos sistemas para la aviación civil internacional, la Reunión aprobó:

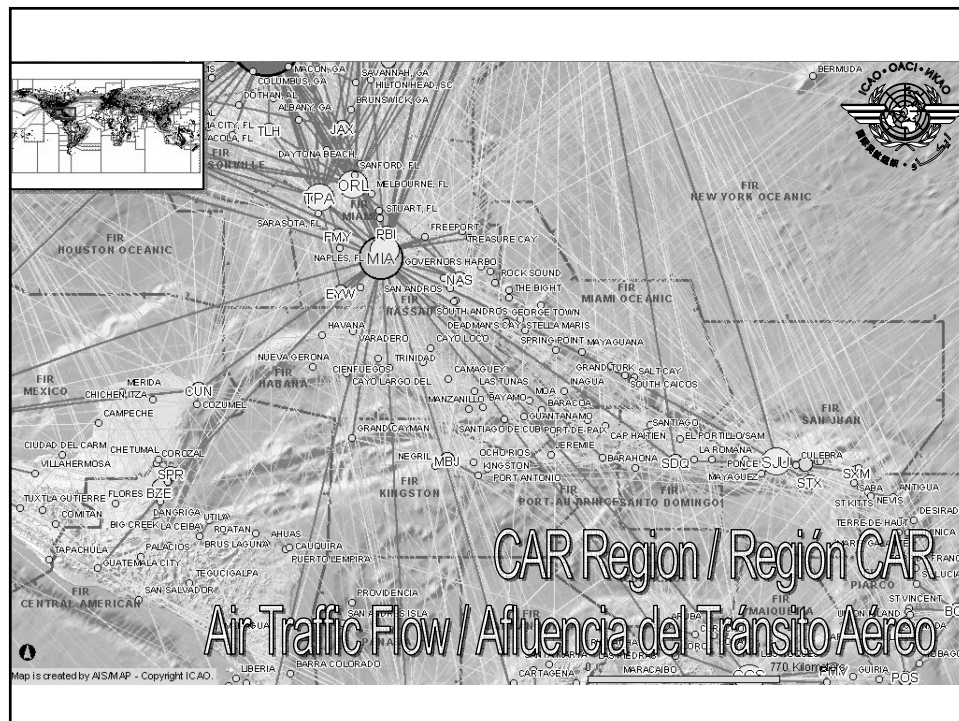
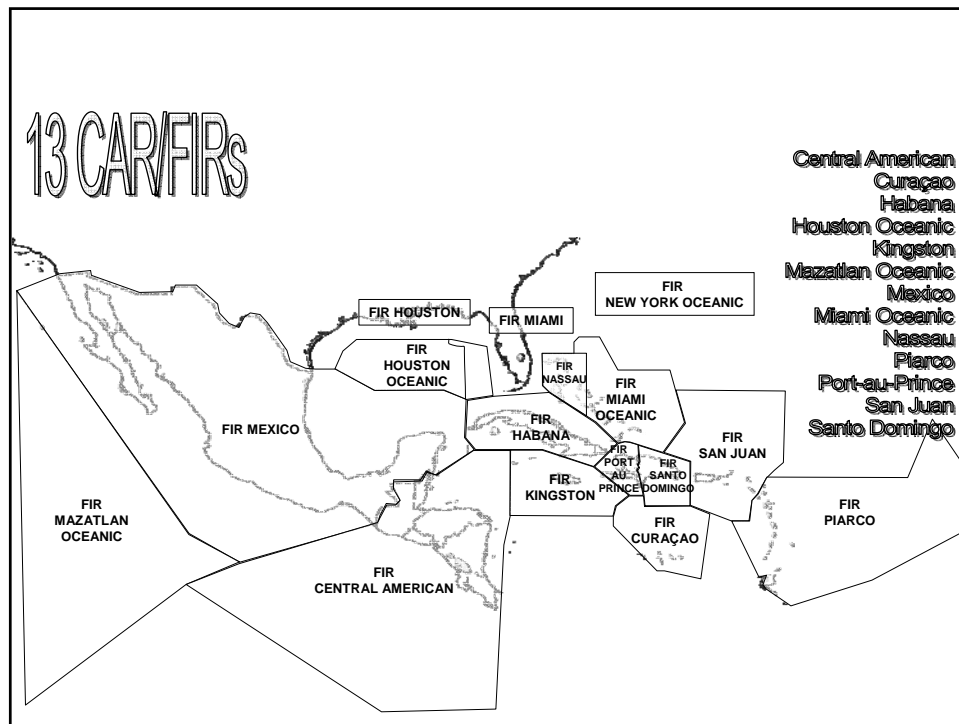
- a) un proyecto Regional CAR sea desarrollado a través del Programa de Cooperación Técnica de la OACI;
- b) el establecimiento de un Comité Ejecutivo CAR para desarrollar la primera fase del proyecto, el cual determinará los requerimientos y prioridades en cada uno de los Estados/Territorios/Organización Internacional de la Región CAR; y
- c) una reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto Regional CAR* a ser celebrada en la Oficina NACC de la OACI en la Ciudad de México en enero del 2009.

** Estados Unidos, República Dominicana, COCESNA, RASOS/CASSOS han comprometido representantes en el Comité Ejecutivo.*

2.9 Como seguimiento a esta Conclusión la Reunión acordó que la Oficina NACC de la OACI enviará a más tardar el **10 de octubre de 2008** una carta a todos los Estados / Territorios / Organizaciones Internacionales y socios de la industria correspondientes describiendo las metas del proyecto, identificando el papel del Comité Ejecutivo y su membresía y solicitando la participación de los Estados / Territorios / Organizaciones Internacionales y la industria.

APÉNDICE A





Technical Co-operation Project for the CAR Region / Proyecto de Cooperación Técnica para la Región CAR

✧ Introduction

- ✧ To promote safety and efficiency of international civil aviation and to foster the principles of the Chicago Convention
- ✧ Strategic Objectives 2005-2010 for the harmonious development of the modern systems of civil aviation: *Safety, Efficiency, Continuity, Rule of Law, Environmental Protection*

✧ Introducción

- ✧ Promover la seguridad operacional y eficiencia de la Aviación Civil Internacional y fomentar los principios comprendidos en el Convenio de Chicago
- ✧ Objetivos Estratégicos 2005-2010, para desarrollo armonioso de los sistemas modernos de la aviación civil: *Seguridad Operacional, Eficiencia, Continuidad, Imperio de la Ley, Protección al Medio ambiente*

Technical Co-operation Project for the CAR Region / Proyecto de Cooperación Técnica para la Región CAR

- ✧ Global Air Navigation Plan - strategic tool, provides a planning methodology for a uniform transition to the air navigation modern systems - through its Global Plan Initiatives (GPIs)

- ✧ Homogeneous development and implementation of the civil aviation modern systems at national, regional and global level

- ✧ Acquisition of techniques and technologies for the infrastructure and implementation of the new systems

- ✧ Plan Mundial de Navegación Aérea-Instrumento estratégico, proporciona una metodología de planificación para una transición uniforme a los sistemas modernos de navegación aérea a través de las Iniciativas del Plan Mundial (GPIs)

- ✧ Desarrollo homogéneo de los sistemas modernos de aviación civil a nivel nacional, regional y mundial

- ✧ Adquisición de técnicas y tecnologías para la infraestructura y puesta en operación de los nuevos sistemas

Introduction / Introducción

Lack of government policies



Implementation imbalance

Ausencia de políticas gubernamentales



Desequilibrio en la implementación

Background / Antecedentes

- ✈ Individual efforts of some States - Collective through GREPECAS - Development of technical Cooperation Projects:
RLA/98/003, RLA/99/901, RLA/00/009, RLA/03/901, RLA/03/902, RLA/06/901.
- ✈ Regional NACC/DCA meetings, several CAAs Subregional meetings (C/CAR/DCA, E/CAR/DCA y CAP/DGAC) and Working Groups of CAR experts, have adopted conclusions requesting ICAO to develop technical co-operation projects in order to fulfill the implementation

- ✈ Esfuerzos individuales de algunos Estados - Colectivos por medio de GREPECAS - Desarrollo de Proyectos de Cooperación Técnica:
RLA/98/003, RLA/99/901, RLA/00/009, RLA/03/901, RLA/03/902, RLA/06/901.
- ✈ Reuniones regionales NACC/DCA, varias reuniones de CAAs subregionales (C/CAR/DCA, E/CAR/DCA y CAP/DGAC), reuniones de Grupos de Trabajo de expertos de CAR, han adoptado conclusiones en la que acuerdan solicitar a la OACI desarrollar proyectos de cooperación técnica para cumplir con la implementación.

Background / Antecedentes

✧ Summary of NACC/DCA

Conclusions 1/24, 1/25, 2/31:

- ✧ Technical Co-operation
Projects are excellent tools for the effective implementation of new civil aviation systems - and urge States to develop regional technical cooperation projects and give them the relevant financial support

✧ Síntesis Conclusiones NACC/DCA 1/24, 1/25, 2/31 :

- ✧ Los proyectos de cooperación técnica son instrumentos para la efectiva implementación de los nuevos sistemas de la aviación civil- y se insta a los Estados a desarrollar proyectos de cooperación técnica regionales y a dar el soporte económico necesario a los mismos

Background / Antecedentes

✧ Others

- ✧ The ICAO Council and Assembly has urged States in many opportunities to fulfill the implementation of the civil aviation systems through the ICAO Technical Co-operation Programme
- ✧ The CAR/SAM/3 RAN Meeting invited States to take the appropriate measures in order to facilitate the implementation of the air navigation modern systems, including the development of technical cooperation projects of ICAO to meet goals

✧ Otras instancias:

- ✧ El Consejo y la Asamblea de la OACI ha instado en múltiples ocasiones a los Estados a que realicen la implementación de los sistemas de aviación civil por medio del Programa de Cooperación Técnica de la OACI
- ✧ Reunión RAN CAR/SAM/3 alentó a los Estados a que tomaran las medidas apropiadas para facilitar la implementación de los sistemas de navegación aérea modernos, incluyendo el desarrollo de proyectos de cooperación técnica de la OACI para lograr las metas

Background / Antecedentes

✧ The Second Meeting of North American, Central American and Caribbean Working Group (NACC/WG/2) Jamaica, May 2008, is the most recent forum that stressed out the importance and the need to develop a regional Technical Co-operation Project

✧ La Segunda Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/2) Jamaica, mayo 2008, es el foro más reciente que insistió en la importancia y necesidad de desarrollar un proyecto de cooperación técnica regional.

Justification and Need for the Project / Justificación y necesidad del Proyecto

✧ Identification of the problem, current situation, joint actions for integrated solutions → (Strategic Objectives, GANP Initiatives)

✧ GANDD Deficiencies - USOAP Discrepancies - Difficulties to solve them (Regional implementation imbalance- CAR backwardness)

✧ Satellite and automation systems cost demands an important investment from CAAs - Lack of economic resources - Sufficient funds are necessary

✧ Identificación del problema, situación actual, soluciones conjuntas e integrales → (Objetivos Estratégicos, Iniciativas GANP)

✧ Deficiencias GANDD - Discrepancias USOAP - Dificultades para corregirlas (Desequilibrio Regional - rezago en CAR)

✧ Costos de los sistemas satelitales y automáticos para la aviación civil implican una inversión importante para las Administraciones - Falta de dedicación de recursos económicos

Justification and Need for the Project / Justificación y necesidad del Proyecto

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ✧ Acquisition of modern technologies for the facilities and services ✧ The significant increase of air traffic in the region - safety, efficiency, continuity ✧ The global reaching of the modern systems requires: <ul style="list-style-type: none"> ✧ Regional and worldwide homogeneity of the systems ✧ Harmonious implementation of the systems infrastructure and services | <ul style="list-style-type: none"> ✧ Adquisición de tecnologías modernas para la infraestructura y puesta en operación de los nuevos sistemas ✧ El incremento significativo del tránsito aéreo en la región - seguridad operacional, la eficiencia, continuidad en las operaciones ✧ Característica de alcance mundial de los sistemas modernos requieren: <ul style="list-style-type: none"> ✧ Exista una homogeneidad de los sistemas en las regiones y en todo el mundo ✧ Implementación armonizada de la infraestructura y servicios |
|--|--|

Justification and Need for the Project / Justificación y necesidad del Proyecto

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ✧ Universal scope of the GANP → Need to move into the Global ATM Operational Concept → inter-functional, continuous and seamless, flexible, interoperable ✧ Join cooperative actions among States/Territories/Organization <ul style="list-style-type: none"> ✧ Establishment of a suitable tool - To avoid efforts duplication - ✧ Study of the real specific requirements by entity - Better option by entity - ✧ Cost-reduction - Decision-making policies definition | <ul style="list-style-type: none"> ✧ Universalidad del Plan Mundial → Necesidad de avanzar hacia el Concepto Operacional ATM Mundial del ANGP → interfuncional, continuo y sin costuras, flexible , interoperable ✧ Acciones conjuntas y cooperativas entre los Estados / Territorios / Organización <ul style="list-style-type: none"> ✧ Establecimiento de un instrumento adecuado - Evitar duplicación de esfuerzos ✧ Estudio detallado de requerimientos reales por entidad - Mejor opción por entidad ✧ Reducción de costos - Definición de políticas |
|---|--|

Justification and Need for the Project / Justificación y necesidad del Proyecto

✧ Development of action plans, improvement execution, sound platform
→ Implementation - compliance with SARPs

✧ Desarrollo de planes de acción, ejecución de mejoras, plataforma sólida
→ Implementación - cumplimiento con los SARPS

Scope / Alcance

✧ The project is addressed to all Region CAR States, Territories and Organization - All of them as participants and members of the project

✧ The project includes the air navigation field and the aerodrome and safety fields as well → (Strategic Objectives, GANP Initiatives)

✧ The project also aims to: Review of the legislation in force, AN and AD charges financial system, organizational structure, training programme

✧ El proyecto está dirigido a todos los Estados, Territorios y Organización de la Región CAR - todos como participantes y miembros del proyecto

✧ El proyecto cubrirá además de la navegación aérea los ámbitos de aeródromos y de seguridad operacional → (Objetivos Estratégicos, Iniciativas GANP)

✧ El proyecto también persigue: Revisión de la legislación vigente, sistemas financieros de los derechos de NA Y AD, estructuras orgánicas, programa de capacitación

Contents of the PRODOC / Contenido del PRODOC

- | | |
|--|---|
| <p>✧ The front page includes the executing organizations and summary of the main objectives, list of the participant States / Territories / Organizations with the corresponding space for the signatures of the Government Authorities and the ICAO Secretary General</p> | <p>✧ Portada con los organismos que ejecutan y resumen del objetivo principal, listas de los Estados / Territorios / Organizaciones participantes con el espacio correspondiente para la firma de las Autoridades gubernamentales y del Secretario General de la OACI</p> |
|--|---|

Contents of the PRODOC / Contenido del PRODOC

- | | |
|---|--|
| <p>✧ A.- The context, includes:</p> <ul style="list-style-type: none">✧ Description of the subsector of air transport✧ Institutional framework for the subsector in the region <p>✧ B.- Project justification:</p> <ul style="list-style-type: none">✧ Problems to discuss, current situation✧ Need of the project: Frame of reference, agreements, background✧ Expected outcome by the end of the project: Benefits <p>✧ C.-Development Objective:</p> <ul style="list-style-type: none">✧ To support the social and economic development of the region through a safety and efficient air transport system | <p>✧ A.- El contexto, que incluye:</p> <ul style="list-style-type: none">✧ Descripción del subsector del transporte aéreo✧ Marco institucional para el subsector en la Región <p>✧ B.- Justificación del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none">✧ Problemas que se han de abordar, situación actual,✧ Necesidad del proyecto: Marcos de referencia, acuerdos, antecedentes,✧ Situación prevista al finalizar el proyecto: Beneficios <p>✧ C.-Objetivo de desarrollo:</p> <ul style="list-style-type: none">✧ Sistema de transporte aéreo más seguro, y eficiente mediante el apoyo al desarrollo social y económico de la región |
|---|--|

Contents of the PRODOC / Contenido del PRODOC

- | | |
|---|---|
| ✈ D.- Immediate Objectives, results and activities | ✈ D.- Objetivos inmediatos, resultados y actividades |
| ✈ E.- Supplies: From participants and from the project | ✈ E.- Insumos: De los Estados y del proyecto |
| ✈ F.- Risks: Factor that could affect the project development | ✈ F.- Riesgos: Factores que inciden en el desarrollo del proyecto |
| ✈ G.- Prior obligations and prerequisites | ✈ G.- Obligaciones y requisitos previos |
| ✈ H.- Project reviews, reporting and evaluation | ✈ H.- Supervisión, presentación de informes y revisiones del proyecto |
| ✈ I.- Budget | ✈ I.- Presupuesto |

Project Description / Descripción del Proyecto (B21-B32)

- | | |
|--|--|
| ✈ The project is based on the Strategic Objectives, GANP's GPIs, GREPECAS Conclusions, ANP requirements, USOAP recommendations, GANDD. | ✈ El Proyecto se basa en los Objetivos Estratégicos, las GPI del GANP, las conclusiones de GREPECAS, los requisitos de ANP, las recomendaciones de las Auditorías USOAP y en la GANDD. |
| ✈ Study to determine the systems elements required to implement on a national and regional basis - PLANNING | ✈ Planea realizar un estudio que determine los elementos de los sistemas necesarios a implementar en cada Estado y los sistemas que hay que implementar integralmente - PLANIFICACIÓN |

Project Description / Descripción del Proyecto (B21-B32)

- | | |
|---|---|
| ✈ Review and development of actions plans in the following areas of civil aviation included in the PRODOC : AGA, AIM, ATM, CNS, MAP, MET, SAR, SO | ✈ Planea revisar y desarrollar los planes de acción a nivel nacional y regional en cada una de las áreas de la aviación civil incluidas en el PRODOC: AGA, AIM, ATM, CNS, MAP, MET, SAR, SO |
| ✈ Discussion with the national implementation committees | ✈ Discusión con los comités nacionales para la implementación |

Project Description / Descripción del Proyecto (B21-B32)

- | | |
|---|---|
| ✈ Establishment of costs and contribution by country, based on the real requirements | ✈ Establecimiento de costos y contribuciones de cada país, según sus requerimientos reales |
| ✈ Coordination with the TRAINAIR Centres in the region in order to develop a training programme for the personnel in charge of planning, implementation and operation of systems and services | ✈ Planea coordinar con los centros de capacitación regional TRAINAIR para desarrollar un programa de formación para el personal que estará a cargo de la planificación de la implementación y de la operación de sistemas y servicios |

