



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

**DÉCIMO CUARTA REUNIÓN DE DIRECTORES DE
AVIACIÓN CIVIL DEL CARIBE CENTRAL**

C/CAR/DCA/14

INFORME FINAL

KINGSTON, JAMAICA, 11 AL 13 DE MAYO 2015

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

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo	ii-1
ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo	ii-1
ii.6 Orden del Día	ii-2
ii.7 Asistencia	ii-4
ii.8 Conclusiones y Decisiones	ii-4
ii.9 Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones.....	ii-5
Lista de Participantes	iii-1
Información de contacto	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día	1-1
Nombramiento del Presidente y aprobación del orden del día y del horario para la Reunión	
Cuestión 2 del Orden del Día	2-1
Revisión de las conclusiones de las reuniones previas de C/CAR/DCA y de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/05)	
Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
Gestión de la seguridad operacional	
3.1 Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)	
3.2 Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) – Enfoque de observación continua (CMA)	
3.3 Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015 (HLSC 2015)	
3.4 Otros asuntos relativos a la seguridad operacional	
Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
Asuntos de Navegación Aérea	

Contenido	Página
4.1 Aspectos mundiales y regionales sobre navegación aérea	
4.1.1 1er Informe Anual Mundial de Navegación Aérea y Cuadros de Mandos de Navegación Aérea	
4.1.2 Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)	
4.1.3 Plan de Navegación Aérea electrónico (e-ANP)	
4.1.4 Otros Eventos OACI afines a la navegación aérea	
4.2 Seguimiento a la implementación de la navegación aérea bajo el Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP) y la Metodología de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU)	
4.2.1 Resultados y Avances del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG)	
4.2.2 Resultados y Avances del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG)	
4.2.3 Red de telecomunicaciones MEVA	
4.2.4 Otros grupos regionales de implementación	
4.3 Plan de Acción Regional sobre las Actividades de los Estados para la reducción de emisiones CO ₂ en la aviación y su implementación	
4.4 Revisión de las deficiencias de navegación aérea	
4.5 Otros asuntos de navegación aérea	
Cuestión 5 del Orden del Día	5-1
Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/09/801 (SCM/4) – Implementación de los sistemas de navegación aérea basada en la performance en la Región CAR	
Cuestión 6 del Orden del Día	6-1
Asuntos relativos a la Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)	
6.1 Actividades sobre seguridad de la aviación y Facilitación en las Regiones NAM/CAR	
6.2 Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA)	
6.3 Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG) NAM/CAR/SAM OACI/Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)	
6.4 Otros asuntos relativos a AVSEC	
Cuestión 7 del Orden del Día	7-1
Asuntos relativos a cooperación e instrucción regional	
7.1 Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA)	
7.2 Instrucción de aviación civil en la Región CAR y resultados de la Conferencia Regional sobre Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP) y TRAINAIR Plus	
7.3 Resultados de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CATC/WG/2)	

Contenido	Página
7.4 Otros asuntos relativos a cooperación e instrucción regional	
Cuestión 8 del Orden del Día	8-1
Otros asuntos	
8.1 Resultados de la Conferencia Regional OACI de Transporte Aéreo	
8.2 Cuotas por pagar de los Estados a la OACI	
8.3 Anfitrión y fechas para la siguiente reunión	
8.4 Otros asuntos	

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14) se llevó a cabo en el Terra Nova Hotel en Kingston, Jamaica, 11 al 13 de mayo 2015.

ii.2 Ceremonia inaugural

El Sr. Melvin Cintron, Director Regional de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dio el discurso de apertura y agradeció a la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica por ser anfitrión de la reunión, mencionando la nueva estrategia de asistencia a los Estados que la Oficina Regional NACC está llevando a cabo, haciendo hincapié en que él como Director Regional, así como todo el equipo tanto de Especialistas Regionales como el personal de servicios generales, siempre estarán a la disposición de asistencia de los Estados y de las partes interesadas. El Hon. Dr. Morris Guy, Ministro sin cartera en el Ministerio de Transporte, Obras y Vivienda de Jamaica, dio la bienvenida a los participantes a Jamaica indicando lo importante que la aviación civil resulta para los Estados del Caribe Central, en términos de aporte a las economías de cada uno, asimismo, se refirió a la necesidad de mejorar la conectividad entre los diferentes Estados del Caribe Central e inauguró oficialmente la reunión. Entre los presentes en la inauguración estuvieron el honorable B. St. Michael Hylton, Presidente de la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica, el excelentísimo Sr. Bernardo Guancho Hernández, Embajador de Cuba en Jamaica, y el excelentísimo Sr. José Tomás Ares Germán, Embajador de República Dominicana en Jamaica.

ii.3 Organización de la Reunión

El señor Nari Williams-Singh, Director General de Aviación Civil, dirigió la plenaria de la reunión. El señor Cintron, Director de la Oficina Regional NACC actuó como Secretario de la Reunión y fue asistido por los Sres. Jorge Fernández, Director Regional Adjunto, Víctor Hernández, Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo/Búsqueda y Salvamento, Julio Siu, Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia, todos de la Oficina NACC de la OACI, y Meshesha Belayneh, Director Adjunto y Patrick Molinari, Jefe, Sección de Adquisiciones de la Dirección de Cooperación Técnica de la Sede de la OACI.

ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. Las notas de estudio, las notas de información y el informe preliminar de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas.

ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 15:30 horas, con períodos de intermedio requeridos. La Reunión formó grupos Ad hoc para realizar trabajo adicional en temas específicos del orden del día.

ii.6 Orden del Día

Cuestión 1 del orden del día: **Nombramiento del Presidente y aprobación del orden del día y del horario para la Reunión**

Cuestión 2 del orden del día: **Revisión de las conclusiones de las reuniones previas de C/CAR/DCA y de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/05)**

Cuestión 3 del orden del día: **Gestión de la seguridad operacional**

- 3.1 Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)
- 3.2 Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) – Enfoque de observación continua (CMA)
- 3.3 Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015 (HLSC 2015)
- 3.4 Otros asuntos relativos a la seguridad operacional

Cuestión 4 del orden del día: **Asuntos de Navegación Aérea**

- 4.1 Aspectos mundiales y regionales sobre navegación aérea
 - 4.1.1 1er Informe Anual Mundial de Navegación Aérea y Cuadros de Mandos de Navegación Aérea
 - 4.1.2 Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)
 - 4.1.3 Plan de Navegación Aérea electrónico (e-ANP)
 - 4.1.4 Otros Eventos OACI afines a la navegación aérea
- 4.2 Seguimiento a la implementación de la navegación aérea bajo el Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP) y la Metodología de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU)
 - 4.2.1 Resultados y Avances del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG)
 - 4.2.2 Resultados y Avances del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG)
 - 4.2.3 Red de telecomunicaciones MEVA
 - 4.2.4 Otros grupos regionales de implementación
- 4.3 Plan de Acción Regional sobre las Actividades de los Estados para la reducción de emisiones CO₂ en la aviación y su implementación
- 4.4 Revisión de las deficiencias de navegación aérea
- 4.5 Otros asuntos de navegación aérea

**Cuestión 5 del
orden del día:**

Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/09/801 (SCM/4) – *Implementación de los sistemas de navegación aérea basada en la performance en la Región CAR*

- 5.1 Revisión de anteriores reportes y acuerdos del SCM
- 5.2 Informe del avance del Proyecto – evaluación del logro de los objetivos del Proyecto
- 5.3 Estado financiero del Proyecto
- 5.4 Planificación de actividades futuras del Proyecto (2015-2016)
- 5.5 Evaluación del Proyecto
- 5.6 Otros asuntos relacionados con el Proyecto

**Cuestión 6 del
orden del día:**

Asuntos relativos a la Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

- 6.1 Actividades sobre seguridad de la aviación y Facilitación en las Regiones NAM/CAR
- 6.2 Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA)
- 6.3 Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG) NAM/CAR/SAM OACI/Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
- 6.4 Otros asuntos relativos a AVSEC

**Cuestión 7 del
orden del día:**

Asuntos relativos a cooperación e instrucción regional

- 7.1 Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA)
- 7.2 Instrucción de aviación civil en la Región CAR y resultados de la Conferencia Regional sobre Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP) y TRAINAIR *Plus*
- 7.3 Resultados de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CATC/WG/2)
- 7.4 Otros asuntos relativos a cooperación e instrucción regional