Project Description / Descripción del Proyecto (B21-B32)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ✧ Experts from the participant countries ✧ Update the civil aviation legislation and regulations ✧ Study to set up a financial system of the AN and AD services charges in each country ✧ The project will be carry out in two phases: <ul style="list-style-type: none"> ✧ Phase I: Studies, gathering information, preparation and development of actions plans and programmes ✧ Phase II: Systems and services implementation ✧ Contribution by each State / Territory / Organization: \$ 45,000,00 USD for the first phase | <ul style="list-style-type: none"> ✧ Planea considerar la asignación de Expertos de los países participantes ✧ Planea contribuir a la actualización de la Legislación y las regulaciones de aviación civil ✧ Planea realizar un estudio para establecer un sistema financiero de los derechos de los servicios de NA y ADs en cada Estado ✧ El proyecto se realizará en dos fases: <ul style="list-style-type: none"> ✧ Fase I: Estudios, recolección de información, elaboración y desarrollo de planes de acción y programas ✧ Fase II: Implantación de sistemas y servicios ✧ Contribución por cada Estado / Territorio / Organización: \$ 45,000,00 USD - Fase I |
|---|--|

Project Description / Descripción del Proyecto (B21-B32)

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ✧ IMMEDIATE OBJECTIVE No.1 <ul style="list-style-type: none"> ✧ Develop an air navigation systems implementation plan in accordance with the Global Air Navigation Plan and the ICAO Strategic Objectives | <ul style="list-style-type: none"> ✧ OBJETIVO INMEDIATO No. 1 <ul style="list-style-type: none"> ✧ Desarrollar un plan de implementación de los sistemas de navegación aérea de acuerdo con las Iniciativas del Plan Mundial de Navegación Aérea y con los Objetivos Estratégicos de la OACI |
|---|---|

Project Description / Descripción del Proyecto (B21-B32)

✈ IMMEDIATE OBJECTIVE No.2

- ✈ Develop an aerodrome design and management implementation plan in accordance with the Global Air Navigation Plan initiatives to improve the use of the movement areas and operational security

✈ OBJETIVO INMEDIATO No. 2

- ✈ Desarrollar un plan de implementación de estrategias de gestión y diseño de aeródromos de acuerdo con las Iniciativas del Plan Mundial de Navegación Aérea para mejorar la utilización del área de movimiento y la seguridad operacional

Project Description / Descripción del Proyecto (B21-B32)

✈ IMMEDIATE OBJECTIVE No.3

- ✈ To contribute with the States on the implementation of the Safety Oversight System for use by aircraft operators, maintenance entities, air navigation service providers and aerodrome administrations

✈ OBJETIVO INMEDIATO No. 3

- ✈ Coadyuvar con las Administraciones de Aviación Civil en la implementación del Sistema de Seguridad Operacional que deben aplicar los explotadores/operadores de aeronaves, entidades de mantenimiento, proveedores de servicios de navegación aérea y las administraciones de aeródromos

Benefits / Beneficios

✈ The Global Plan:

- ✈ Greater safety - more system capacity
- ✈ Optimum use of airport capacity - Less delays
- ✈ Reduction in flight exploitation costs
- ✈ Greater efficiency in the use of the airspace - more flexibility
- ✈ More dynamic planning and optimum flights profiles
- ✈ Element provision for the use of concepts, procedures and processes established by the Global ATM Operational Concept

✈ El Plan Mundial requiere:

- ✈ Mayor seguridad operacional - Mayor capacidad de los sistema
- ✈ Utilización más óptima de la capacidad de aeropuertos - Menos retrasos
- ✈ Reducción de los costos de explotación de vuelos
- ✈ Mayor eficiencia en la utilización del espacio aéreo - más flexibilidad
- ✈ Planificación más dinámica y perfiles de los vuelos óptimos
- ✈ Proveer los elementos para el uso de los conceptos, procedimientos y procesos que establece el Concepto Operacional ATM Mundial

Conclusion / Conclusión

- ✈ The establishment of continuous, consistent and homogeneous systems for global interoperability ↔ air navigation safety, regularity and efficiency

- ✈ The ICAO Technical Co-operation Programme has proven to be a useful tool to facilitate the development of different civil aviation areas in different Regions of ICAO

- ✈ El establecimiento de sistemas que sean continuos, consistentes y homogéneos, para la interoperabilidad mundial ↔ seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea

- ✈ El Programa de Cooperación Técnica de la OACI ha demostrado que es una herramienta útil que facilita el desarrollo de las diferentes áreas de la aviación civil, en las distintas regiones de la OACI

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Servicios de Navegación Aérea

3.1 Asuntos de Navegación Aérea

Asuntos Generales Relevantes en Navegación Aérea

3.1.1 La Reunión fue informada de varios eventos y acontecimientos relevantes relativos a la Navegación Aérea se han realizado desde la Segunda Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/2) celebrada en octubre de 2005. Los aspectos más relevantes fueron:

- *acciones para aumentar la Eficiencia de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRGs) con las conclusiones adoptadas por GREPECAS y los Estados/Territorios;*
- *Modelo de caso de negocios para la implantación de los sistemas CNS/ATM: el modelo de Sistema Computarizado de Base de Datos y Análisis Financiero de los Sistemas CNS/ATM (DFACS) y el nuevo sitio web seguro - Pronósticos y Análisis Económicos de la Aviación Civil (CAFEA);*
- *plan de actividades/ plan de negocios de la OACI para el trienio 2008-2009-2010, el cual se encuentra disponible en <http://www.icao.int/icaonet>;*
- *elaboración de la estrategia regional para la Implantación de la Navegación Basada en la Performance (PBN);*
- *los avances en las reuniones de coordinación intraregionales tales como: la II Reunión de Grupo directivo sobre sistemas transregionales de espacio aéreo y de apoyo a la gestión del tránsito aéreo (TRASAS/2) (Participantes: Regiones APAC, EUR/NAT y NAM) y la XIV Reunión de Coordinación Inter-Regional para el mejoramiento continuo de los servicios de tránsito aéreo en el Atlántico Sur(SAT 14) (Participantes: Regiones AFI, CAR, EUR y SAM);*
- *avance en la implantación de las recomendaciones de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica DGAC/06; y*
- *Foro de Integración y Armonización de los Programas NextGen y SESAR.*

Actualización del Plan de navegación Aérea

3.1.2 La Reunión tomó nota de que para facilitar la coordinación e implantación de los planes regionales de navegación aérea así como apoyar el Plan Mundial de Navegación Aérea, la OACI tiene previsto una versión electrónica del Plan de Navegación Aérea (eANP). Esto contribuirá al desarrollo de una planificación de la navegación aérea a través de un marco de trabajo para la eficiente implantación de los nuevos sistemas y servicios de navegación aérea a niveles nacionales, regionales, inter-regionales y mundiales. Este marco de trabajo apoyara, en particular, el trabajo de los grupos regionales de planificación e implantación, grupos que monitorean, planifican y analizan el estado de implantación de las facilidades y servicios planificados para su inclusión en los planes regionales de navegación aérea, y que recomiendan formas para agilizar estos planes de acuerdo a las prioridades de la OACI. La disponibilidad en línea de esta información facilitara enormemente la actualización y acceso a la última información para los Estados, Oficinas Regionales de la OACI y varios otros usuarios.

3.1.3 En la descripción de esta actualización / transición al e ANP, la Reunión tomó nota de que el eANP tiene dos objetivos primarios: a) a nivel mundial, armonizar el Plan Regional de Navegación Aérea con el concepto Operacional ATM, las nuevas provisiones mundiales del Plan de Navegación Aérea y los nuevos procesos de planificación de casos de negocios de la OACI; y b) a nivel regional, agilizar la planificación y coordinación regional a través con la simplificación y liberación de la planificación de un proceso formal largo e incómodo de aprobación mientras que mantiene los requisitos de proceso del planeamiento y de la coordinación dentro del mecanismo regional de la OACI.

3.1.4 En este sentido la Reunión fue informada de las actividades emprendidas por la oficina NACC de la OACI para actualizar la información del ANP. Por lo cual la Reunión convino que los Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales deben tomar nota de las actualizaciones de las tablas del ANP y Plan de desactivación gradual de los NDB, que está disponibles en el sitio web de la OACI NACC, y completar la información para el **30 de septiembre de 2008**.

Resultados y Desarrollo de la NACC/WG

3.1.5 La Reunión fue informada que a requerimiento de los Directores de NAM/CAR y para armonizar los programas de trabajo de implementación de infraestructura de los servicios de navegación aérea en las Regiones NAM y CAR se estableció el Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/WG).

3.1.6 La Reunión analizó el resumen de las actividades que se han realizado en las Regiones NAM/CAR como parte de los trabajos y acciones del NACC/WG durante sus dos reuniones, sobre la implementación de los sistemas de navegación aérea, la aprobación de sus términos de referencia y su programa de trabajo, y las conclusiones alcanzadas. Por lo cual la Reunión formulo la siguiente Decisión:

DECISIÓN NACC/DCA/3/2

APROBACIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC/WG)

Los Señores Directores de Norteamérica, Centroamérica y Caribe aprobaron los Términos de Referencia y Programa de Trabajo del NACC/WG incluido en el **Apéndice A** a esta parte del Informe.

3.1.7 En este sentido, la Reunión convino en que a más tardar en **julio 2009**, cada grupo de trabajo subregional (C/CAR/WG, CA/ANE/WG, E/CAR/WG, CAN/MEX/USA) deberá presentar la versión actualizada de sus Programas de Trabajo y Términos de Referencia según corresponda en relación al NACC/WG.

3.1.8 La Reunión encontró la necesidad de armonizar los programas de trabajo en un solo Plan de Implementación Regional NAM/CAR para los servicios de navegación aérea (ANS). De igual forma se aclaró que el término “ATM” se refiere a todos los elementos del sistema de navegación aérea, dando debida consideración a facilitar y armonizar el proceso de ejecución. Se acordó que, considerando el concepto operacional ATM, la implementación ATM tendría que encararse como un sistema que requiere el apoyo de todas las esferas que tradicionalmente se consideran en el sistema de navegación aérea. La iniciativa asegurar una coordinación estrecha entre todas las esferas de los servicios de navegación aérea, tales como ATM, CNS, AGA, AIM y MET hacia un sistema ATM sin límites perceptibles armonizado con las iniciativas operacionales del Plan Mundial de Navegación Aérea.

3.1.9 La Reunión determinó que las tareas principales deberían llevarse a cabo bajo el concepto de desarrollo de proyectos, según corresponda, para obtener a corto plazo mejoras regionales que puedan requerirse por la comunidad ATM.

3.1.10 Un enfoque armonizado de planificación regional común permitirá que todos los Grupos de Trabajo Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) continúen con sus propias tareas de implementación acorde a las particulares necesidades de las FIR involucradas. El establecimiento de proyectos de implementación acorde a las orientaciones de la OACI permitirá la identificación dinámica de necesidades y seguimiento periódico de los resultados alcanzados de implementación, así como la óptima asignación de recursos por parte de los Estados/Territorios.

3.1.11 En este sentido, la Reunión formuló la siguiente Decisión:

DECISIÓN NACC/DCA/3/3 APROBACIÓN DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN NAM/CAR

Los Señores Directores de Norteamérica, Centroamérica y Caribe aprobaron:

- a) el Plan de Implementación NAM/CAR incluido en el **Apéndice B** a esta parte del Informe;
- b) que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales NAM/CAR elaboren sus planes nacionales de implementación basado en el plan de implementación del sistema de navegación aérea incluido en el Apéndice, para una implementación interregional armonizada; y
- c) que la OACI tome las medidas adecuadas para monitorear la ejecución del Plan de Implementación NAM/CAR y presente un informe de los avances logrados por el NACC/WG a las Reuniones NACC/DCA.

3.1.12 La Reunión acordó, en seguimiento a esta decisión, que los planes nacionales deberán estar implementados a más tardar el mes de **agosto de 2009**, y que la OACI deberá monitorear la implementación de los planes. La fecha límite para el primer reporte es el mes de **julio de 2009**.

3.1.13 Entre los temas informados por la NACC/WG, la Reunión tomó nota de la importancia y atención necesaria de parte de los Estados sobre el nuevo formato de plan de vuelo que se circulo a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales y que se prevé su aplicación para el 2012. A este respecto se deberá planificar una transición e implementación armoniosa hacia este nuevo formato de plan de vuelo y aquellos Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que estén actualizando o están en planes de modernizar sus Sistemas de Procesamiento de planes de vuelo tengan en cuenta esta disposición. Por lo cual la Reunión formulo la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/3/4 IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO

Que, considerando la importancia de la enmienda 1 al Doc 4444 cuya aplicación se prevé para el año 2012, los Estados / Territorios/Organizaciones Internacionales desarrollen un plan de transición e implementación armoniosa al nuevo formato de Plan de Vuelo de la OACI y los mensajes ATS relacionados en sus sistemas automatizados, y presenten los resultados de esta implementación a más tardar en la reunión NACC/DCA/4.

Gestión de Tránsito Aéreo (ATM)

3.1.14 Los Estados Unidos informaron a la Reunión de la implementación, el 5 de junio de 2008, del Proyecto para volver a Diseñar la Estructura de Rutas y Reducción de la Separación del Sistema Plus de Rutas del Atlántico Occidental (WATRS Plus) y proporcionó una perspectiva general de las lecciones aprendidas, enfatizando que la invaluable experiencia adquirida con el Proyecto WATRS Plus puede ser utilizado para continuar con la expansión del Sistema de rutas de navegación aérea (RNAV) a otras áreas de las Regiones del Caribe (CAR) y Sudamérica (SAM).

3.1.15 COCESNA informó a la Reunión de los avances que ha logrado con la implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS, y su integración con otros sistemas (Sistema de gestión de la calidad (QMS), Sistema de gestión del medio ambiente (EMS); y Sistema de gestión de la salud ocupacional y seguridad laboral (OHSMS)).

3.1.16 La Republica Dominicana informó a la Reunión que recientemente se realizaron inversiones para mejorar su infraestructura, tales como el nuevo edificio de Navegación Aérea y Centro de Control de Vuelo, la academia Superior de Ciencias Aeronáuticas, la plataforma para la automatización de los Servicios AIS/ATS/MET, y el desarrollo de procedimientos GNSS. Estas inversiones fueron realizadas a través del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) para la implantación de los sistemas ATM/CNS en la Republica Dominicana.

Aeródromos (AGA)

3.1.17 La Secretaría informó de las encuestas llevadas a cabo y presentadas en reuniones anteriores del AGA/AOP/SG, donde se indicaron los avances de los Estados/Territorios sobre la legislación básica e implantación de la certificación de aeródromos. Se solicitó a los Estados que informen, de forma objetiva, los avances en la certificación de cada uno de sus aeródromos, para que puedan identificar posibles necesidades de entrenamiento dirigido, u otros aspectos necesarios para que se cumplan con los SARPS de la OACI en este sentido. La misma iniciativa fue tomada en cuenta con relación a los sistemas de gestión de la seguridad operacional, principalmente después de la elaboración del Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859).

3.1.18 Se reconocieron problemas en el cumplimiento de los requisitos mínimos tanto para los Planes de Emergencia como para la implantación de los Centros de Operaciones de Emergencia. A este respecto, los problemas observados en las misiones regulares y los resultados de las encuestas a los Estados/Territorios en relación a la falta de conciencia sobre los efectos de los Planes de Emergencia y COE en la seguridad operacional de las aeronaves/aeródromos; ausencia de Planes de Emergencia y la desactualización de los mismos, la falta de prácticas total o parcial de dichos Planes; la discontinuidad en la realización de simulacros parciales en el año siguiente a la realización del simulacro total con el objeto de corregir los problemas observados; la no implantación del COE; y la falta de prácticas de estos COE. Los resultados de la encuesta se presentan en el **Apéndice C** a esta parte del Informe.

3.1.19 En este sentido la Reunión acordó:

- enviar delegados para participar en el Seminario/Taller sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos y Centros de Operaciones de Emergencia para las Regiones Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NAM/CAR) que se llevará a cabo del 29 de septiembre al 3 de octubre del 2008, en Tórtola, Islas Vírgenes Británicas;
- enviar delegados al Seminario/Taller sobre Certificación de Aeródromos en español, que se celebrará en las instalaciones del ICCAE de COCESNA en El Salvador durante el primer semestre de 2009; y
- completar las encuestas de AGA sobre certificación de aeródromos, implantación del SMS y centros de operaciones de emergencia (COE) que han sido publicadas en la sección eDocuments del sitio web de la Oficina NACC antes del **10 de octubre de 2008**. La Reunión convino que si no se recibe respuesta para esta fecha, se asumirá que los Estados/Territorios no cumplen con las normas relevantes.

3.1.20 La Reunión tomó nota que la capacidad aeroportuaria se lleva a cabo con el propósito de determinar dos importantes aspectos: medir objetivamente la capacidad de los diversos componentes de un sistema aeroportuario para manejar la proyección estimada de pasajeros y los flujos de aeronaves; así como estimar los retrasos experimentados en el sistema a diferentes niveles de demanda.

3.1.21 A este respecto, las encuestas llevadas a cabo y presentadas en la reunión del AGA/AOP/SG/6, indicaron que existen diversos conflictos por parte de los varios actores del aeropuerto que actúan en las plataformas. Con base en este nuevo escenario, la Reunión tuvo una extensa discusión sobre la forma de orientar sus acciones principalmente a la demanda/capacidad de las plataformas, buscando generar contribución para mejorar la gestión de las mismas. El resultado de la encuesta se adjunta en el **Apéndice D** a esta parte del Informe con un resumen de las respuestas recibidas por parte de algunos Estados/Territorios y explotadores de aeropuertos de la Región CAR

3.1.22 Debido a las pocas respuestas a esta fecha, la Reunión instó a los Estado y Territorios a completar el *cuestionario para los Estados sobre el empleo de estudios aeronáuticos para atender deficiencias en los aeródromos*, presentado como Apéndice A de la NE/22, y remitirlo a la Oficina Regional NACC antes del **15 de octubre de 2008**.

3.1.23 Los Estados Unidos informó a la Reunión de los esfuerzos que están llevando a cabo para implantar los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) en aeropuertos certificados dentro de los Estados Unidos, así como la Gestión de Riesgo de Seguridad Operacional (SRM) dentro de su esquema regulatorio y operacional y la visión general de la filosofía de la FAA sobre los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional, Gestión de Riesgo, y procesos de reglamentación.

Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS)

3.1.24 Considerando la directriz sobre los elementos preliminares para una estrategia regional consolidada sobre la implantación de los sistemas de vigilancia, y a efecto de contribuir a que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las regiones CAR/SAM a normalizar la información de registro de las asignaciones de direcciones 24 bits para la identificación de aeronaves con transpondedor en Modo S, la Reunión tomó nota de que para ello se debe aplicar el procedimiento establecido por la OACI para la identificación de las aeronaves (Asignación de direcciones de aeronaves de 24 bits conforme lo indicado en el Anexo 10, Volumen III, Parte I, Apéndice al Capítulo 9 [*Plan mundial para la atribución, asignación y aplicación de direcciones de aeronaves*]).

3.1.25 En este sentido, la Reunión tomó nota de que los transpondedores en Modo S, con dirección de 24 bits están orientados a la aplicación del ACAS, ELT, SSR Modo S y el ATN con funcionalidades como VDL, AMSS, y otras. De igual forma se consideraron las recomendaciones dadas para este registro, las cuales se detallan en el **Apéndice E** a esta parte del Informe. Por lo cual la Reunión formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/3/5 REGISTRO DE DIRECCIONES DE 24 BITS PARA AERONAVES CON TRANSPONDEDOR MODO S

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

- a) apliquen el procedimiento establecido por la OACI para identificar las aeronaves que se les ha asignando direcciones de aeronaves de 24-bits conforme lo indicado en el Anexo 10, Volumen III, Parte I, Apéndice al Capítulo 9, *Plan mundial para la atribución, asignación y aplicación de direcciones de aeronaves*;
- b) publiquen información sobre este procedimiento de registro para aplicación de los usuarios;
- c) implementen mecanismos para que esta información de asignación de direcciones de 24-bits este disponible a los usuarios; y
- d) presenten el avance de las anteriores acciones a la Oficina NACC de la OACI a **más tardar el 30 de noviembre de 2009.**

3.1.26 La Reunión fue informada de los resultados de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2007) (CMR-2007) y como cumplieron con la postura de la OACI, indicándose que un elemento significativo en las actividades preparatorias de la OACI para esta conferencia fue la conciencia temprana y la participación de los Estados Contratantes respecto al desarrollo de la postura de la OACI. Tomando en cuenta que la aviación está enfrentando una competencia creciente para el espectro limitado disponible, particularmente de servicios comerciales de telecomunicaciones debido a la demanda continua y creciente de espectro por los usuarios que no son de aviación, y procurando lograr buenos resultados para la próxima Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones a realizarse en el 2011(CMR-11), la Reunión formulo la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN NACC/DCA/3/6 APOYO DE LOS ESTADOS DE LAS REGIONES
NAM/CAR A LA POSTURA DE LA OACI PARA LA
CMR-11 DE LA UIT**

Que los Estados, Territorios y organizaciones internacionales de las Regiones NAM/CAR, 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) proporcionen apoyo y seguimiento a los trabajos de la OACI sobre la preparación y actualización de la postura de la OACI para la CMR-11;
- b) nominen un punto de contacto con la OACI y con la autoridad nacional de gestión del espectro de radiofrecuencias para la coordinación de las cuestiones relacionadas con la CMR-11 (febrero 2009);
- c) participen de manera activa en reuniones de CITEL de la Organización de Estados Americanos (OEA) sobre el trabajo preparatorio para la CMR-11;
- d) participen en las reuniones y seminarios que sean convocados por la OACI, que expliquen y analicen la postura de la CMR-11; y
- e) participen en la CMR-11 de manera activa apoyando la postura de la OACI.

3.1.27 La Reunión fue informada de las actividades que se están realizando en las regiones NAM y CAR para la implementación de la Automatización ATM, tomando en cuenta las actuales capacidades de automatización de los sistemas, las redes de comunicaciones y los acuerdos vigentes para intercambio de datos; así como las consideraciones y aspectos que las Regiones NAM/CAR han tomado en cuenta para la implementación de interfaces para la automatización ATM como el uso del Plan de vuelo Actualizado (CPL). En el **Apéndice F** a esta parte del Informe se presenta la descripción de estas actividades. En tal sentido, la Reunión convino en formular la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN NACC/DCA/3/7 USO DEL PLAN DE VUELO ACTUALIZADO (CPL) Y
REVISIÓN DE LAS CAPACIDADES DE
AUTOMATIZACIÓN DE LOS SISTEMA(S)**

Que, como parte de la implementación de la automatización ATM, tomando en cuenta la Estrategia regional para la integración de los sistemas automatizados ATM y el Documento de Control de Interfaz (ICD) aprobado por GREPECAS, los Estados / Territorios y Organizaciones Internacionales:

- a) consideren el uso del Plan de vuelo Actualizado (CPL) para el intercambio de datos actualizados de planes de vuelo;
- b) estudien y revisen las capacidades/funcionalidades de la automatización ATM en sus centros de control de área correspondientes para cumplir futuros requerimientos de implementación;
- c) informen de los resultados de las acciones a) y b) a la Oficina NACC de la OACI **a más tardar el 31 de septiembre del 2009;** y

- d) realicen las pruebas con el CPL entre centros de control de área adyacentes, donde puedan resultar beneficios de esta implementación, informando a la Oficina NACC de la OACI de sus resultados **a más tardar febrero del 2010**.

3.1.28 Cuba informó a la Reunión de las afectaciones que tuvo en sus enlaces orales entre los ACCs Miami y la Habana a través de la estación VSAT MEVA, y de lo tardado que fue su solución, por lo cual la Reunión acordó a bien que las mismas sean consideradas por el Grupo de Gestión Técnica del MEVA; el representante de los Estados Unidos acordó dar seguimiento a estos asuntos con la FAA..

3.1.29 La Reunión fue informada por parte de Estados Unidos sobre su participación con sus programas de telecomunicaciones con la red MEVA II, la interconexión MEVA II/REDDIG, las actividades entorno a su Sistema AMHS y la interconexión AFTN con Trinidad y Tabago.

3.1.30 COCESNA describió a la Reunión los avances de su sistema AMHS y de los acuerdos logrados para el intercambio y compartición de datos radar dentro de Centroamérica, con México, y con el Caribe (Jamaica, Islas Caimán y Cuba).

Meteorología Aeronáutica (MET)

3.1.31 La Reunión reconoció que el Servicio Meteorológico (MET) para la aviación en la Región Caribe (CAR) es de crucial importancia para la seguridad de las operaciones del transporte aéreo, particularmente por la frecuencia regional de nubes convectivas de tormenta, visibilidad reducida, ciclones tropicales y volcanes activos. Se notó con preocupación que las deficiencias MET han persistido por un largo período en los Estados/Territorios CAR. En años recientes se han recibido frecuentes reportes de los usuarios (IATA) concernientes a carencias, errores y discrepancias relacionadas con los datos meteorológicos operacionales (OPMET) de los Estados/Territorio CAR, es decir informes meteorológicos METAR y pronósticos terminales de aeródromo (TAF), que han originado asuntos de seguridad para los usuarios.

3.1.32 En este sentido, la Reunión tomó nota de los objetivos principales del proyecto especial de ejecución (SIP) que la Oficina NACC que proporcionará asistencia a las autoridades MET de los Estados/Territorios CAR a fin de eliminar las deficiencias en el suministro de los servicios meteorológicos empleados por la navegación aérea internacional, para mejorar el nivel de implantación de las normas y métodos recomendados (SARPS) contenidos en el Anexo 3 y en las instalaciones y servicios regionales especificados en el Plan de navegación aérea para la Región CAR/SAM ANP.

3.1.33 Atención especial se dará a la estandarización de los formatos de los mensajes y boletines meteorológicos empleando estrictamente los formatos establecidos por la OACI y por la Organización Meteorológica Mundial (OMM). También se abordarían las deficiencias relacionadas con la utilización de los productos del Sistema Mundial de Pronósticos de Área (WAFS), el suministro del servicio SIGMET (sobre avisos de ciclón tropical, nubes convectivas y nubes de ceniza volcánica) y el contenido y calidad de la documentación de vuelo. De igual manera se analizara la posibilidad de implementar un sistema de alerta de tsunami para los aeródromos de la Región CAR. El Proyecto Especial de Ejecución (SIP), consiste en:

- a) visita del Especialista Regional de Meteorología Aeronáutica NACC de la OACI a los Estados de Antigua, Bahamas, Belice, Guatemala, Nicaragua y Trinidad y Tabago;

- b) la celebración de dos seminarios sobre los Servicios de Meteorología Aeronáutica, uno en inglés y otro en español, a celebrarse durante una semana del primer cuatrimestre de 2009 (auspiciados por un Estado de Centroamérica (Nicaragua) de habla hispana y uno del Caribe de habla inglesa (Jamaica); y
- c) atención de asuntos del Servicio de Meteorología Aeronáutica, principalmente, los referentes al intercambio de datos OPMET, diseminación de mensajes SIGMET y utilización de productos WAFS.

3.1.34 Por lo cual la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/3/8 MEJORAS EN LOS SERVICIOS MET Y PRODUCCIÓN DE CARTAS AERONÁUTICAS

Que lo siguiente se incluya dentro del Proyecto Regional de Cooperación Técnica para mejorar los servicios MET y AIS en los Estados/Territorios:

- a) programas de instrucción para el personal MET;
- b) intercambio de información OPMET en los Estados CAR;
- c) seguimiento en la implantación de las recomendaciones formuladas en el SIP MET 2008 para la Región CAR;
- d) coordinación operacional y suministro de servicios MET mejorados;
- e) participación del personal MET en las Reuniones de la OACI;
- f) establecimiento de acuerdos entre Administraciones de Aviación Civil y Autoridades MET de los Estados / Territorios / Organizaciones Internacionales CAR; y
- g) producción de cartas aeronáuticas.

Nota: Esta información deberá incluirse en el Proyecto Regional CAR y presentarse durante la Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto Regional CAR en **enero de 2009**.

Sistemas de Información Aeronáutica (AIS)

3.1.35 La Secretaría informó del Congreso Global AIS se llevó a cabo en junio del 2006 en Madrid, España. El evento fue auspiciado por la Organización Europea para la Seguridad de Navegación Aérea (EUROCONTROL), en colaboración con la OACI, que analizo el rol esencial del AIS en la evolución del sistema Global ATM. Los componentes clave para el cambio fueron identificados y los temas complejos asociados con esa evolución fueron examinados. El Congreso apoyó la Recomendación 1/8 de la AN-Conf/11 y empezó a definir el futuro de alto nivel como la conformación, naturaleza y contenido de una estrategia para la evolución del AIS al AIM. Las recomendaciones del Congreso se encuentran en el **Apéndice G** a esta parte del Informe.

3.1.36 Se notó que el sistema actual ATM está basado en subsistemas de información civil y militar, AIS, MET y ATFM. Esto implica una serie de puntos de transacción en los que la integridad de la información aeronáutica es potencialmente reducida, la misma información es manualmente introducida en repetidas ocasiones en sistemas discretos. La AIM puede asegurar la singularidad de la información aeronáutica dentro del sistema ATM/CNS.

3.1.37 En vista de la complejidad de los asuntos involucrados en la transición de AIS al AIM, la OACI planea el establecimiento de varias tareas que puedan proveer a los Estados orientación y actividades específicas para poder apoyar a la transición, esas guías y actividades serán preparadas por un grupo internacional (AIS-AIMSG) conformado por expertos en nuestro campo. Los principales resultados esperados están contenidos en el **Apéndice H** a esta parte del Informe. La migración de AIS al AIM examinará todos los aspectos interrelacionados, incluyendo arquitectura de la información, seguridad y nuevos SARPS. Por tal motivo, la Reunión adoptó la siguiente:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/3/9 TRANSICIÓN DE AIS/MAP AL NUEVO CONCEPTO AIM

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de la Región CAR:

- a) den prioridad a las recomendaciones 6, 7 y 8 emitidas por el Congreso Mundial AIM del 2006 (Apéndice G a esta parte del Informe);
- b) revisen la primera versión del “*Proyecto Estratégico para la Transición hacia el AIM*” como una guía para asegurar la ejecución de las acciones apropiadas para la transición de AIS a AIM (Apéndice H a esta parte del Informe) y proporcionar comentarios a más tardar en **agosto de 2009**;
- c) asignen personal calificado para el desarrollo las nuevas tareas y las acciones apropiadas para la transición de AIS a AIM; y
- d) incluyan el proceso de transición AIS – AIM en el Proyecto Regional CAR.

3.1.38 La Reunión recordó mediante la Conclusión 14/38 de GREPECAS, por la que se solicitó a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM llevar a cabo una auditoría a sus AIPs por medio de la herramienta Asistente de Auditoría AIP (AAA/AIP Audit Assistant) desarrollada por EUROCONTROL. Esta herramienta de Auditoría, consiste en un conjunto de listas de verificación correspondientes a cada Ítem del AIP (COM, ATM, MET, AGA, SAR, MIL, etc.), que permite determinar inconsistencias imperceptibles en algunas partes de los AIP sin llevar a cabo un procedimiento de rastreo sistemático.

3.1.39 Algunos problemas que podrían ser identificados mediante la herramienta AAA son:

- deficiente gestión de los sistemas de información;
- bajo control de la duplicación de información en diferentes sistemas;
- falta de estandarización de la Información;
- falta de integración de la Información;
- fragmentación de compartición de datos que puede generar conflictos en las áreas legales, institucionales, organizacionales, operacionales y técnicas; y
- interacción deficiente con los proveedores de Información/Datos aeronáuticos.

3.1.40 COCESNA informó a la Reunión los avances y mejoras en la implementación de su Sistema AIS/MET en Honduras y Panamá.

3.1.41 La Reunión tomó nota de la implantación satisfactoria del plan de contingencia NOTAM entre Cuba y COCESNA durante la temporada de huracanes de 2008, así como el plan de contingencia NOTAM entre COCESNA y las Islas Caimán recientemente firmado. La implantación de planes de contingencia NOTAM se incorporará en las tareas del NACC/WG.

3.2 Deficiencias en Navegación Aérea

3.2.1 La Reunión fue informada del estado de las deficiencias de los Estados/Territorios con prioridad “A”, “B” o “U” en cada una de las áreas de navegación aérea junto con las acciones reportadas por los Estados/Territorios para la corrección de las mismas y de las mejoras realizadas a la base de datos de deficiencias (GANDD).

3.2.2 La Reunión identificó y comentó varios problemas que se han encontrado al momento de utilizar la GANDD y acordó las siguientes acciones que los Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales.

- verifiquen sus puntos de contacto para acceder a la GANDD e informen a la Oficina NACC cualquier cambio antes del **26 de septiembre de 2008**; e
- identifiquen problemas en la actualización y/o en el uso de la GANDD contactando a Gabriel Meneses, Punto Focal de la Oficina NACC (gmeneses@mexico.icao.int) con copia a: icao_nacc@mexico.icao.int

3.2.3 A este respecto, la Secretaría ofreció una demostración a la Reunión sobre la GANDD, accedendo por Internet al sitio Web de la Oficina NACC y realizando la visualización de archivos, introducción de acciones correctivas y otras acciones posibles en el manejo del GANDD.

3.2.4 La Reunión fue informada del proceso de consulta realizada a los puntos de contacto de la GANDD y convino en que se tome acción de las recomendaciones dadas por parte de los Estados/Territorios y/o Organizaciones Internacionales:

- a) descargar y hacer uso de la documentación disponible en la sección pública de la página WEB de la GANDD a fin de aplicarla para el manejo y clasificación de las Deficiencias de la Navegación Aérea;
- b) instruir a sus puntos focales que actúen como coordinadores con todas las áreas de la Navegación Aérea de su dependencia para reportar/proponer enmiendas a la GANDD; y
- c) que los Estados/Territorios que aún no hayan hecho uso de la GANDD, se apoyen de ésta para continuar reportando actualizaciones/enmiendas a las deficiencias de la Navegación Aérea.

3.2.5 La Reunión tomó nota de que según la Conclusión ASB 8/2 de la Junta de Seguridad de la Aviación, se solicitó a los Estados realizar la evaluación de riesgo de cada una de sus deficiencias “U” (refiérase a la Comunicación a los Estados EMX0719 fechada el 23 de junio de 2008), con la fecha límite del 15 de agosto de 2008. Por lo cual la Reunión convino en instar a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales en realizar la evaluación de riesgo de cada deficiencia “U” en cada Estado/Territorio de acuerdo con el Proyecto de Conclusión ASB 8/2, remitiendo sus resultados a más tardar el **26 de septiembre de 2008**, para GREPECAS/15. La oficina NACC de la OACI tendrá los cambios implementados a más tardar el **28 de septiembre de 2008**. La aplicación de la “acción de último recurso”, tal como lo plantea la Conclusión 13/92 del GREPECAS, será revisada por la Reunión GREPECAS/15.

APÉNDICE A

TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC/WG)

1. Términos de Referencia

- a) promover desarrollos del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM y otra documentación relevante, consistente con los SARPS de la OACI según corresponda;
- b) facilitar la implantación de los sistemas de navegación aérea y servicios como los identificados en los Planes de Navegación Aérea CAR/SAM y NAM;
- c) atender cuestiones emergentes de aviación que se enfoquen en mejoras continuas a la eficiencia operacional a través de una coordinación perfeccionada, procedimientos armonizados, la interoperabilidad de redes, e implementación de nuevas tecnologías;
- d) promover iniciativas de implementación y tecnologías relacionadas para mejorar la seguridad operacional, aumentar la eficiencia y/o la capacidad operacional y económica de los ANS regionales;
- e) armonizar la implementación de objetivos de performance relacionados con ANS en lo relativo a los IPMs del Doc 9750;
- f) mejorar la estructura de la organización y gestión del espacio aéreo (AOM) a través de las rutas ATS/RNAV y/o pistas con puntos de entrada/salida en las fronteras de las Regiones de Información de Vuelo (FIR);
- g) elaborar procedimientos de gestión de la afluencia de tránsito aéreo (ATFM) diseñados para mejorar la eficiencia y economía, aumentar la capacidad y superar las limitaciones existentes;
- h) compartir información sobre iniciativas de implementación para mejorar la compatibilidad de las operaciones de tránsito aéreo;
- i) apoyar las iniciativas de implementación relacionadas con los objetivos estratégicos de la OACI; y
- j) recomendar a los Directores Generales NAM/CAR iniciativas para el Plan de Implementación NAM/CAR así como cualquier paso necesario para su implementación.