**Cuestión 8 del
orden del día:**

Otros asuntos

- 8.1 Resultados de la Conferencia Regional OACI de Transporte Aéreo
- 8.2 Cuotas por pagar de los Estados a la OACI
- 8.3 Anfitrión y fechas para la siguiente reunión
- 8.4 Otros asuntos

ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 9 Estados/Territorios del área C/CAR, 5 Observadores de Barbados, Belice, Costa Rica, Sint Maarten y Trinidad y Tabago, y 5 Organizaciones Internacionales, con un total de 45 delegados como se indica en la lista de participantes. Se lamentó la ausencia de Aruba y Bonaire.

ii.8 Conclusiones y Decisiones

La Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central registra acuerdos en la forma de conclusiones y decisiones de la siguiente manera:

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

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

Número	Título	Página
14/1	COMPROMISO CON EL RASG-PA	3-1
14/2	MEJORAS A LA CAPACIDAD REGIONAL DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL ACORDE AL ANEXO 19 DE LA OACI	3-7
14/3	ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN SOBRE “QUE NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS” (NCLB) PERSONALIZADA PARA CADA ESTADO	3-9
14/4	DESARROLLO Y LLENADO DEL e-ANP CAR/SAM	4-3
14/5	ACCIONES PARA LA MITIGACIÓN/SOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS FPL	4-6
14/6	NOTIFICACIÓN Y MONITOREO DE PERFORMANCE DE LA NAVEGACIÓN AÉREA	4-8
14/7	PROYECTO DE REDISEÑO DE ESPACIO AÉREO PBN EN LA REGIÓN CAR	4-11
14/8	MARCO DE REFERENCIA NORMATIVO PARA LAS OPERACIONES DE LAS AERONAVES PILOTEADAS A DISTANCIA (RPA)	4-15
14/9	COMUNICACIONES A LOS ESTADOS DE LA OACI	8-3

Se presenta un resumen ejecutivo de estas conclusiones en el **Apéndice A** a este informe.

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

Refiérase a la página de internet de la Reunión:
<http://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2015-ccardca14.aspx>

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 REV	1	Aprobación del Orden del día y del Horario para la Reunión	16/04/15	Secretaría
NE/02	2	Revisión de las Conclusiones de las Reuniones Previas de C/CAR/DCA y de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/05)	19/03/15	Secretaría
NE/03	3.1	Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA)	20/03/15	Secretaría
NE/04	3.2	Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación (USOAP) con un Enfoque de Observación Continua (CMA)	22/04/15	Secretaría
NE/05	3.4	Garantizar el Cumplimiento de las Obligaciones Internacionales de Vigilancia sin Duplicaciones; Supervisión Compartida de las Empresas de Mantenimiento Reconocidas	17/04/15	Estados Unidos
NE/06	4.1.3	Nuevo Modelo Electrónico del Plan Regional de Navegación Aérea (eANP) y Procedimientos de Enmienda	08/04/15	Secretaría
NE/07	4.2.2	Implementación de Datos Cartográficos de Aeródromo del Anexo 15, Capítulo 11	17/04/15	Secretaría
NE/08	4.2.2	Implementación del Sistema de Gestión de la Calidad (QMS) de la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)	17/04/15	Secretaría
NE/09	4.2.2	Avances en la Resolución/Mitigación de los Problemas de Plan de Vuelo Presentado (FPL) en el Caribe Central	08/04/15	Secretaría
NE/10	4.2.2	Avances del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG)	13/04/15	Secretaría
NE/11	4.2.4	Implementación de Estados Unidos de los Módulos Bloque 0 de las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) y Colaboración en Estados Unidos	14/04/15	Estados Unidos
NE/12	4.2.4	Proyecto de Rediseño del Espacio Aéreo de Navegación Basada en la Performance (PBN) para la Región CAR	24/04/15	Secretaría
NE/13	4.3	Estado del Plan de Acción Regional sobre las Actividades para la Reducción de Emisiones CO ₂ en la Aviación y su Implementación	31/03/15	Secretaría
NE/14	4.4	Deficiencias de Navegación Aérea	28/04/15	Secretaría
NE/15	4.5	Postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2015) (CMR-2015) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)	13/04/15	Secretaría
NE/16 REV.	5.2 & 5.4	Informe de avance y propuesta de actividades futuras del Proyecto Regional de Cooperación Técnica – “Implementación de los sistemas de navegación aérea basada en la performance en la Región CAR” (RLA/09/801)	11/05/15	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/17	6.1	Actividad Regional NAM/CAR sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación	17/04/15	Secretaría
NE/18	6.2	Progreso del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA)	09/03/15	Secretaría
NE/19	6.3	Actividades del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)	16/04/15	Secretaría
NE/20	7.1	Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA)	20/03/15	Secretaría
NE/21	8.2	Cuotas por Pagar de los Estados y Situación Financiera de la OACI	30/04/15	Secretaría
NE/22	8.4	Comunicaciones a los Estados de la Sede de la OACI	13/04/15	Secretaría
NE/23	4.2.4	Implementación en Cuba del Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basada en la Performance (RPBANIP) y el Bloque 0 de la Metodología de Mejoras por Bloques del Sistema de la Aviación (ASBU)	10/04/15	Cuba
NE/24	5.1 & 5.2	Consideraciones de Cuba sobre la Marcha del Proyecto Regional RLA/09/801	10/04/15	Cuba
NE/25	3.2	Programa Estatal de Seguridad Operacional	10/05/15	Cuba
NE/26	3.4	El Futuro del Anexo 19: la Determinación del Rol de los Ocho Elementos Críticos de la Supervisión de la Seguridad Operacional	17/04/15	Estados Unidos
NE/27	4.5	Integración Segura de los Sistemas de Aviación no Tripuladas en el Espacio Aéreo no Segregado	24/04/15	Estados Unidos
NE/28	3.1 & 4.1.2	Coordinación Estratégica y Proactiva entre GREPECAS y RASG-PA para la Implementación de ASBU	24/04/15	Estados Unidos
NE/29	3.4	Evolución del Sistema de Supervisión para la Gestión de la Seguridad Operacional	24/04/15	República Dominicana
NE/30	5.3	Estado Financiero y de Apoyo al Proyecto RLA/09/801	06/05/15	Secretaría
NE/31	5.1	Seguimiento a Acciones y Acuerdos del Comité Ejecutivo	06/05/15	Secretaría
NE/32	5.5	Evaluación Anual del Desempeño del Proyecto RLA/09/801	06/05/15	Secretaría
NE/33	5.6	Extensión del Proyecto RLA/09/801 y la Optimización de su Gestión	06/05/15	Secretaría
NE/34	4.2.2	Resultados de la Implantación del Sistema de Gestión de la Calidad (QMS) en la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)	29/04/15	República Dominicana

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01 REV.	- - -	Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	11/05/15	Secretaría
NI/02	3.3	Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional 2015 (HLSC 2015) de la OACI	23/03/15	Secretaría
NI/03	4.1.1	Primer Informe Anual Mundial de Navegación Aérea y Cuadros de Mando Regionales de Performance	21/04/15	Secretaría
NI/04	4.1.2	Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17)	31/03/15	Secretaría
NI/05	4.2.1	Resultados y Avances del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG)	13/05/15	Secretaría
NI/06	4.2.3	Red de Telecomunicaciones MEVA	13/04/15	Secretaría
NI/07	7.2	Resultados del Segundo Simposio sobre la Próxima Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP)	01/04/15	Secretaría
NI/08	7.3	Resultados de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG/2) y de las Actividades del Grupo de Tarea sobre Instrucción	01/04/15	Secretaría
NI/09	7.4	Estudio de un Sistema de Aumentación Basado en Satélite/Espacial (SBAS) Propio para las Regiones CAR/SAM - Proyecto RLA/03/902 – “Transición al GNSS/SBAS en las Regiones CAR/SAM – Solución de Aumentación para el Caribe, Centro y Sudamérica (SACCSA)”	20/04/15	Secretaría
NI/10	8.4	Declaración de Puerto España	23/03/15	Secretaría
NI/11	8.1	Conferencia Multi-Regional de Transporte Aéreo	31/03/15	Secretaría
NI/12	8.3	Programa de Rotación de los Estados/Territorios Sede de las Reuniones C/CAR/DCA	20/03/15	Secretaría
NI/13	6.1 & 6.2	Posición de Cuba Con respecto la Implementación del Nuevo Enfoque de Observación Continua para el Programa Universal de Auditorías de Seguridad (USAP-CMA)	10/04/15	Cuba
NI/14	3.3	Programa Estatal de Seguridad Operacional	10/04/15	Cuba
IP/15	4.5	Mini-Global Project Demonstrations (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	14/04/15	Estados Unidos
NI/16	7.4	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas: Actividades e Iniciativas Encaminadas a la Colaboración entre los Estados	24/04/15	República Dominicana
NI/17	7.1	Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA)	29/04/15	República Dominicana