2. Programa de Trabajo

- a) examinar y proporcionar si es el caso, las fechas límite para la implementación de instalaciones, servicios y procedimientos en las Regiones CAR y NAM;
- b) elaborar guías y hacer recomendaciones para que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales implementen sus planes nacionales;

- c) hacer recomendaciones para elaborar propuestas de enmiendas al Doc 7030 y el Doc 8733 que satisfagan las expectativas y requisitos ANS;
- d) monitorear 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;
- e) proporcionar recomendaciones para mejorar la planificación y desarrollo de los recursos humanos;
- f) promover una cooperación estrecha entre Estados/Territorios, usuarios y Organizaciones Internacionales para optimizar el uso de experiencia y recursos disponibles;
- g) conducir las actividades de la manera más eficiente con un mínimo de formalidad y documentación, utilizando herramientas electrónicas y conferencias telefónicas para garantizar un intercambio completo de información, cuando sea requerido;
- h) asociar lógicamente las iniciativas de implantación con los siete componentes del Doc 9854 (AOM, DCB, AO, TS, CM, AUO ATMSDM), según sea apropiado;
- i) evitar la duplicación de trabajo; y
- j) 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.

3. **Membresía**

3.1 Todos los Estados/Territorios Contratantes de la OACI y Organizaciones Internacionales acreditados a la Oficina NACC de la OACI y Colombia serán miembros del NACC/WG. Otros Estados adyacentes a las Regiones CAR y NAM serán invitados para participar en la NACC/WG.

4. **Métodos de trabajo**

- a) el Presidente de las Reuniones NACC/WG, será un representante del Estado/Territorio/Organización Internacional anfitrión por la duración de la Reunión;
- b) al inicio de cada Reunión, se elegirá un VicePresidente por la duración de la Reunión;
- c) los Miembros del NACC/WG llevarán a cabo la coordinación de los trabajos, de la siguiente manera:
 - mediante correspondencia escrita, por ejemplo correo electrónico, fax, etc.;
 - mediante teléfono y llamadas de teleconferencia;
- d) las reuniones serán convocadas cada tres años o cuando sea necesario.

5. Lugares de la Reunión

- a) la Oficina Regional NACC de la OACI convocará al NACC/WG con una anticipación mínima de seis meses antes de la celebración de la Reunión;
- b) el NACC/WG se reunirá de conformidad con la siguiente rotación establecida: Centroamérica, Norteamérica, Caribe Oriental (E/CAR) y Caribe Central (C/CAR); y
- c) cualquier Estado/Territorio/Organización Internacional Miembro podrá ofrecerse, en cualquier momento, para ser anfitrión de una Reunión NACC/WG.

APÉNDICE B



ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

OFICINA REGIONAL PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

PLAN DE IMPLEMENTACION DE NAVEGACION AÉREA PARA LAS REGIONES CAR/NAM

1. INTRODUCCION

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 son:

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

1.10 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.

1.11 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.

1.12 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.

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN NAM/CAR

SISTEMA ATM SIN LÍMITES PERCEPTIBLES

PROCESO DE PLANIFICACIÓN REGIONAL

La planificación regional debe mantenerse acorde a las iniciativas de planificación global (GPI) del plan global (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.

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.

La planificación deberá elaborarse en base a objetivos de performance 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). Cuando sea necesario incluir algunas tareas ya conocidas que sea necesario analizar más allá de este periodo, se deberán considerar los requisitos del sistema ATM que serán incorporados oportunamente al Plan Global.

OBJETIVOS DE PERFORMANCE

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

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.

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

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

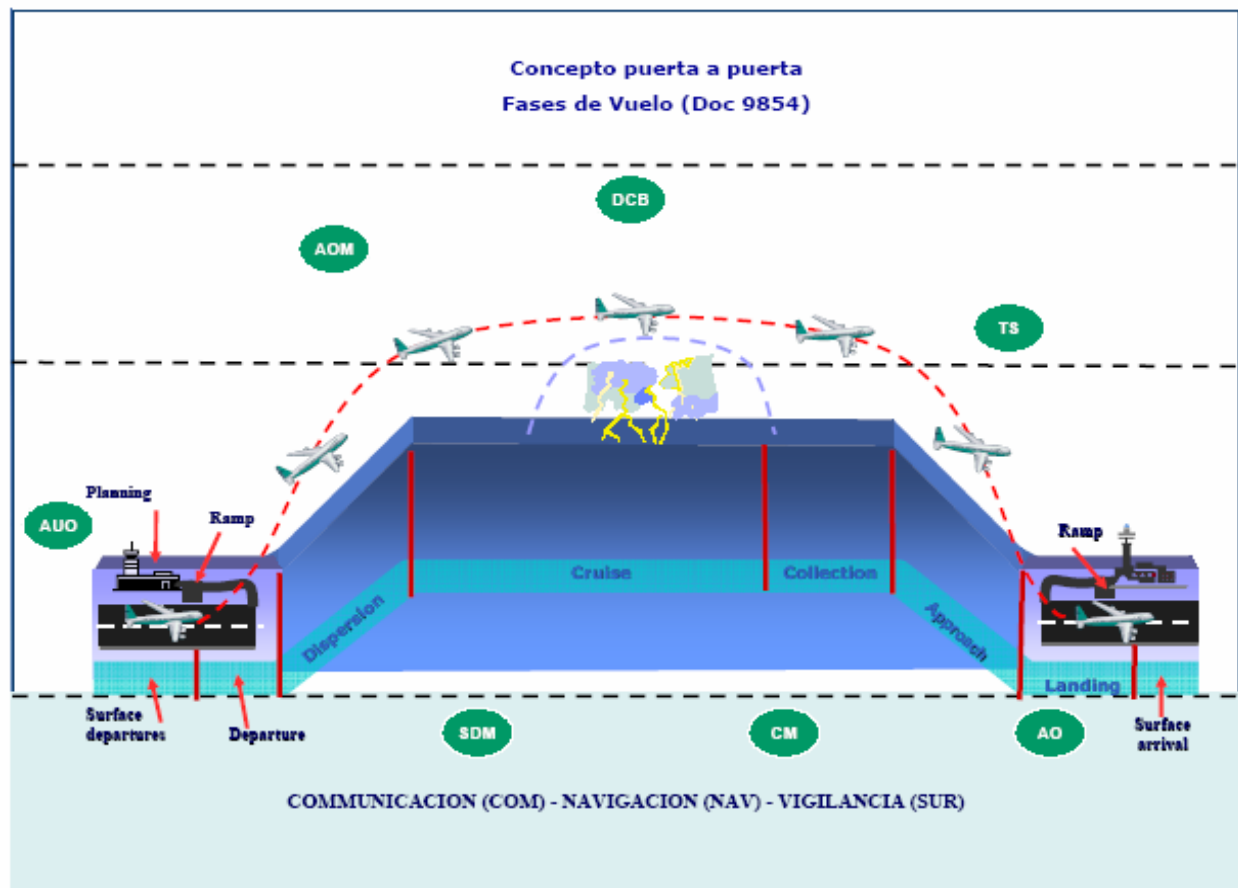
Identificación de tareas

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 |

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.

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.



Programas de trabajo

La evolución ATM requiere definir una estrategia progresiva con las tareas y actividades que mejor representen los procesos de planificación nacional y regional en el marco de planificación global. La meta final es lograr una implementación armonizada en continua evolución hacia un sistema ATM mundial sin costuras.

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

Los programas de trabajo regionales 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.

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.

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

- El trabajo para Regiones CAR y SAM debe ser organizado usando técnicas de gestión de proyectos (*project management techniques*) y objetivos de performance claramente definidos alineados al Plan Mundial y en apoyo a los objetivos estratégicos de la OACI. Los programas de trabajo 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 que pudieran compartirse para alinear el trabajo regional con el objetivo primordial de lograr el máximo grado de interoperabilidad y transparencia.
- En la planificación de todas las actividades, incluyendo el de la Secretaria, debería asegurarse que los recursos se utilizaran eficientemente evitando planificar actividades o tareas duplicadas o innecesarias de tal manera que dichas tareas/actividades puedan adaptarse fácilmente.
- Los trabajos de planificación deberían impulsar la optimización de recursos humanos, lograr ahorros financieros, 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.
- El nuevo proceso y métodos de trabajo deben 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.

Estado

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. |

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)

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 del los programas de implementación regional.

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

PLAN DE ACCIÓN NACIONAL

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.

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.

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 concientes de su compromiso desde el inicio del proceso de planificación.

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.

OBJETIVOS DE PERFORMANCE PARA LAS REGIONES CAR/NAM

OPTIMIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE RUTAS ATS 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)			
TAREA	DESCRIPCIÓN	INICIO – FIN	ESTADO
AOM	Espacio aéreo en ruta		
	Desarrollar un plan de acción regional.		
	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		
	Desarrollar un plan de medición de la performance.		
	Desarrollar un plan de seguridad operacional.		
	Establecer un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM).		
	Publicar las regulaciones nacionales para aprobación de aeronaves y operadores usando el manual PBN como material guía.		
	Identificar necesidades de capacitación y desarrollar las guías correspondientes.		
	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.		
	Referencia		

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;		
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none">• 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)			
TAREA	DESCRIPCIÓN	INICIO – FIN	ESTADO
AOM	Espacio aéreo terminal		
	Desarrollar un plan de acción regional.		
	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-RNP12.		
	Desarrollar un plan de medición de la performance.		
	Desarrollar un plan de seguridad operacional.		
	Establecer un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM).		
	Publicar las regulaciones nacionales para aprobación de aeronaves y operadores usando el manual PBN como material guía.		
	Identificar necesidades de capacitación y desarrollar las guías correspondientes.		
	Desarrollar un plan de monitoreo de la performance del sistema.		
	Desarrollar una estrategia regional y programa de trabajo para su implementación.		
	Monitorear el avance de implementación en conformidad con el Mapa de Ruta PBN CAR/SAM y plan de implementación del Estado.		
	Referencia		

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)			
TAREA	DESCRIPCIÓN	INICIO – FIN	ESTADO
AOM	Desarrollar un plan de implementación PBN del Estado.		
	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 A36-23de la asamblea, y RNP AR APCH donde sea benéfico.		
	Desarrollar un plan de medición de la performance.		
	Desarrollar un plan de seguridad operacional.		
	Establecer un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM).		
	Publicar las regulaciones nacionales para aprobación de aeronaves y operadores usando el manual PBN como material guía.		
	Identificar necesidades de capacitación y desarrollar las guías correspondientes.		
	Desarrollar un plan de monitoreo de la performance del sistema.		
	Monitorear el avance de la implementación en conformidad con el Mapa de Ruta PBN CAR/SAM y plan de implementación del Estado.		
Referencia	GPI/5: navegación basada en performance, GPI/7: gestión de rutas ATS dinámicas y flexibles, GPI/8: diseño y gestión en colaboración del espacio aéreo, GPI/10: diseño y gestión de área terminal, GPI/11: SID y STAR RNP y RNAV y GPI/12: procedimientos de llegada basados en FMS.		

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)			
TAREA	DESCRIPCIÓN	INICIO – FIN	ESTADO
AOM	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.		
	Establecer cuerpos de coordinación civil/militar.		
	Hacer arreglos para tener un enlace permanente y una estrecha cooperación entre dependencias civiles ATS y las dependencias apropiadas de defensa aérea.		
	Llevar a cabo una revisión regional del espacio aéreo de uso especial-		
	Elaborar una estrategia y programa de trabajo regionales para la implementación del uso flexible del espacio aéreo a través de un enfoque por fases, empezando por compartir de manera más dinámica el espacio aéreo restringido a la vez que se trabaja para la integración total de las actividades de aviación civiles y militares en 2012.		
	Monitorear el avance de la implementación.		
Referencia	GPI/1: uso flexible del espacio aéreo.		

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 (Meta: 2008)			
TAREA	DESCRIPCIÓN	INICIO – FIN	ESTADO
AOM	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.		
	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;		
	Desarrollar una nueva organización del espacio aéreo nacional de acuerdo a las guías de ICAO, según sea necesario.		
	Coordinar los cambios en documentos regionales y nacionales; <ul style="list-style-type: none">○ Doc 8733, CAR/SAM ANP;○ AIP; y○ Cartas de acuerdo ATS.		
	Llevar a cabo mejoras en los sistemas de apoyo en tierra para las nuevas configuraciones de la organización del espacio aéreo, según sea necesario.		
	Publicar regulaciones nacionales para la implementación de nuevas reglas y procedimientos que reflejen los cambios de la organización del espacio aéreo.		
	Capacitar a controladores y pilotos en los nuevos procedimientos, incluyendo todos los usuarios del espacio aéreo civiles y militares, según se requiera.		
	Monitorear el progreso de implementación.		
	Referencia		

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 contaminantes • corrientes 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			
<i>Estrategia</i>			
<i>Corto plazo (2008)</i>			
TAREA	DESCRIPCIÓN	INICIO – FIN	ESTADO
CDM	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.		
	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; ○ publicación de la normativa correspondiente, ○ la automatización ATM; ○ sistemas de comunicación, navegación y vigilancia, ○ capacidad aeroportuaria ○ capacidad ATS, ○ capacitación de pilotos y controladores ATC; y ○ cartas de acuerdo ATS. 		
	Definir los elementos comunes de conciencia situacional; <ul style="list-style-type: none"> ○ visualización común de tránsito, ○ visualización común de condiciones meteorológicas (Internet), ○ comunicaciones (conferencias telefónicas, web), y ○ metodología de asesorías diarias por medio de conferencias telefónicas. 		
	Elaborar métodos para establecer pronósticos de demanda/capacidad;		
	Elaborar una estrategia y programa de trabajo regionales para la implementación del servicio ATFM.		

<i>Mediano plazo (2010)</i>			
	<p>Desarrollar una estrategia regional para la implantación del uso flexible del espacio aéreo (FUA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ evaluar los procesos de gestión en el uso del espacio aéreo; ○ mejorar la actual gestión del espacio aéreo nacional para ajustar cambios dinámicos en la etapa táctica a los flujos de tráfico; ○ 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 ○ 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. 		
	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.		
	Desarrollar procedimientos regionales para un uso eficiente y óptimo de la capacidad de aeródromo y de pista.		
	Desarrollar un manual regional de procedimientos ATFM para la gestión del equilibrio entre demanda y capacidad.		
	Desarrollar una estrategia y marco de referencia para la implantación de unidad centralizada ATFM.		
	Desarrollar procedimientos operacionales entre unidades ATFM centralizadas para el equilibrio entre demanda y capacidad interregional.		
	Monitorear el progreso de implementación.		
Referencias	GPI/1: uso flexible del espacio aéreo; GPI/6: gestión de la afluencia del tránsito aéreo; GPI/7: gestión dinámica y flexible de rutas ATS; GPI/9: Conciencia situacional; GPI/13 gestión y diseño de aeródromo; GPI/14: operaciones de pista; y GPI/16: sistemas de alerta en apoyo a decisiones.		

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); y• mejora en la gestión de la seguridad operacional.		
Estrategia			
Corto plazo (2010)			
TAREA	DESCRIPCIÓN	INICIO – FIN	ESTADO
SDM	Identificar las partes interesadas.		
	Identificar el nivel de automatización requerido de acuerdo con el servicio ATM proporcionado en el espacio aéreo y los aeródromos internacionales, valorando: <ul style="list-style-type: none">○ el diseño de la arquitectura operacional,○ características y atributos para la interfuncionalidad;○ bases de datos y software, y○ FPL, CPL, CNL, DLA, etc.○ Requerimientos técnicos.		
	Mejorar la comunicación entre unidades ATS.		
	Implantar un sistema de proceso de datos de plan de vuelo y herramientas para la transmisión electrónica.		
	Implantar programas para la compartición de datos radar donde puedan obtenerse beneficios.		
	Desarrollar programas de instrucción sobre comprensión de la situación para pilotos y controladores.		
	Implantar sistemas de vigilancia ATM para la información de la situación del tránsito y procedimientos asociados.		
	Implantar el intercambio de mensajes automatizados ATS, según se requiera. <ul style="list-style-type: none">○ FPL, CPL, CNL, DLA, etc.		
	Implantar transferencia radar automatizada, donde este disponible.		
	Implantar avisos terrestres y aéreos electrónicos, según sea necesario <ul style="list-style-type: none">○ predicción de conflictos○ proximidad en el terreno○ MSAW○ DAIW○ Sistema de vigilancia para el movimiento en la superficie.		
	Implantar tecnologías de vigilancia de enlaces de datos y sus aplicaciones: ADS, CPDLC, AIDC, según sea requerido.		

Mediano plazo (2015)			
	Implantar herramientas de apoyo adicionales/avanzadas de automatización para incrementar la compartición de la información aeronáutica <ul style="list-style-type: none"> ○ ETMS o similar ○ Información MET ○ Divulgación AIS/NOTAM ○ Herramientas de vigilancia para identificar los límites del sector en el espacio aéreo ○ Uso de A-SMGC en aeródromos específicos, según sea requerido. 		
	Implantar tele conferencias con las partes interesadas ATM.		
	Monitorear el desarrollo de la implementación.		
Referencias	GPI/1: uso flexible del espacio aéreo; GPI/6: gestión de afluencia de tránsito aéreo; y GPI/7: gestión dinámica y flexible de rutas ATS; GPI/9: comprensión de la situación; GPI/13: diseño y gestión de aeródromos; GPI/14: operaciones en la pista; y GPI/16: apoyo a las decisiones y sistemas de alerta; GPI/17: implantación de aplicaciones de enlace de datos; GPI/18: información aeronáutica; GPI/19: sistemas meteorológicos.		

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

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

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

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

ESTADO / TERRITORIO	Nº DE AERÓDROMOS	PLANES DE EMERGENCIA				COE		
		Cuantos		Simulacros actualizados				
		Tienen	Actualizados (1)	Completo (2)	Parciales (3)	Cuantos	Actualizado (1)	Previstos
Jamaica	2	2	2	2	2	2	2	
Mexico	42	33	33	33	33	33	33	
Montserrat	1	1	1	1	1	1	1	
Nicaragua	2							
República Dominicana	7							
Saint Kitts y Nevis	2	2	2			2	2	
Santa Lucia	2	1	1			1	1	
San Vicente y las Granadines	5							
Trinidad y Tobago	2	2	2			2	2	
TOTAL	134	79	79	66	66	79	79	0
TOTAL (2007)								
Aumento (%) respecto a 2006								

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

(2) Cada 2 años

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

APÉNDICE D

CUESTIONARIO PARA LOS ESTADOS SOBRE EL EMPLEO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS PARA ATENDER DEFICIENCIAS EN LOS AERÓDROMOS

El presente cuestionario tiene como fin establecer los criterios de aplicación de los estudios aeronáuticos en el ámbito de los aeródromos (AGA), como sustento del cumplimiento de la normatividad por parte de los Estados/Territorios.

- 1) En su Estado, ¿la legislación en materia de aeródromos permite que se presente un estudio aeronáutico, cuando por restricciones físicas u operativas no se cumple con las reglas y normas?
- 2) En su Estado, ¿existe alguna disposición expresa dentro de su legislación relativa a aeródromos, que contemple los estudios aeronáuticos como alternativa para el caso del inciso anterior?
- 3) De ser afirmativa su respuesta a la pregunta anterior, en la legislación sobre aeródromos de su Estado que menciona los estudios aeronáuticos relativos a aeródromos, ¿se da orientación sobre la aplicabilidad (en qué casos específicos se puede utilizar), el enfoque y contenido mínimo que deberían cumplir para ser aceptados por la autoridad?
- 4) Si su respuesta a las preguntas 2 y 3 fue afirmativa, ¿existen casos de estudios aeronáuticos en el campo de aeródromos, validados por la autoridad aeroportuaria en su Estado?
- 5) De haber contestado afirmativamente a la pregunta 4, ¿estaría su estado dispuesto a compartir su experiencia en ese campo?
- 6) En caso de que su respuesta a la pregunta 2 haya sido negativa, ¿considera que sería de utilidad incluir los conceptos mencionados en las preguntas 2 y 3 en su legislación?
- 7) Para el caso de que, en su Estado se buscara generar legislación sobre estudios aeronáuticos en el campo de aeródromos, ¿Qué criterios técnicos considera que deberían tomarse como base?
- 8) Un estudio aeronáutico busca mitigar un riesgo por la no conformidad con alguna norma; eso genera responsabilidad, en caso de algún accidente relacionado con la normatividad cuyo cumplimiento sustentó el estudio, por parte de quien lo elaboró y de la autoridad que lo validó. ¿Cuál es la opinión de su Estado sobre esta situación?
- 9) ¿Considera que los estudios aeronáuticos, siempre y cuando sean validados por la autoridad aeroportuaria de un Estado, pueden ser útiles en los procesos de certificación de aeródromos?
- 10) ¿Hay algún comentario que quisiera aportar al tema de los estudios aeronáuticos en el ámbito de los aeródromos?

Tabla 9-1. Atribuciones a los Estados de direcciones de aeronave

Nota.— La columna de la izquierda de la configuración de direcciones de 24 bits representa el bit más significativo (MSB) de la dirección.

Estado	Número de direcciones en el bloque					Atribución de los bloques de direcciones (un guión representa un valor de bits de 0 ó 1)					
	1 024	4 096	32 768	262 144	1 048 576						
Afganistán		*				0 1 1 1	0 0	0 0 0	0 0 0	--	-----
Albania	*					0 1 0 1	0 0	0 0 0	0 0 1	0 0	-----
Alemania				*		0 0 1 1	1 1	---	---	--	-----
Angola		*				0 0 0 0	1 0	0 1 0	0 0 0	--	-----
Antigua y Barbuda	*					0 0 0 0	1 1	0 0 1	0 1 0	0 0	-----
Arabia Saudita			*			0 1 1 1	0 0	0 1 0	---	--	-----
Argelia			*			0 0 0 0	1 0	1 0 0	---	--	-----
Argentina				*		1 1 1 0	0 0	---	---	--	-----
Armenia	*					0 1 1 0	0 0	0 0 0	0 0 0	0 0	-----
Australia				*		0 1 1 1	1 1	---	---	--	-----
Austria			*			0 1 0 0	0 1	0 0 0	---	--	-----
Azerbaiyán	*					0 1 1 0	0 0	0 0 0	0 0 0	1 0	-----
Bahamas		*				0 0 0 0	1 0	1 0 1	0 0 0	--	-----
Bahrein		*				1 0 0 0	1 0	0 1 0	1 0 0	--	-----
Bangladesh		*				0 1 1 1	0 0	0 0 0	0 1 0	--	-----
Barbados	*					0 0 0 0	1 0	1 0 1	0 1 0	0 0	-----
Belarús	*					0 1 0 1	0 0	0 1 0	0 0 0	0 0	-----
Bélgica			*			0 1 0 0	0 1	0 0 1	---	--	-----
Belice	*					0 0 0 0	1 0	1 0 1	0 1 1	0 0	-----
Benin	*					0 0 0 0	1 0	0 1 0	1 0 0	0 0	-----
Bhután	*					0 1 1 0	1 0	0 0 0	0 0 0	0 0	-----
Bolivia		*				1 1 1 0	1 0	0 1 0	1 0 0	--	-----
Bosnia y Herzegovina	*					0 1 0 1	0 0	0 1 0	0 1 1	0 0	-----
Botswana	*					0 0 0 0	0 0	1 1 0	0 0 0	0 0	-----
Brasil				*		1 1 1 0	0 1	---	---	--	-----
Brunei Darussalam	*					1 0 0 0	1 0	0 1 0	1 0 1	0 0	-----
Bulgaria			*			0 1 0 0	0 1	0 1 0	---	--	-----
Burkina Faso		*				0 0 0 0	1 0	0 1 1	1 0 0	--	-----
Burundi		*				0 0 0 0	0 0	1 1 0	0 1 0	--	-----
Cabo Verde	*					0 0 0 0	1 0	0 1 0	1 1 0	0 0	-----
Camboya		*				0 1 1 1	0 0	0 0 1	1 1 0	--	-----
Camerún		*				0 0 0 0	0 0	1 1 0	1 0 0	--	-----
Canadá				*		1 1 0 0	0 0	---	---	--	-----
Chad		*				0 0 0 0	1 0	0 0 0	1 0 0	--	-----
Chile		*				1 1 1 0	1 0	0 0 0	0 0 0	--	-----
China				*		0 1 1 1	1 0	---	---	--	-----
Chipre	*					0 1 0 0	1 1	0 0 1	0 0 0	0 0	-----
Colombia		*				0 0 0 0	1 0	1 0 1	1 0 0	--	-----
Comoras	*					0 0 0 0	0 0	1 1 0	1 0 1	0 0	-----
Congo		*				0 0 0 0	0 0	1 1 0	1 1 0	--	-----

Parte I

Anexo 10 — Telecomunicaciones aeronáuticas

Estado	Número de direcciones en el bloque					Atribución de los bloques de direcciones (un guión representa un valor de bits de 0 ó 1)					
	1 024	4 096	32 768	262 144	1 048 576						
Costa Rica		*				0 0 0 0	1 0	1 0 1	1 1 0	--	-----
Côte d'Ivoire		*				0 0 0 0	0 0	1 1 1	0 0 0	--	-----
Croacia	*					0 1 0 1	0 0	0 0 0	0 0 1	1 1	-----
Cuba		*				0 0 0 0	1 0	1 1 0	0 0 0	--	-----
Dinamarca			*			0 1 0 0	0 1	0 1 1	---	--	-----
Djibouti	*					0 0 0 0	1 0	0 1 1	0 0 0	0 0	-----
Ecuador		*				1 1 1 0	1 0	0 0 0	1 0 0	--	-----
Egipto			*			0 0 0 0	0 0	0 1 0	---	--	-----
El Salvador		*				0 0 0 0	1 0	1 1 0	0 1 0	--	-----
Emiratos Árabes Unidos		*				1 0 0 0	1 0	0 1 0	1 1 0	--	-----
Eritrea	*					0 0 1 0	0 0	0 0 0	0 1 0	0 0	-----
Eslovaquia	*					0 1 0 1	0 0	0 0 0	1 0 1	1 1	-----
Eslovenia	*					0 1 0 1	0 0	0 0 0	1 1 0	1 1	-----
España				*		0 0 1 1	0 1	---	---	--	-----
Estados Unidos					*	1 0 1 0	--	---	---	--	-----
Estonia	*					0 1 0 1	0 0	0 1 0	0 0 1	0 0	-----
Etiopía		*				0 0 0 0	0 1	0 0 0	0 0 0	--	-----
Federación de Rusia	*					0 0 0 1	--	--	--	--	-----
Fiji		*				1 1 0 0	1 0	0 0 1	0 0 0	--	-----
Filipinas			*			0 1 1 1	0 1	0 1 1	---	--	-----
Finlandia			*			0 1 0 0	0 1	1 0 0	---	--	-----
Francia				*		0 0 1 1	1 0	---	---	--	-----
Gabón		*				0 0 0 0	0 0	1 1 1	1 1 0	--	-----
Gambia		*				0 0 0 0	1 0	0 1 1	0 1 0	--	-----
Georgia	*					0 1 0 1	0 0	0 1 0	1 0 0	0 0	-----
Ghana		*				0 0 0 0	0 1	0 0 0	1 0 0	--	-----
Granada	*					0 0 0 0	1 1	0 0 1	1 0 0	0 0	-----
Grecia			*			0 1 0 0	0 1	1 0 1	---	--	-----
Guatemala		*				0 0 0 0	1 0	1 1 0	1 0 0	--	-----
Guinea		*				0 0 0 0	0 1	0 0 0	1 1 0	--	-----
Guinea-Bissau	*					0 0 0 0	0 1	0 0 1	0 0 0	0 0	-----
Guinea Ecuatorial		*				0 0 0 0	0 1	0 0 0	0 1 0	--	-----
Guyana		*				0 0 0 0	1 0	1 1 0	1 1 0	--	-----
Haití		*				0 0 0 0	1 0	1 1 1	0 0 0	--	-----
Honduras		*				0 0 0 0	1 0	1 1 1	0 1 0	--	-----
Hungría			*			0 1 0 0	0 1	1 1 0	---	--	-----
India				*		1 0 0 0	0 0	---	---	--	-----
Indonesia			*			1 0 0 0	1 0	1 0 0	---	--	-----
Irán, República Islámica del			*			0 1 1 1	0 0	1 1 0	---	--	-----
Iraq			*			0 1 1 1	0 0	1 0 1	---	--	-----

Estado	Número de direcciones en el bloque					Atribución de los bloques de direcciones (un guión representa un valor de bits de 0 ó 1)					
	1 024	4 096	32 768	262 144	1 048 576						
Irlanda		*				0 1 0 0	1 1	0 0 1	0 1 0	--	-----
Islandia		*				0 1 0 0	1 1	0 0 1	1 0 0	--	-----
Islas Cook	*					1 0 0 1	0 0	0 0 0	0 0 1	0 0	-----
Islas Marshall	*					1 0 0 1	0 0	0 0 0	0 0 0	0 0	-----
Islas Salomón	*					1 0 0 0	0 0	0 1 0	1 1 1	0 0	-----
Israel			*			0 1 1 1	0 0	1 1 1	---	--	-----
Italia				*		0 0 1 1	0 0	---	---	--	-----
Jamahiriya Árabe Libia			*			0 0 0 0	0 0	0 1 1	---	--	-----
Jamaica		*				0 0 0 0	1 0	1 1 1	1 1 0	--	-----
Japón				*		1 0 0 0	0 1	---	---	--	-----
Jordania			*			0 1 1 1	0 1	0 0 0	---	--	-----
Kazajstán	*					0 1 1 0	1 0	0 0 0	0 1 1	0 0	-----
Kenia		*				0 0 0 0	0 1	0 0 1	1 0 0	--	-----
Kirguistán	*					0 1 1 0	0 0	0 0 0	0 0 1	0 0	-----
Kiribati	*					1 1 0 0	1 0	0 0 1	1 1 0	0 0	-----
Kuwait		*				0 1 1 1	0 0	0 0 0	1 1 0	--	-----
La ex República Yugoslava de Macedonia	*					0 1 0 1	0 0	0 1 0	0 1 0	0 0	-----
Lesotho	*					0 0 0 0	0 1	0 0 1	0 1 0	0 0	-----
Letonia	*					0 1 0 1	0 0	0 0 0	0 1 0	1 1	-----
Líbano			*			0 1 1 1	0 1	0 0 1	---	--	-----
Liberia		*				0 0 0 0	0 1	0 1 0	0 0 0	--	-----
Lituania	*					0 1 0 1	0 0	0 0 0	0 1 1	1 1	-----
Luxemburgo	*					0 1 0 0	1 1	0 1 0	0 0 0	0 0	-----
Madagascar		*				0 0 0 0	0 1	0 1 0	1 0 0	--	-----
Malasia			*			0 1 1 1	0 1	0 1 0	---	--	-----
Malawi		*				0 0 0 0	0 1	0 1 1	0 0 0	--	-----
Maldivas	*					0 0 0 0	0 1	0 1 1	0 1 0	0 0	-----
Malí		*				0 0 0 0	0 1	0 1 1	1 0 0	--	-----
Malta	*					0 1 0 0	1 1	0 1 0	0 1 0	0 0	-----
Marruecos			*			0 0 0 0	0 0	1 0 0	---	--	-----
Mauricio	*					0 0 0 0	0 1	1 0 0	0 0 0	0 0	-----
Mauritania	*					0 0 0 0	0 1	0 1 1	1 1 0	0 0	-----
México			*			0 0 0 0	1 1	0 1 0	---	--	-----
Micronesia, Estados Federados de	*					0 1 1 0	1 0	0 0 0	0 0 1	0 0	-----
Mónaco	*					0 1 0 0	1 1	0 1 0	1 0 0	0 0	-----
Mongolia	*					0 1 1 0	1 0	0 0 0	0 1 0	0 0	-----
Mozambique		*				0 0 0 0	0 0	0 0 0	1 1 0	--	-----
Myanmar		*				0 1 1 1	0 0	0 0 0	1 0 0	--	-----
Namibia	*					0 0 1 0	0 0	0 0 0	0 0 1	0 0	-----
Nauru	*					1 1 0 0	1 0	0 0 1	0 1 0	0 0	-----

Parte I

Anexo 10 — Telecomunicaciones aeronáuticas

Estado	Número de direcciones en el bloque					Atribución de los bloques de direcciones (un guión representa un valor de bits de 0 ó 1)					
	1 024	4 096	32 768	262 144	1 048 576						
Nepal		*				0 1 1 1	0 0	0 0 1	0 1 0	--	-----
Nicaragua		*				0 0 0 0	1 1	0 0 0	0 0 0	--	-----
Níger		*				0 0 0 0	0 1	1 0 0	0 1 0	--	-----
Nigeria		*				0 0 0 0	0 1	1 0 0	1 0 0	--	-----
Noruega			*			0 1 0 0	0 1	1 1 1	---	--	-----
Nueva Zelanda			*			1 1 0 0	1 0	0 0 0	---	--	-----
Omán	*					0 1 1 1	0 0	0 0 1	1 0 0	0 0	-----
Países Bajos, Reino de los			*			0 1 0 0	1 0	0 0 0	---	--	-----
Pakistán			*			0 1 1 1	0 1	1 0 0	---	--	-----
Palau	*					0 1 1 0	1 0	0 0 0	1 0 0	0 0	-----
Panamá		*				0 0 0 0	1 1	0 0 0	0 1 0	--	-----
Papua Nueva Guinea		*				1 0 0 0	1 0	0 1 1	0 0 0	--	-----
Paraguay		*				1 1 1 0	1 0	0 0 1	0 0 0	--	-----
Perú		*				1 1 1 0	1 0	0 0 1	1 0 0	--	-----
Polonia			*			0 1 0 0	1 0	0 0 1	---	--	-----
Portugal			*			0 1 0 0	1 0	0 1 0	---	--	-----
Qatar	*					0 0 0 0	0 1	1 0 1	0 1 0	0 0	-----
Reino Unido				*		0 1 0 0	0 0	---	---	--	-----
República Árabe Siria			*			0 1 1 1	0 1	1 1 1	---	--	-----
República Centroafricana		*				0 0 0 0	0 1	1 0 1	1 0 0	--	-----
República Checa			*			0 1 0 0	1 0	0 1 1	---	--	-----
República de Corea			*			0 1 1 1	0 0	0 1 1	---	--	-----
República Democrática del Congo		*				0 0 0 0	1 0	0 0 1	1 0 0	--	-----
República Democrática Popular Lao		*				0 1 1 1	0 0	0 0 1	0 0 0	--	-----
República de Moldova	*					0 1 0 1	0 0	0 0 0	1 0 0	1 1	-----
República Dominicana		*				0 0 0 0	1 1	0 0 0	1 0 0	--	-----
República Popular Democrática de Corea			*			0 1 1 1	0 0	1 0 0	---	--	-----
República Unida de Tanzania		*				0 0 0 0	1 0	0 0 0	0 0 0	--	-----
Rumania			*			0 1 0 0	1 0	1 0 0	---	--	-----
Rwanda		*				0 0 0 0	0 1	1 0 1	1 1 0	--	-----
Samoa	*					1 0 0 1	0 0	0 0 0	0 1 0	0 0	-----
San Marino	*					0 1 0 1	0 0	0 0 0	0 0 0	0 0	-----
Santa Lucía	*					1 1 0 0	1 0	0 0 1	1 0 0	0 0	-----
Santo Tomé y Príncipe	*					0 0 0 0	1 0	0 1 1	1 1 0	0 0	-----
San Vicente y las Granadinas	*					0 0 0 0	1 0	1 1 1	1 0 0	0 0	-----
Senegal		*				0 0 0 0	0 1	1 1 0	0 0 0	--	-----
Seychelles	*					0 0 0 0	0 1	1 1 0	1 0 0	0 0	-----
Sierra Leona	*					0 0 0 0	0 1	1 1 0	1 1 0	0 0	-----