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
1	3, 4, 6	Que ningún país se quede atrás	Secretaría
2	7.4	Introduction to Technical Cooperation Bureau (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretaría
3	7.4	Procurement in Technical Cooperation (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretaría

LISTA DE PARTICIPANTES

BAHAMAS

Ivan L. Cleare
Shemeka A. Forbes

BARBADOS

Shirley Ianthe Ford

BELIZE

Gilberto Torres

CAYMAN ISLANDS

Richard Smith

COSTA RICA

Gianella Baltodano
Rolando Richmond

CUBA

Alfredo Pablo Cordero Puig
Mario Ardanza González
Iván González Valdés

CURAÇAO

Oscar L. Derby
Ruviana M.N. Zimmerman
Shermin Mercelina

DOMINICAN REPUBLIC

Santiago Rosa Martínez
Juan César Thomas Burgos
Eddian Noguel Méndez Ramos
Carlos Dagoberto Minaya Acosta
Juan B. Florian Vargas

HAITI

Laurent Dumas
Jean-Marc Flambert

JAMAICA

Nari Williams-Singh
Carl Gaynair
Nichole Morgan
Rohan Campbell
Michael Hepburn

SINT MAARTEN

Shaka Lake

TRINIDAD AND TOBAGO

Francis Regis
Alexis Brathwaite

TURKS AND CAICOS ISLANDS

Peter Forbes

UNITED STATES

Christopher Barks
Dan Smiley
Edward Rodriguez
Michael Polchert
Kimberly Fowler
Caitlin Locke
John Dermody
James Libovicz
Bert Williams
Dwayne Murray

ALTA

Eduardo Iglesias

CANSO

Javier Alejandro Vanegas

CASSOS

Cleonie Williams

COCESNA

Jorge Vargas
Lindsay Garbutt

ROCKWELL COLLINS ARINC

Manny Gongora

ICAO SECRETARIAT

Melvin Cintron
Meshesha Belayneh
Patrick Molinari
Jorge Fernandez
V́ctor Herńandez
Julio Siu

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Name / Position	Administration / Organization	Telephone / E-mail
BAHAMAS		
Ivan L. Cleare Acting Director of Civil Aviation	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 242 376 1042 E-mail ilcleare@gmail.com
Shemeka A. Forbes Air Traffic Controller/(PBN Focal Point)	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 242 397-4700 E-mail shemeka.forbes@bcaa.gov.bs / shemfor@gmail.com
BARBADOS		
Shirley Ford Chief AIS Officer	AIS Barbados	Tel. + (246) 428-0952 E-mail Shirley.Ford@barbados.gov.bb
BELIZE		
Gilberto Orlando Torres Deputy Director of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	Tel. + 501 225 2014 E-mail gilberto.torres@civilaviation.gov.bz
CAYMAN ISLANDS		
Richard Smith Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 345 949 7811 E-mail Richard.smith@caacayman.com
COSTA RICA		
Giannella Baltodan Andujo Sub-directora	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 506 229 00090 E-mail gbaltodano@dgac.go.cr
Rolando Richmond Subjefe Navegación Aerea	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 506 229 00090 E-mail rrichmond@dgac.go.cr
CUBA		
Alfredo Pablo Cordero Puig Presidente	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	Tel. + 53 7838 1140 E-mail alfredo.cordero@iacc.avianet.cu
Mario Ardanza González Especialista Aeronáutico CMA	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	Tel. + 53 7838 1123 E-mail mario.ardanza@iacc.avianet.cu
Iván González Valdés Subdirector de Aeronavegación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	Tel. + 53 7838 1121 E-mail ivan.gonzalez@iacc.avianet.cu
CURAÇAO		
Oscar L. Derby Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 5999 8393 319 E-mail old23256@gmail.com