Estado	Número de direcciones en el bloque					Atribución de los bloques de direcciones (un guión representa un valor de bits de 0 ó 1)					
	1 024	4 096	32 768	262 144	1 048 576						
Singapur			*			0 1 1 1	0 1	1 0 1	---	--	-----
Somalia	*					0 0 0 0	0 1	1 1 1	0 0 0	--	-----
Sri Lanka			*			0 1 1 1	0 1	1 1 0	---	--	-----
Sudáfrica			*			0 0 0 0	0 0	0 0 1	---	--	-----
Sudán		*				0 0 0 0	0 1	1 1 1	1 0 0	--	-----
Suecia			*			0 1 0 0	1 0	1 0 1	---	--	-----
Suiza			*			0 1 0 0	1 0	1 1 0	---	--	-----
Suriname		*				0 0 0 0	1 1	0 0 1	0 0 0	--	-----
Swazilandia	*					0 0 0 0	0 1	1 1 1	0 1 0	0 0	-----
Tailandia			*			1 0 0 0	1 0	0 0 0	---	--	-----
Tayikistán	*					0 1 0 1	0 0	0 1 0	1 0 1	0 0	-----
Togo		*				0 0 0 0	1 0	0 0 1	0 0 0	--	-----
Tonga	*					1 1 0 0	1 0	0 0 1	1 0 1	0 0	-----
Trinidad y Tabago		*				0 0 0 0	1 1	0 0 0	1 1 0	--	-----
Túnez			*			0 0 0 0	0 0	1 0 1	---	--	-----
Turkmenistán	*					0 1 1 0	0 0	0 0 0	0 0 1	1 0	-----
Turquía			*			0 1 0 0	1 0	1 1 1	---	--	-----
Ucrania			*			0 1 0 1	0 0	0 0 1	---	--	-----
Uganda		*				0 0 0 0	0 1	1 0 1	0 0 0	--	-----
Uruguay		*				1 1 1 0	1 0	0 1 0	0 0 0	--	-----
Uzbekistán	*					0 1 0 1	0 0	0 0 0	1 1 1	1 1	-----
Vanuatu	*					1 1 0 0	1 0	0 1 0	0 0 0	0 0	-----
Venezuela			*			0 0 0 0	1 1	0 1 1	---	--	-----
Viet Nam			*			1 0 0 0	1 0	0 0 1	---	--	-----
Yemen		*				1 0 0 0	1 0	0 1 0	0 0 0	--	-----
Yugoslavia			*			0 1 0 0	1 1	0 0 0	---	--	-----
Zambia		*				0 0 0 0	1 0	0 0 1	0 1 0	--	-----
Zimbabwe	*					0 0 0 0	0 0	0 0 0	1 0 0	0 0	-----
Otras atribuciones											
OACI ¹			*			1 1 1 1	0 0	0 0 0	---	--	-----
OACI ²	*					1 0 0 0	1 0	0 1 1	0 0 1	0 0	-----
OACI ²	*					1 1 1 1	0 0	0 0 1	0 0 1	0 0	-----

1. La OACI administra este bloque para asignar direcciones provisionales de aeronave según lo descrito en la Sección 7.

2. Bloque atribuido para uso especial en interés de la seguridad de vuelo.

APÉNDICE F

Los Estados deberían desarrollar requerimientos de arquitectura de automatización según los niveles de servicio requeridos en cada clasificación de los espacios aéreos y aeródromos internacionales, según la siguiente tabla:

Requerimientos operacionales ATS requeridos en los sistemas automatizados (ATC, FIS, SAR)							
REQUERIMIENTOS ATS APLICABLES / NECESARIOS	Clasificación de Espacio aéreo ATS						
	A	B	C	D	E	F	G
Identificación de la aeronave							
Separación							
Guía de navegación							
Vigilancia							
Transferencia							
Coordinación							
Información de planes de vuelo en tiempo real							
Visualización de la posición geográfica de la aeronave (latitud, longitud, historia)							
Datos estadísticos de planes de vuelo (información previa, actual y futura).							
Sistema de procesamiento de datos de vigilancia (i.e. RDPS o ADS) a. considerando la capacidad de expansión futura; y b. considerando la compatibilidad de formato							
Procesamiento de datos del plan de vuelo (FDPS)							
Comunicación por enlace de datos entre dependencias ATS (AIDC)							
Comunicación aire tierra por enlace de datos (CPDLC)							
Información de perfil del vuelo (altitud, velocidad vertical, velocidad de desplazamiento, vector predictivo, ángulo de viraje, etc.)							
Alertas automáticas (STCA, MSAW, DIAW, emergencia, falla de comunicación, interferencia ilícita, etc.)							
Interfaz de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS)							
Información meteorológica							

- a) determinar sucesivamente las diferentes aplicaciones operacionales desde el nivel funcional o interfaz mas bajo al más alto;
- b) definir las necesidades de aplicación operacional actuales y futuras; y
- c) determinar los requisitos operacionales a corto plazo y futuros.

APÉNDICE G

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

RECOMENDACIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

APÉNDICE H



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

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



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

INDICE

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

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

1. Introducción

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

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

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

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

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

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

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

La flexibilidad, actualización y facilidad de acceso a la información aeronáutica en tiempo real son requerimientos determinantes en CNS/ATM y está claro que la estructura y funcionamiento

del AIS actual será incapaz de satisfacer estos requerimientos a menos que sus conceptos de funcionamiento se desarrollen hacia el establecimiento de la AIM.

2.1 Limitaciones actuales

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

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

3. Proyección del AIS

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

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

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

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

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

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

4. Estrategia de transición al AIM

4.1 Alcance

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

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

La presente estrategia AIM cubre todas las fases de vuelo:

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

4.2 Objetivos estratégicos

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

4.2.1 Establecer la AIM como el proceso central del ATM

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3 Acciones estratégicas

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

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

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

4.3.2 Planificación y desarrollo del AIP electrónico

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

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

El futuro del NOTAM necesita ser considerado por:

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

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

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

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

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

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

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

El acceso a la Información Aeronáutica se realiza principalmente desde las dependencias AIS de AD, con un paquete de información aeronáutica especialmente impreso para cada vuelo, situación que no beneficia la flexibilidad de acceso a la información, ni proporciona la actualización en tiempo real de la misma. Es necesario brindar opciones para el tripulante como

crear estaciones de auto-briefing en los aeropuertos que permitan el acceso in-situ de la información en cualquier fase del vuelo.

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

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

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

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

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

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

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

Se deben resolver problemas como:

- Legal (la propiedad de información, mando y aspectos de obligación en un ambiente de información compartido);
- Institucional (los aspectos reguladores de la información que se comparte);
- Negocio (los aspectos de información sobre el costo de la eficacia relacionada, costo de recuperación y resultados económicos en general);
- Organizacional (los mecanismos para la reglamentación, documentos y responsabilidades de todos los que manejan la información).

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

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

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

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

4.3.11 Planificar la armonización de la parte civil - militar

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

4.4 Contribución de las acciones a los objetivos estratégicos

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

Acciones estratégicas	Objetivos Estratégicos							
	1	2	3	4	5	6	7	8
1-Mantener y mejorar el Sistema de Gestión de Calidad implantado y certificado en el Servicio AIS.	x	x		x	x			
2-Planificación y desarrollo del AIP electrónico.	x	x	x	x	x			
3-Revisar el concepto presente de NOTAM, debido a que el AIM permitirá acceso automático a las bases de datos.	x	x	x	x	x			
4-Estudiar, planificar y gestionar la disponibilidad en formato digital de datos sobre el terreno y obstáculos, así como cartas aeronáuticas electrónicas y bases de datos cartográficas.	x	x	x	x	x			
5-Definir el alcance, naturaleza y métodos de presentación de la Información aeronáutica teniendo en cuenta modificaciones y nuevos requisitos.	x	x	x	x	x			
6-Diversificar y ampliar los medios del acceso para auto-briefing de la Información Aeronáutica.	x	x	x	x				
7-Planificación y ejecución de capacitación de transición al AIM paralelamente ejecutar capacitación del servicio tradicional AIS mientras ambos coexistan en paralelo.	x					x		

Acciones estratégicas	Objetivos Estratégicos							
	1	2	3	4	5	6	7	8
8-Promover el otorgamiento de licencia al personal AIS y ejecutar estudio y aplicación de requisitos para la contratación de nuevo personal.	x					x		
9-Proyectar una estructura armónica del Servicio AIS en ambiente AIM así como el enlace con otras especialidades dentro del ATM.	x						x	
10-Identificar y resolver los aspectos legales y financieros de datos origen, intercambio y explotación.	x						x	
11-Emprender el desarrollo ampliado de AIXM y AICM para la adopción de una base de datos global mundial.	x	x	x	x				
12-Identificar la necesidad de enmienda de los SARPs OACI, como el requisito para lograr los objetivos y que progresen a través de la maquinaria de la OACI.	x		x	x				
13-Planificar la armonización de la parte civil y militar	x	x	x					x

Objetivos Estratégicos:

1-Establecer el AIM como el proceso central del ATM.

2-Asegurar el suministro de información aeronáutica actualizada y de calidad para todas las fases del vuelo.

3-Asegurar la accesibilidad a la información aeronáutica durante todas las fases del vuelo.

4-Trasladarse desde la publicación de productos de Información aeronáutica al suministro de cada dato por individual de cada uno de los elementos de la información aeronáutica en formato electrónico.

5-Adoptar procedimientos, estructuras y contenidos de bases de datos armonizados sobre una base global en un ambiente de información aeronáutica completamente digitalizado.

6-Definir las actividades de recursos humanos necesarias para asegurar el futuro ambiente AIM.

7-Resolver los aspectos de propiedad intelectual, financieros, legales, organizacionales, e institucionales asociados con el manejo del AIM.

8-Armonizar e integrar toda la información aeronáutica civil - militar.

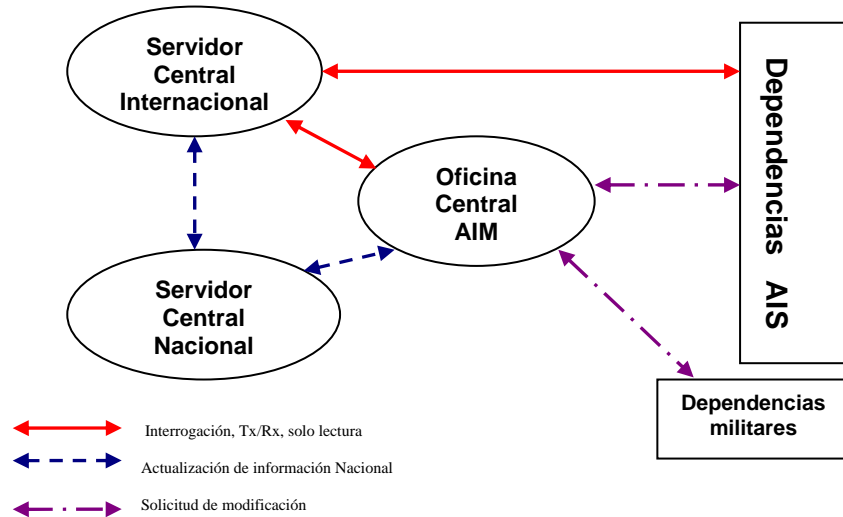
4.5 Cronograma de implantación de la AIM en la Región

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

Acciones estratégicas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1-Mantener y mejorar el Sistema de Gestión de Calidad implantado y certificado en el Servicio AIS.								
2-Planificación y desarrollo del AIP/Cuba electrónico.								
3-Revisar el concepto presente de NOTAM, debido a que el AIM permitirá acceso automático a las bases de datos.								
4-Estudiar, planificar y gestionar la disponibilidad en formato digital de datos sobre el terreno y obstáculos, así como cartas aeronáuticas electrónicas y bases de datos cartográficas.								
5-Definir el alcance, naturaleza y métodos de presentación de la Información aeronáutica teniendo en cuenta modificaciones y nuevos requisitos.								
6-Diversificar y ampliar los medios del acceso para auto-brlefig de la Información Aeronáutica.								

Acciones estratégicas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
7-Planificación y ejecución de capacitación de transición al AIM paralelamente ejecutar capacitación del servicio tradicional AIS mientras ambos coexistan en paralelo.								
8-Promover el otorgamiento de licencia al personal AIS y ejecutar estudio y aplicación de requisitos para la contratación de nuevo personal.								
9-Proyectar una estructura armónica del Servicio AIS en ambiente AIM así como el enlace con otras especialidades dentro del ATM.								
10-Identificar y resolver los aspectos legales y financieros de datos origen, intercambio y explotación.								
11-Emprender el desarrollo ampliado de AIXM y AICM para la adopción de una base de datos global mundial.								
12-Identificar la necesidad de enmienda de los SARP's OACI, como el requisito para lograr los objetivos y que progresen a través de la maquinaria de la OACI.								
13-Planificar la armonización de la parte civil y militar								

4.6 Red de intercambio de información Aeronáutica



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Vigilancia de la Seguridad Operacional

4.1 Programa Universal de Auditoría de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)

4.1.1 La Reunión tomó nota que el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) se integraron administrativamente en agosto de 2006, en la Subdirección de Auditorías de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación (SSA), bajo el Despacho del Secretario General. Los informes de situación sobre las actividades del USOAP y el USAP se presentan al Consejo cada dos períodos de sesiones y su presentación más reciente fue durante el 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Este informe reconoció que se alinean los Objetivos estratégicos pertinentes y los resultados previstos del Plan de actividades de la Organización con el resumen de la implantación de cada programa.

4.1.2 La Reunión fue informada que la Oficina NACC de la OACI, condujo un seminario en la preparación, conducción y reporte de auditorías del sistema integrado de auditorías (CSA) en la Ciudad de México en julio de 2007, para apoyar a los Estados en su preparación ante las auditorías programadas para 2007, 2008 y 2009.

4.1.3 La Secretaria informó que las auditorías USOAP realizadas en Centro América y el Caribe muestran ciertas similitudes en sus resultados. En el **Apéndice A** a esta parte del Informe se encuentra una gráfica que representa promedios globales y una relación entre el promedio global y los resultados de los Estados de Centroamérica y el Caribe, tomando en cuenta que todavía se arrastra un residual de deficiencias de las áreas de licencias al personal, operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad de auditorías anteriores.

4.1.4 De conformidad con la Resolución A35-6 de la Asamblea, los informes finales completos de las auditorías efectuadas están a disposición de los Estados contratantes junto con toda la información pertinente derivada de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD), a través del sitio Web seguro de la OACI. El **Apéndice B** a esta parte del Informe contiene información sobre la situación de los informes de auditoría pendientes de publicación. El último plan de actividades de la Sección de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SOA) correspondiente a 2007 y 2008 se ha distribuido a los Estados y puede consultarse en el sitio de ICAO-NET. El USOAP se está aplicando de acuerdo con el calendario previsto, en el marco del presupuesto y en forma consecuente con lo encargado por la Asamblea y el Consejo.

4.1.5 La Reunión fue informada de sobre los esfuerzos en la Sede de la OACI respecto al trabajo conjunto entre los hallazgos detectados durante las auditorías USOAP y las deficiencias identificadas durante las misiones realizadas por los Oficiales de las Oficinas Regionales.

4.1.6 Cuba comentó que la gran experiencia adquirida a través de la auditoría USOAP les ha permitido identificar varias deficiencias y mejoras al sistema. Igualmente Jamaica informó de sus experiencias en la Auditoría USOAP realizada e indicó la posibilidad de desarrollar casos de negocios según lo identificado durante las auditorías USOAP, tema que puede ser incluido en las tareas del Proyecto Regional CAR.

4.2 Desarrollo Regional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional

4.2.1 La Secretaria informó del desarrollo y resultados alcanzados en el Taller sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR) celebrado en Bogotá, Colombia, del 19 al 23 de mayo de 2008.

4.2.2 Con referencia a este taller, la Reunión consideró a bien reiterar las siguientes acciones a realizarse por parte de los Estados/Territorios:

- que los Estados/Territorios respondan al cuestionario sobre el estado actual de la legislación, reglamentación y programas de seguridad relacionados con el GSI/3 – *Notificación Eficiente de Errores e Incidentes*; la protección de la información operacional sobre peligros en la aviación, enviado a través de la comunicación Ref. N 1/17, EMX0890 del 19 de agosto de 2008 antes del **15 de septiembre de 2008**; y
- nominen expertos en aviación legal para realizar un estudio sobre la legislación, reglamentación de la aviación y programas de seguridad operacional para apoyar el GSI/3 antes del **15 de septiembre de 2008**.

4.2.3 La Reunión tomó nota que dentro de los acuerdos y resultados del Taller GASR, se estableció la formación del Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano (RASG-PA). La información de los antecedentes y el borrador de los términos de referencia del RASG-PA fueron distribuidos a los participantes del Taller GASR y posteriormente enviados a todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales para su información.

4.2.4 La Reunión fue informada que el Comité Ejecutivo del RASG-PA, en su reunión celebrada en la Ciudad de México, México, del 4 al 5 de agosto de 2008, revisó los resultados del Taller GASR y acordó el trabajo futuro relacionado con la implantación exitosa de las Iniciativas Mundiales de Seguridad Operacional (GSI) – GSI/2; GSI/3; GSI/5; GSI/12.del GASR.

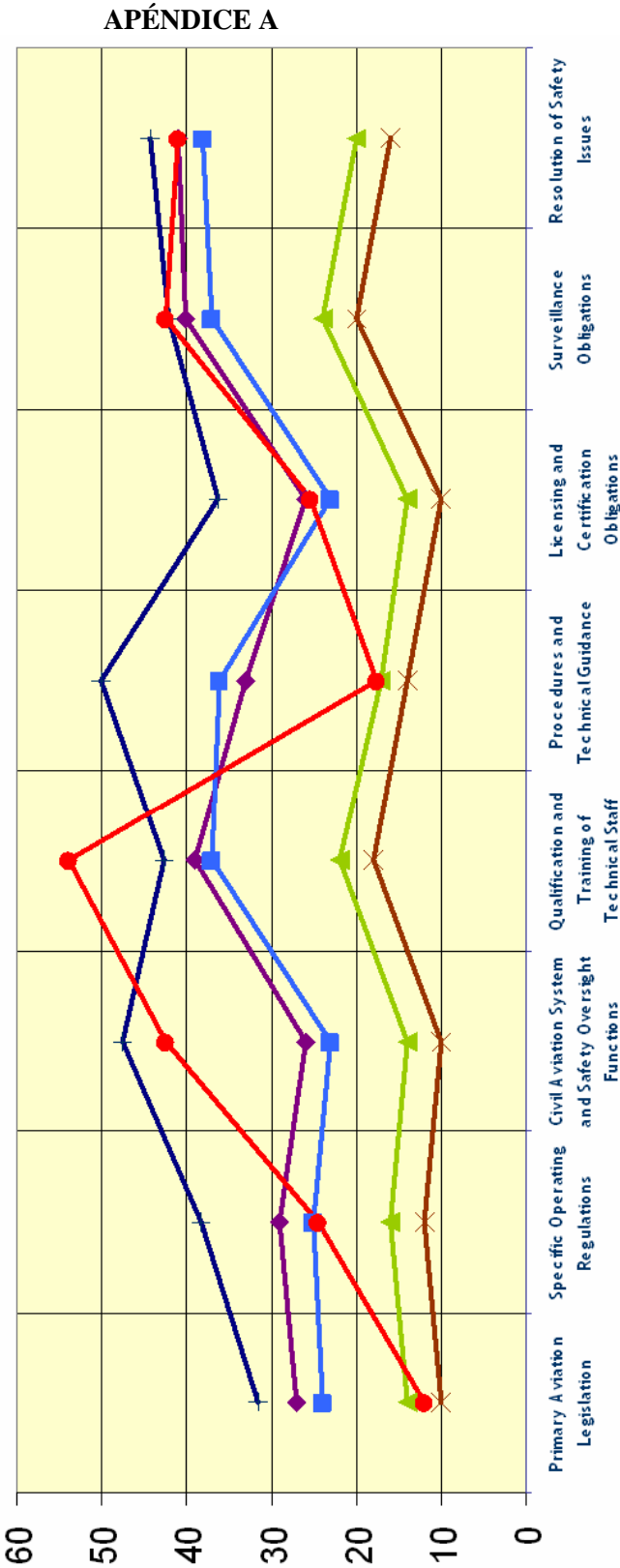
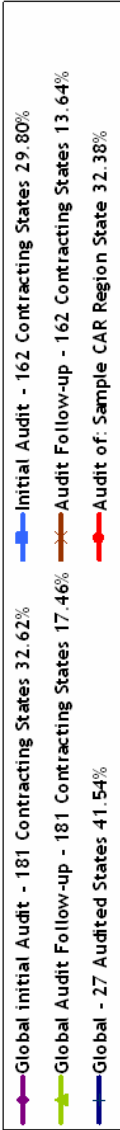
4.2.5 Por la importancia de los trabajos a realizarse a través del RASG-PA, la Reunión acordó enfatizar la acción de proporcionar a la Oficina NACC de la OACI las nominaciones del personal de seguridad operacional de alto nivel como representantes de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales a la Primera Reunión del RASG-PA a celebrarse en Puntarenas, Costa Rica, del 10 al 14 de noviembre de 2008, antes del **15 de octubre de 2008**.

4.2.6 La Reunión fue informada de los avances logrados a nivel de los Estados de Centroamérica, con la asistencia de COCESNA/ACSA, en los temas relacionados con operaciones aéreas, aeronavegabilidad, aeródromos, seguridad (AVSEC), tránsito aéreo (ATM) y la implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

Critical Elements of a Safety Oversight System

(Applied to all Safety related Annexes)

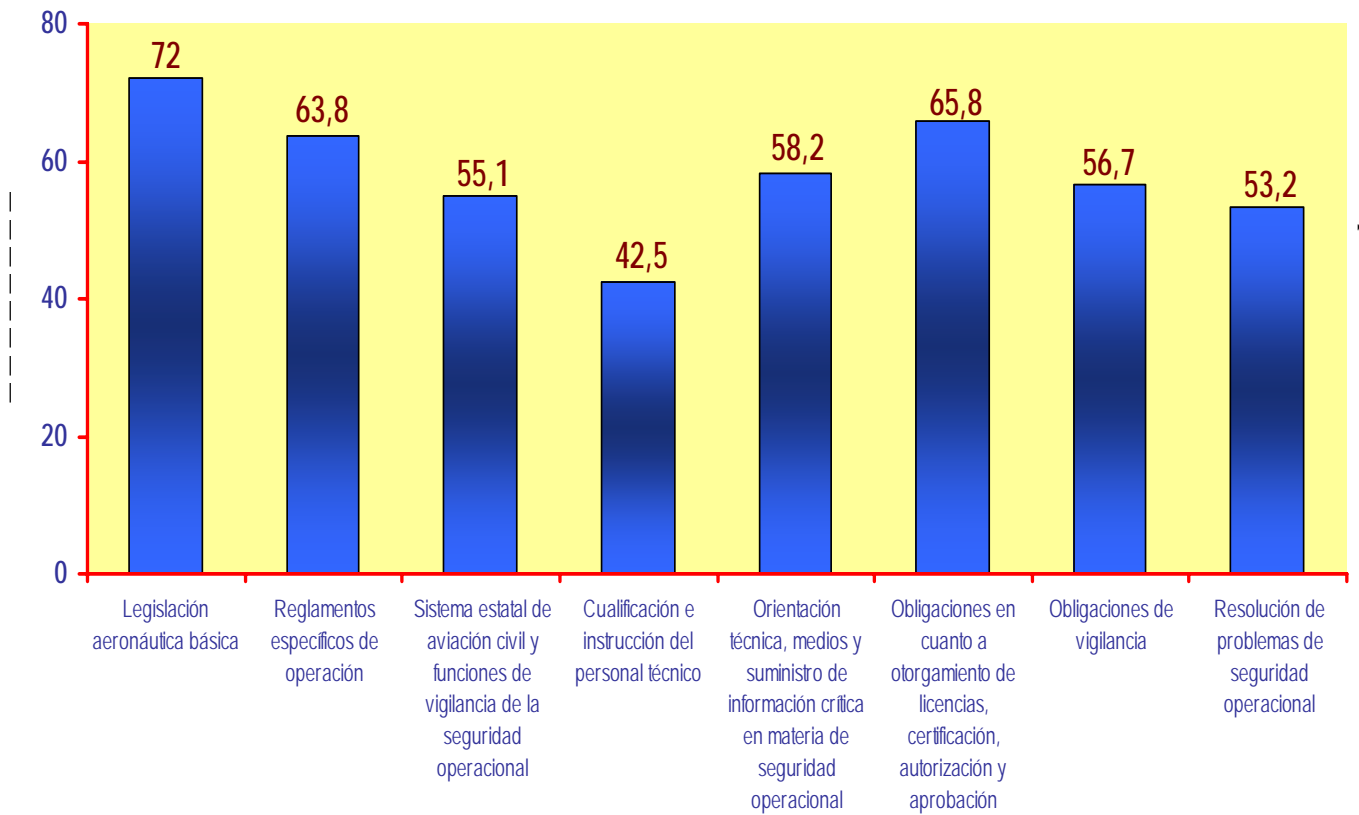
Lack of Effective Implementation (%)



APÉNDICE B

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

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



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad de la Aviación (AVSEC)

5.1 Programa Universal de Auditoria de Seguridad de la OACI

5.1.1 La Secretaria presentó a la Reunión información sobre las actividades y resultados generales del Programa Universal de Auditorías de Seguridad de Aviación (USAP) y el progreso de la implantación de los planes de acción de medidas correctivas que los Estados deben aplicar para cumplir con las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre AVSEC del Anexo 17.

5.1.2 La Reunión notó que existen falencias en el avance de la implementación y cumplimiento de fechas de los planes de acción de medidas correctivas respecto a las recomendaciones del informe de la primera auditoría AVSEC, como sigue:

a) **Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC)
(Norma 3.1.1, Anexo 17)**

El PNSAC ha sido elaborado en todos los Estados de la región. No obstante, en muchos de los casos este programa todavía se encuentra en fase de borrador, en proceso de aprobación por el ejecutivo del Gobierno de los Estados o por la autoridad competente dejando falencias en el marco legal y normativo. En el caso de haber sido aprobado, generalmente, no ha sido difundido y mucho menos implantado.

b) **Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC)
(Norma 3.1.6, Anexo 17)**

En muchos de los casos este programa todavía se encuentra en fase de desarrollo o borrador, o en proceso de aprobación por la autoridad competente, dejando por lo tanto, falencias en el marco legal y normativo respecto a la instrucción en materia de seguridad de la aviación del personal involucrado en tareas de revisión e inspección AVSEC. En el caso de haber sido aprobado, no ha sido difundido y tampoco ha sido aplicado o por el contrario, no contiene los criterios claros y específicos para la formación de personal AVSEC, instrucción en el puesto de trabajo (OJT) y tampoco criterios de certificación del personal e instructores AVSEC.

c) **Programa Nacional de Control de la Calidad (PNCC) (Norma 3.4.4, Anexo 17)**

Como en los casos anteriores, este programa se encuentra en proceso de desarrollo o aprobación; generalmente este documento no incluye los procedimientos de cómo la autoridad de aviación civil se asegura de la vigilancia eficiente de la aplicación eficaz de las medidas y procedimientos de seguridad aplicadas por los proveedores de estos servicios; sean administradores de aeropuertos, entidades privadas contratadas por el estado, o entidades estatales asignadas a realizar esta tarea. En la mayoría de los casos, las entidades encargadas de realizar las tareas de vigilancia AVSEC, carecen de los medios materiales y de personal calificado idóneo para llevar a cabo la vigilancia a nombre del Estado. Este personal en muchos casos carece de la potestad legal para implantar la vigilancia AVSEC o en su caso formas y medios legales (reglamentos de infracciones y/o sanciones) para hacer cumplir con la normativa AVSEC.

d) **Plan de Contingencias (Norma 5.1.4, Anexo 17)**

Si bien muchos Estados han desarrollado Planes de Contingencias, estos planes no fueron coordinados con las entidades involucradas, principalmente con aquellas entidades estatales que prestan la respuesta ante un acto de interferencia ilícita, lo que refleja el desconocimiento de los procedimientos que cada entidad involucrada debe implantar llegado el momento. De otra forma y aunque no existe un requerimiento de establecer un Plan nacional de Contingencia, por lo general, las entidades involucradas carecen del conocimiento sobre cuales son los criterios del Estado respecto al manejo y los procedimientos ante la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.

e) **Comité Nacional de Seguridad (Norma 3.1.5, Anexo 17)**

Si bien existen leyes de creación para un Comité Nacional de Seguridad o arreglos similares, en muchos de los Estados, estos no se han reunido desde su creación y por lo general las leyes requieren ajustes sobre la conformación de los miembros de dichos comités.

f) **Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA), (Norma 3.2.1, Anexo 17)**

Todos los Aeropuertos cuentan con un Programa de Seguridad de Aeropuerto, por lo general aprobado, no obstante, en algunos casos general no están adaptados a los recursos y necesidades específicas de cada aeropuerto, y en su gran mayoría requieren incluir mayores procedimientos para asegurar el cómo se aplicará la normativa nacional para la aplicación eficaz de las medidas de seguridad.

g) **Programa de Seguridad del Explotador aéreo (PSE), (Norma 3.3.1, Anexo 17)**

No todos los Estados reciben los PSE para su revisión y aprobación por parte de la autoridad de aviación civil. Si bien en algunos casos se han incorporado los criterios de presentar dichos PSE al momento de solicitar un permiso o certificación de explotador/operador aéreo, no existe una coordinación al interior de la autoridad de aviación civil para asegurar que dichos PSE son revisados por el personal idóneo AVSEC. Por otra parte, los PSE generalmente reflejan información general, como en los casos de los explotadores extranjeros, que contienen información de su casa matriz, y por lo tanto no han sido adecuados a las condiciones, medios y recursos de los aeropuertos de los Estados donde operan.

5.1.3 Se informó a la Reunión que con la finalidad de asistir a los Estados respecto a estas deficiencias AVSEC, la OACI ha desarrollado programas de instrucción zonificando las regiones y agrupando los Estados para que éstos se beneficien con la instrucción y de esta manera poder ayudarlos a avanzar en sus planes de acción correctiva. No obstante, no todos los Estados aprovechan de dicha instrucción, y algunas actividades deben ser canceladas por falta de participantes, como sucedió con los Seminarios sobre el contenido del Segundo Ciclo de Auditorías USAP.

5.1.4 La Reunión convino en que los Estados/Territorios deben garantizar la implementación efectiva de los planes de acción correctivo de los Estados respecto a las recomendaciones del informe de auditoría USAP antes de la visita de seguimiento del primer ciclo, notificando el avance de sus planes de acción a la OACI.

5.2 Actividades Regionales AVSEC

5.2.1 La Reunión tomó nota de los varios talleres realizados por la OACI en el 2008, orientados al desarrollo de un Programa Nacional de Certificación de personal AVSEC y Cursos para Instructores AVSEC para incrementar el número de formadores disponibles en los Estados, así como de la planificación del Programa Nacional de Instrucción AVSEC (PNISAC) y el Programa Nacional de Seguridad de la Carga para el 2009.

5.2.2 Igualmente, la Reunión fue informada que además de los talleres mencionados anteriormente, la OACI continúa con los cursos regulares basados en conjuntos de material didáctico normalizado en seguridad de la aviación (CMDN) impartidos en los Centros Regionales de Instrucción de Seguridad de la Aviación (ASTC), como Cursos de Inspectores/Audidores Nacionales, Cursos de certificación de Instructores OACI, y también cursos sobre Programa Nacional de Instrucción AVSEC (PNISAC) entre otros. En el **Apéndice A** a esta parte del Informe se adjunta la programación de talleres y cursos de instrucción, para los meses restantes del 2008 y el primer trimestre del 2009.

5.2.3 La Secretaria recordó a la Reunión que la OACI puede apoyar a los Estados proporcionando información sobre proyectos de cooperación técnica respecto a temas AVSEC.

5.2.4 También se recordó a la Reunión que dentro de los acuerdos de los Estados se encuentra la contribución al Plan de Acción AVSEC de la OACI, y entre ellas la provisión de personal calificado como Instructores/Expertos de Corto Plazo (STE), por lo que se exhorta a los Estados a continuar con dicho aporte, tanto para instrucción como para asesoramiento, para el mejoramiento de la seguridad de la aviación civil de la región.

5.2.5 Se informó a la Reunión de la resolución del Consejo de la OACI de mantener los términos de referencia de Planeación e Implementación de los Grupos Regionales de Implementación (PIRG), excepto los de los grupos regionales del África (AFI) y de las Regiones CAR/SAM (GREPECAS), cuyos términos de referencia fueron enmendados para excluir los temas en materia de seguridad de la aviación. La razón para la separación del AVSEC/COMM del mecanismo de GREPECAS se debe a que la Comisión de Navegación Aérea (ANC) no es la entidad apropiada para manejar dicha materia., y se aclaró que la OACI no está abandonando el tema de seguridad de la aviación, por lo que este comité continuará funcionando como el Grupo AVSEC-FAL NAM/CAR/SAM, un foro independiente y multi-regional para armonizar y unir eficientemente los esfuerzos de los pequeños grupos regionales y sub-regionales para evitar duplicar esfuerzos y reducir los gastos limitados de algunos Estados.

5.2.6 Tomando en cuenta la necesidad de implementar las acciones correctivas detectadas durante las Auditorías USAP, la importancia de los puntos de Contacto para agilizar estas soluciones y mejoras y demás actividades necesarias para poder implementar mejoras en la seguridad de la aviación civil en los Estados/Territorios, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSION NACC/DCA/3/10 MEJORAS EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Que los Estados/Territorios NAM/CAR:

- a) continúen apoyando el USAP y asegurar la implantación de sus planes de medidas correctivas en cumplimiento de las SARPS del Anexo 17;
- b) proporcionen especialistas AVSEC calificados en la forma de Expertos de Corto Plazo (STE) para proporcionar capacitación para el Calendario de Capacitación;
- c) contribuir al Plan de Acción AVSEC;
- d) participen en cursos y seminarios sobre certificación del escrutinio de la seguridad de la aviación organizados por la OACI para el 2008 – 2010;
- e) proporcionar a la OACI la información actualizada de sus Puntos de Contacto tanto de Facilitación (FAL), como de Seguridad de la aviación (AVSEC) (si no lo ha hecho) antes del 28 de noviembre de 2008;
- f) implanten las directrices respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles; y
- g) proporcione a la OACI información oportuna sobre actos de interferencia ilícita que hayan ocurrido dentro de su territorio.

5.2.7 Como acción de seguimiento a esta conclusión, la Reunión convino en que los Estados/ Territorios deben proporcionar a la Oficina NACC de la OACI los nombre de sus especialistas a corto plazo antes del **31 de octubre de 2008** (inciso b), quedando las acciones a los incisos a), c), e) y f) a informarse a mas tardar para la Reunión NACC/DCA/4.

APÉNDICE A
ICAO/CANADA TRAINING PROGRAM
PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN OACI/CANADA
2008-2009

REGULAR PROGRAM: Training Program Course PROGRAMA REGULAR: Programa Nacional de Instructores			
Host State/Territory Estado Sede	Dates Fechas	Venue Sede	Participants Participantes
ASTC Trinidad & Tobago	14-24 OCT 2008	ASTC Port of Spain	CAR/SAM English Speaking Countries Países de habla inglesa de la Región CAR/SAM
ASTC Argentina	4-14 NOV 2008	ASTC Buenos Aires CIPE	CAR/SAM Spanish Speaking Countries Países de habla española de la Región CAR/SAM
ICAO CANADA TRAINING PROGRAM: Screener Certification Workshop PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN OACI-CANADA: Taller sobre Certificación de personal operador de equipos de seguridad de la aviación			
1. México	24-28 NOV 2008	Morelia, Mexico	Mexico
2. Colombia	1-5 DEC 2008	Bogotá, Colombia	Colombia, Ecuador, Venezuela
ICAO CANADA TRAINING PROGRAM: Instructors Course PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN OACI-CANADA: Programación de Instrucción			
1. Brazil	21-29 OCT, 2008	Brazil	Brazil
2. Panama	18-26 NOV 2008	Panama	Costa Rica Nicaragua Panama
3. Peru	2-10 DEC, 2008	Peru	Bolivia Chile Peru
4. Bahamas	2-10 DEC, 2008	Bahamas	Bahamas Belize Jamaica
5. Uruguay	20-28 JAN 2009	Uruguay	Argentina Paraguay

REGULAR PROGRAM: Training Program Course PROGRAMA REGULAR: Programa Nacional de Instructores			
Host State/Territory Estado Sede	Dates Fechas	Venue Sede	Participants Participantes
			Uruguay
6. French Antilles	27 JAN -4 FEB 2009	Martinique, French Antilles	French Guiana Haiti French Antilles
7. Aruba	20-28 JAN 2009 20-28 ENE 2009	Aruba	Aruba Guyana Netherlands Antilles Suriname Trinidad and Tobago
8. El Salvador	3-11 FEB 2009	El Salvador	El Salvador Guatemala Honduras
9. Antigua and Barbuda	3-11 MAR 2009	Antigua and Barbuda	Antigua & Barbuda Barbados Dominica Grenada St.Kitts & Nevis St.Lucia St.Vincent & the Grenadines
10. Cuba	3-11 MAR, 2009	Cuba	Cuba Dominican Republic
11. Venezuela	10-18 MAR, 2009	Venezuela	Colombia Ecuador Venezuela
12. Mexico	17-25 MAR, 2009	Mexico	Mexico

Note: Starting the second trimester of 2009, there will be more workshops and courses regarding National Cargo Security Programme for all States. States will keep the same grouping for this new training.

Nota: Durante el segundo trimestre del 2009, habrá más talleres y cursos correspondientes al Programa Nacional de Seguridad en la Carga para todos los Estados. Para dicha instrucción, se mantendrán los mismos grupos de países que en el programa anterior.