C/CAR/DCA/14
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 2

Name / Position	Administration / Organization	Telephone / E-mail
CURAÇAO		
Ruviana M.N. Zimmerman Project Manager	Civil Aviation Authority	Tel. + 5999 8393 319 E-mail Ruviana.zimmerman@gobiernu.cw / rzimmerman.ccaa@gmail.com
Shermin Marcelina Manager Airworthiness Division	Civil Aviation Authority	Tel. + 5999 5214 844 E-mail sherminmarcelina@gobiernu.cw
DOMINICAN REPUBLIC		
Santiago Rosa Martínez Subdirector General	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 809-274-4322 E-mail srosa@idac.gov.do
Juan César Thomas Burgos Director	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas	Tel. + 809-633-1100 ext. 2184 E-mail jthomas@asca.edu.do
Eddian Noguel Méndez Ramos Encargado Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 809-274-4322 E-mail emendez@idac.gov.do
Carlos Dagoberto Minaya Acosta Director de Control de Calidad AVSEC	Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)	Tel. + 809-549-8026 ext 2091 E-mail cminaya.a@gmail.com
Juan B. Florian Vargas Director de Acreditación y Certificación AVSEC	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 809-549-8026 o 809-549-8027 E-mail Juanflorian2011@hotmail.com
HAITI		
Laurent Dumas	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	Tel. + 509 4494 0045 E-mail ljdumas.hcaa@yahoo.com
Jean-Marc Flambert Technical Advisor	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	Tel. + 509 3702 7707 E-mail jeanmarc.flambert@ofnac.gouv.ht
JAMAICA		
Nari Williams-Singh Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 876 960-1758, + 876 920-2250 E-mail nari.williams-singh@jcaa.gov.jm
Carl Gaynair Director Air Navigation Services	Civil Aviation Authority	Tel. + 876-9209044 E-mail Carl.gaynair@jcaa.gov.jm
Nichole Morgan Deputy Director General, Administration and Services	Civil Aviation Authority	Tel. + 876- 960-3948 E-mail nichole.morgan@jcaa.gov.jm
Rohan Campbell Director, Flight Safety	Civil Aviation Authority	Tel. + 876-960-3948 E-mail Rohan.campbell@jcaa.gov.jm

C/CAR/DCA/14
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 3

Name / Position	Administration / Organization	Telephone / E-mail
JAMAICA		
Michael Hepburn Director, Economic Regulation	Civil Aviation Authority	Tel. + 876-960-2712 E-mail
SINT MAARTEN		
Shaka Lake Deputy Director	Civil Aviation Authority(SMCAA) Department of Civil Aviation and Shipping and Maritime	Tel. + 1-721-545-2024/1-721- 545-4226 E-mail Shaka.Lake@sintmaartengov.org
TRINIDAD AND TOBAGO		
Francis Regis Executive Manager Safety Regulation	Civil Aviation Authority	Tel. + 686-669-6836 E-mail fregis@caa.gov.tt
Alexis Brathwaite Manager, Air Traffic Services and ANS Safety	Civil Aviation Authority	Tel. + 1868 620 5969 E-mail abrathwaite@caa.gov.tt
TURKS AND CAICOS ISLANDS		
Peter Forbes Deputy Managing Director	Civil Aviation Authority	Tel. + 649 941 8085 E-mail pforbes.caa@tcway.tc
UNITED STATES		
Christopher Barks Director, Western Hemisphere	Federal Aviation Administration	Tel. + 507 317 5370 E-mail Christopher.barks@faa.gov
Dan Smiley Deputy Vice President Systems Operation Services Air Traffic Organization	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202 267 0527 E-mail dan.smiley@faa.gov
Edward Rodriguez Senior Representative for the Caribbean	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202 215 8925 E-mail ed.rodriguez@faa.gov
Michael Polchert Manager, Americas and ICAO Air Traffic Organization	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202 267 1008 E-mail Michael.polchert@faa.gov
Kimberly Fowler Foreign Affairs Specialist Western Hemisphere Office of International Affairs	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202 267 0980 E-mail Kimberly.fowler@faa.gov
Caitlin Locke Foreign Affairs Specialist Flight Standards Service	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202 267 0954 E-mail Caitlin.locke@faa.gov
John Dermody Manager, Airport Engineering Division, Office of Airports	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202 2677669 E-mail john.dermody@faa.gov