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

6.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión trató los temas de planificación de recursos humanos y su capacitación, el nuevo sitio web de la Oficina Regional NACC de la OACI, el proceso de consulta a los Estados/Territorios/Organizaciones internacionales sobre las Oficinas Regionales de la OACI, la propuesta de reuniones para el 2009, y el tema de la próxima reunión de la NACC/DCA.

Planificación de Recursos Humanos y Capacitación

6.2 Respecto a la planificación de recursos humanos y capacitación, la Reunión reconoció la necesidad de disponer del personal adecuado y de su preparación para atender los sistemas y servicios de la navegación aérea. A este punto la Reunión fue informada de que el tema de capacitación y recurso humano que anteriormente se estaba gestando a través del Subgrupo respectivo de GREPECAS, fue desactivado por falta de actividad y que este tema deberá ser desarrollado por separado por cada Subgrupo de GREPECAS según sus áreas respectivas.

6.3 La Reunión felicitó a Cuba y República Dominicana por sus nuevas modernas instalaciones destinadas a la capacitación y preparación de personal operativo y técnico de los servicios de navegación aérea. Similarmente la Reunión fue informada de otros Centros de Capacitación disponibles en Colombia con la CEA, en Jamaica, y en Barbados el cual ha sido designado instalación TRAINAIR.

6.4 Cuba indicó de la necesidad de capacitación avanzada en el área de AIS, más considerando la transición al AIM y a la implementación del e-TOD.

6.5 Tomando en cuenta las mejoras que se están realizando en el sitio Web de la OACI y con el fin de promover los contenidos didácticos y otros eventos relevantes de los Centros de Instrucción existentes en la Región, la Reunión solicitó a la OACI considerar implementar un enlace o sección en el sitio Web para acceder a esta información. Esta facilidad permitirá disponer de mayor información sobre los eventos que se están impartiendo en la Región y con ello fomentar las actividades regionales de Capacitación.

6.6 Acorde a las conclusiones de reuniones previas de las regiones CAR y SAM la Secretaría presentó guías para la planificación regional de recursos humanos y capacitación, que se adjuntan en el **Apéndice A** a esta parte del Informe. El objetivo es asistir a las administraciones para que planifiquen y establezcan sus programas de capacitación y la programación de cursos por parte de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIACS), y las necesidades regionales en materia de recursos humanos y capacitación en las diferentes áreas aeronáuticas. Considerando la necesidad de impulsar el desarrollo de la capacitación y los recursos humanos, la Reunión adoptó las siguientes Conclusiones:

**CONCLUSIÓN NACC/DCA/3/11 PLANIFICACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y DE
CAPACITACIÓN EN LAS REGIONES NAM/CAR**

Que aquellos Estados/Territorios/Organismos Internacionales que aún no cuenten con una planificación de los recursos humanos de los servicios de navegación aérea, de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil, consideren el material de orientación que se incluye en la Apéndice A a esta parte del Informe, y

- a) desarrollen más tardar para el **30 de septiembre del 2009**, un Plan de Recursos Humanos proyectado que incluye un programa de capacitación del personal de aviación civil involucrado en la implementación y operación del sistema ATM, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil; y
- b) promuevan la asistencia de sus especialistas en las actividades respaldadas por la OACI (cursos, seminarios, talleres, etc.) teniendo en cuenta que tales actividades se realizan con el objeto de complementar y actualizar la capacitación del personal de aviación civil.

CONCLUSIÓN NACC/DCA/3/12 ESTRATEGIA DE CAPACITACIÓN AERONAUTICA PARA LA REGIÓN CAR

Que la OACI en coordinación con los Estados de la Región CAR elaboren una estrategia regional de capacitación que incluya:

- a) determinar las necesidades de capacitación de los Estados CAR;
- b) desarrollo de Instructores Regionales, para capacitar personal técnico aeronáutico de las Administraciones de Aviación Civil de la Región CAR;
- c) acuerdos para compartir planes y programas de capacitación entre los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIACs) de la Región CAR, teniendo en cuenta los programas de asistencia de cooperación técnica de la OACI;
- d) desarrollar directrices de capacitación regionales de conformidad con las directrices del programa TRAINAIR de OACI; y
- e) presentar los avances de esta estrategia regional a la Reunión NACC/DCA/4.

Nuevo sitio Web de la Oficina Regional NACC de la OACI

6.7 La Reunión fue informada de los trabajos y actividades que esta realizando la Oficina Regional NACC de la OACI para mejorar y evolucionar a un nuevo sitio Web. Este nuevo sitio web servirá como una herramienta para el intercambio de información y coordinación de eventos relevantes a la navegación aérea para las regiones NAM/CAR. En adición a las secciones actuales, el sitio será mejorado con nuevas secciones exclusivas para el uso de los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales (protegidas con usuario y contraseña*) así como nuevas secciones públicas que incluyan información de utilidad y relevancia.

6.8 Se recordó a la Reunión que mediante la comunicación a los Estados Ref. NA 6-1.6.1, EMX0882, de fecha 14 de agosto de 2008, se invitó a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales NAM/CAR a proporcionar a más tardar el **10 de octubre de 2008**:

- la información que su Estado/Territorio/Organización Internacional considere relevante incluir en el sitio web de la Oficina NACC; y
- los enlaces que desee ser incluidos.

6.9 OACI informó que el sitio web actual, cuyo dominio es www.icao.int/nacc se mantendrá funcionando en paralelo hasta la liberación final del nuevo sitio web, cuyo dominio será www.mexico.icao.int y el cual podrá visitarse a partir del 8 de septiembre de 2008. Ambos sitios estarán en función simultánea, previéndose la versión final para finales de octubre de 2008.

6.10 La Reunión felicitó a la Oficina NACC de la OACI por esta iniciativa, identificando a este sitio Web como una valiosa herramienta para facilitar a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales el acceso a la información, el intercambio de ideas y agilización de los procesos para la implementación de los sistemas y servicios en las regiones NAM/CAR. En este sentido se propusieron varias mejoras a considerarse como el acceso a los sitios Web de cada Autoridad de Aviación Civil y Organizaciones internacionales de las Regiones NAM/CAR.

Proceso de consulta a los Estados/Territorios/Organizaciones internacionales sobre las Oficinas Regionales de la OACI

6.11 La Reunión recordó que el Consejo de la OACI estableció el grupo de trabajo sobre eficiencia (WGOE) para realizar un estudio sobre las oficinas regionales de conformidad con las recomendaciones del Comité de Finanzas de proveer recomendaciones detalladas para el próximo ciclo de preparación del presupuesto del trienio.

6.12 La meta es examinar la estructura y enfoque del Programa Regional, tomando en cuenta las necesidades de los Estados Contratantes así como los recursos disponibles en toda la Organización. El proyecto busca que sea más eficiente el desarrollo y vigilancia de la implantación de los planes regionales, subregionales y nacionales basados en la Plan Mundial de Navegación Aérea y proporcionara informes de progreso periódicos.

6.13 A este respecto, la Secretaría distribuyó la carta circular S 2/12.1-08/56, de fecha 1 de agosto de 2008, junto con instrucciones para completar la encuesta en línea, por medio de la cual se solicitó a los Estados evaluaran su satisfacción con el Programa Regional. Y que completaran y entregaran la encuesta electrónica en línea sobre la Revisión del Programa Regional de la OACI para asegurar un futuro apoyo y asistencia en las actividades regionales a más tardar el **15 de septiembre de 2008**.

Propuesta de Reuniones para el 2009

6.12 La Reunión convino en que para lograr un sistema mundial continuo de navegación aérea, tal y como lo propone el Plan Mundial de Navegación Aérea, se requiere que el personal tenga el conocimiento adecuado particularmente tomando en cuenta que los nuevos sistemas CNS/ATM se basan en muchos conceptos nuevos, y su implantación presenta un desafío aún más complejo.

6.13 La Reunión fue informada que varios Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales han expresado la necesidad de que la OACI realice y/o organice ciertas reuniones/eventos con el fin principal de conocer más en detalle las consideraciones relevantes para la implementación de los nuevos sistemas y conceptos CNS/ATM del Plan Mundial de Navegación Aérea y entender mejor el avance, desarrollo y aplicación de las SARPS para la implementación de los sistemas bajo el concepto operacional ATM.

6.14 En este sentido, la Secretaría indicó que la OACI puede organizar y coordinar la realización y temática de las reuniones y eventos necesarios, sin embargo, en la mayoría de los casos, el apoyo u oferta de algún Estado/Territorio/Organización Internacional es necesaria para cubrir los aspectos de logística de dichos eventos. Se identificó que ya varios de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales en la región NAM/CAR disponen de instalaciones adecuadas y propias para la realización de eventos de capacitación, tales como los propios Centros de Capacitación y formación Aeronáutica, que en la mayoría de los casos disponen de todos los elementos necesarios para poder realizar este tipo de eventos.

6.15 En el **Apéndice B** a esta parte del informe se adjunta el programa preliminar de reuniones, talleres y seminarios para el 2009 que se ha formulado para atender estos requerimientos y que necesitarán del apoyo por parte de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales. Cada evento se acompaña de las fechas tentativas para su realización, la participación estimada y algunos comentarios relevantes a su realización. A este particular Jamaica manifestó su voluntad de auspiciar los Talleres de “Taller en Inglés sobre el Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea” y “Curso Avanzado de Evaluación de la Seguridad Operacional ATS”. Algunos otros Estados/Territorios indicaron su apoyo a los mismos, e informaran a la Oficina Regional NACC de la OACI la disponibilidad de poder auspiciar estos eventos. En este sentido la Reunión convino en que la Oficina NACC de la OACI remitirá a más tardar el **31 de octubre de 2008** el calendario preliminar de eventos de 2009 indicando cuáles eventos requieren el auspicio por parte de los Estados / Territorios / Organizaciones Internacionales.

6.16 De igual forma, la Reunión fue informada de la propuesta global de eventos, reuniones y seminarios/talleres contemplada para el 2009, en la cual se destacó las reuniones de los Grupos de Trabajo de la NACC/WG (C/CAR/WG, CA/ANE/WG, E/CAR/WG y CAN/MEX/USA). En este sentido se informó a la reunión que en vista del auspicio de las anteriores reuniones de la CAR/WG/01 y NACC/WG/02 por parte de Trinidad y Tabago y Jamaica, respectivamente, las próximas reuniones de C/CAR/WG e E/CAR/WG correspondería a Estados Unidos y a Antigua y Barbuda, respectivamente según la rotación de reuniones predefinida.

Próxima reunión de la NACC/DCA

6.17 Con el objetivo de evitar la temporada de huracanes, la Reunión convino que la Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/4) se realice en el mes de mayo/junio de 2011.

APÉNDICE A

GUÍA PARA LA PLANIFICACIÓN REGIONAL DE RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN

Introducción

1 Los modernos sistemas de navegación aérea requieren estrategias de planificación de capacitación y de planificación de recursos humanos para garantizar el suficiente personal y enfatizar mejoras en las actividades de capacitación como parte de su cultura organizacional para lograr un desempeño homogéneo de todos sus miembros.

Estrategia de planificación de recursos humanos

2 El primer paso de una estrategia de planificación de recursos humanos consiste en desarrollar un estudio de los factores para calcular el número de personal requerido acorde a las funciones particulares a cada puesto y a cada unidad de trabajo y a la demanda del tránsito aéreo pronosticada. Para ello, es necesario tomar en consideración las tareas y cargas de trabajo. Algunas metodologías de análisis se establecen en el Doc 9426 - *Planificación ATS*.

3 También, debería considerarse que el personal debe cumplir con los requisitos mínimos de habilidad, conocimientos y familiarización en la unidad que corresponda a la posición de trabajo. Elementos adicionales a tomar en consideración son los descansos semanales, vacaciones y ausencias previstas. Algunos métodos requieren establecer del día más ocupado del año y/o las horas pico.

4 Para lograr estas metas, se debería establecer una estrategia de actividades concretas según el promedio de crecimiento del tráfico, con periodos de 3 ó 5 años; un enfoque completo debería considerar las metas y evolución de la organización a largo plazo. La revisión periódica anual de necesidades de recursos humanos y capacitación permitirá a la organización mantener el nivel de personal requerido para satisfacer la demanda de servicio operacional. La estrategia debería tener una clara visión y metas para que todos los miembros de la organización se comprometan a lograrla.

Estrategia de capacitación

5 La capacitación se distingue como un elemento crítico para que la organización se mantenga en los estándares de competitividad internacional y a la vez mantener un crecimiento interno acorde a los mismos objetivos de la organización. Este enfoque requiere planificar un entrenamiento muy completo desde los niveles básicos hasta los más avanzados.

6 La capacitación estratégica normalmente se inicia con un desarrollo de planes y programas de amplia visión para lograr el más alto desempeño profesional de todos los miembros, lo que dará como resultado claros beneficios de productividad para la organización; un beneficio va a la par con el otro. Algunos proveedores de servicio en las Regiones CAR y NAM ya trabajan con esta visión, teniendo en cuenta las necesidades actuales y las necesidades que se presentaran en el futuro.

7 En primera instancia, se requiere un plan de capacitación que cubra las necesidades del servicio y que al mismo tiempo le permita al personal desarrollar las suficientes habilidades y conocimientos técnico, operativas y de gestión.

8 Acorde a las últimas discusiones del Grupo de Tarea de Capacitación y Recursos Humanos del GREPECAS, una buena estrategia de capacitación se podría dividir como sigue:

Capacitación formal básica.

9 El objetivo de esta capacitación es asegurar que el personal obtenga los conocimientos y habilidades básicas para desempeñar sus funciones eficientemente acorde a los objetivos de la organización.

Familiarización o introducción en las unidades de trabajo

10 Su objetivo proporciona a todo el personal ATC capacitación de introducción en las tareas de las unidades de trabajo a las que han sido asignados o a nuevos procedimientos o que tendrán vigencia en un futuro cercano tales como: cambios a los manuales de operación, SID, STAR, NPA, mejoras al servicio, etc.

11 Este tipo de capacitación proporciona al personal un mejor entendimiento de la interacción de funciones internas de la organización, los procesos y técnicas, relaciones, etc., lo cual tendrá como resultado un servicio seguro y eficiente.

Capacitación recurrente

12 El personal ATS debería recibir capacitación periódica incluyendo los objetivos y procedimientos actuales aplicables a la unidad y/u organización, a fin de mantener los más altos niveles de servicio (V. g., procedimientos operacionales, fraseología, cartas de acuerdo entre dependencias ATS, etc.).

13 En este rubro también se debería considerar que el personal sea capacitado de manera recurrente según las funciones desempeñadas.

Capacitación de Competencia en el Desempeño

14 Es importante monitorear periódicamente el desempeño de las dependencias para detectar las necesidades de capacitación. El monitoreo y evaluación ocasionales del desempeño organizacional detectarán deficiencias en el servicio suministrado.

15 Se debería considerar un programa de competencia de capacitación que permita solventar las deficiencias encontradas mediante cursos capacitación adicional. El objetivo de esta capacitación es ayudar a que el personal mantenga la competencia en el desempeño para mantener y mejorar la calidad del servicio requerido.

16 Según las necesidades de la organización, adicionalmente se debería considerar programas de capacitación de especialización, la cual permitirá al personal lograr categorías de mayor responsabilidad. Estos cursos normalmente deberían estructurarse en función de las necesidades de la organización y deberían apuntar hacia altos niveles de desempeño en colaboración con la comunidad internacional.

- - - - -

APÉNDICE B
PROPUESTA DE EVENTOS PARA AUSPICIARSE: SEMINARIOS/TALLERES 2009

No.	Título del Evento	Objetivos Principales	Fechas tentativas	Participación	Comentarios
1.	Seminario/Taller sobre Aplicaciones Tierra-Tierra del ATN	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proporcionar a los Estados / Territorios / Organizaciones internacionales de un foro de información, análisis, debate e intercambio de experiencias y aspectos a considerar en la planificación e implementación de las aplicaciones tierra-tierra del ATN. 2. Temas relevantes a cubrir: implementación de sistemas AMHS y AIDC, nuevos SARPS IPS, gestiones regionales para la implementación. 	25-27 Mayo	CAR/SAM	
2.	Seminario Taller sobre Enlaces de datos y Aplicaciones Aire-Tierra del ATN	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dar conocer las experiencias en la implementación de transmisión de datos en otras regiones, las funcionalidades o aplicaciones implementadas a través de estos enlaces, los SARPS actuales y previstos por la OACI 2. Aspectos y consideraciones relevantes para la implementación de estos enlaces y la experiencia en ensayos realizados 3. Comparación de las diferentes técnicas para estas aplicaciones. 	2-4 Noviembre	CAR/SAM	
3.	Estudios Aeronáuticos en el Ámbito AGA	Identificar dentro de la normatividad OACI en cuanto a diseño y operación de aeródromos y certificación de aeródromos, aquellos aspectos que podrán requerir estudios aeronáuticos en el ámbito AGA, principalmente en temas relacionados con RESAs, franjas de pista, control de obstáculos y otros.	8-12 Junio	CAR/SAM	
4.	Conferencia Internacional sobre Prevención del Peligro Aviario y Fauna Silvestre	Dar a conocer a los Estados/Territorios sobre las actividades del Comité Regional CARSAMPAF sobre prevención del peligro aviario y fauna con el fin de incorporar a mas Estados miembros y se implementen programas de control en los aeropuertos de ambas Regiones.	23-27 Noviembre	CAR/SAM	

No.	Título del Evento	Objetivos Principales	Fechas tentativas	Participación	Comentarios
5.	Taller en Inglés sobre el Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea	Dar a conocer a los Estados/Territorios sobre la terminología y conceptos aplicados en la Meteorológica Aeronáutica para la Navegación Aérea, los requerimientos y normas empleadas y consideraciones para su organización y aplicación.	Segundo trimestre	CAR	Duración 1 semana
6.	Curso Avanzado de Evaluación de la Seguridad Operacional ATS	Desarrollar especialistas en evaluación de la seguridad Operacional ATS en los Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales de las regiones NAM/CAR.	Tercer trimestre	NAM/CAR	Duración 2 semanas
7.	Segundo Seminario sobre eTOD	<ol style="list-style-type: none"> 1. Actualizar la Información sobre el e-TOD respecto a la experiencia de Implementación en otras regiones pero en especial en la Región de Europa. 2. Proveer a los Estados / Territorios / Organizaciones internacionales de los últimos desarrollos en materia de e-TOD. Involucrar a las agencias de Cartografía conjuntamente con las autoridades aeronáuticas de los Estados en el mismo proceso de capacitación e-TOD 	Segundo Semestre	CAR/SAM	Duración 1 semana