C/CAR/DCA/14
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 4

Name / Position	Administration / Organization	Telephone / E-mail
UNITED STATES		
James Libovicz Office of Global Strategies (OGS) Regional Manager, Western Hemisphere	Transportation Security Administration (TSA)	Tel. +1 571 227 3239 E-mail James.libovicz@tsa.dhs.gov
Bert Williams Office of Global Strategies (OGS) TSA Attaché to Central America, Panama, Colombia and Dominican Republic	Transportation Security Administration (TSA)	Tel. + 507 317 5056 E-mail bert.williams@tsa.dhs.gov
Dwaine Murray Office of Global Strategies (OGS) Desk Officer, Western Hemisphere	Transportation Security Administration (TSA)	Tel. +1 571 227 3623 E-mail Dwaine.murray@tsa.dhs.gov
ALTA		
Eduardo Iglesias Director Ejecutivo	ALTA	Tel. + 786 388 0222 E-mail lruperti@alta.aero; eiglesias@alta.aero
CANSO		
Javier Alejandro Vanegas Director Para Latinoamérica y el Caribe	CANSO	Tel. + 5255 57 86 55 17 E-mail Lamcar.asst@canso.org
CASSOS		
Cleonie Williams Office Manager	CASSOS	Tel. + 876 960 4364 E-mail adminofficer@cassos.org
COCESNA		
Jorge Vargas Presidente Ejecutivo	COCESNA	Tel. + 504 2275 7090 E-mail presidencia@cocesna.org
Lindsay Garbutt Director, Belize Department of Civil Aviation	COCESNA	Tel. + 501 610 5840 E-mail lindsaybz25@yahoo.com
Rockwell Collins ARINC		
Manny Gongora Director, Aviation Services	Rockwell Collins ARINC	Tel. + 1.305.263.5772 E-mail mgongora@arinc.com
ICAO		
Melvin Cintron Regional Director	North American, Central American and Caribbean Office (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icaonacc@icao.int

C/CAR/DCA/14
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 5

Name / Position	Administration / Organization	Telephone / E-mail
ICAO		
Meshesha Belayneh Deputy Director Technical Cooperation Bureau	ICAO Headquarters	Tel. + 1(514)-954-8066 E-mail MBelayneh@icao.int
Patrick Molinari Chief Procurement Section Technical Cooperation Bureau	ICAO Headquarters	Tel. + 1(514)-954-6232 E-mail pmolinari@icao.int
Jorge Fernández Deputy Regional Director	North American, Central American and Caribbean Office (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icaonacc@icao.int jfernandez@icao.int
Víctor Hernández Regional Officer, Air Traffic Manager and Search and Rescue	North American, Central American and Caribbean Office (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail vhernandez@icao.int
Julio Siu Regional Officer, Communications, Navigation and Surveillance	North American, Central American and Caribbean Office (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jsiu@icao.int

**Cuestión 1 del
Orden del Día**

**Nombramiento del Presidente y aprobación del orden del día y del horario
para la Reunión**

1.1 La Secretaría presentó la Nota de Estudio/01 Rev. (NE/01 Rev.) invitando a la Reunión a aprobar el orden del día y el horario de la reunión, e hizo referencia a la Nota de Información/01 Rev. (NI/01 Rev.), la cual contiene la lista de documentación y presentaciones relacionadas. La Reunión aprobó el orden del día como se presenta en la reseña de este informe y el horario como se presenta en el Apéndice B a la NE/01 con algunos ajustes menores con el objeto de hacer un uso más eficiente de las horas de trabajo.

**Cuestión 2 del
Orden del Día**

Revisión de las conclusiones de las reuniones previas de C/CAR/DCA y de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/05)

2.1 La Secretaría presentó la NE/02, en la cual se revisó el estado de las conclusiones de la Décimo Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/13) y de la lista de conclusiones válidas al final de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) celebrada en 2014. El estado de cada conclusión se designó como válida, finalizada o invalidada.

2.2 La Reunión acordó que todas las conclusiones de la reunión C/CAR/DCA/13 estaban finalizadas o invalidadas por el tiempo, eventos, una acción, o bien una conclusión subsiguiente adoptada por esta reunión. La Reunión concordó con el estado de las conclusiones de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) celebrada en 2014 tal como se presentó en el Apéndice B a la NE/02.

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

Gestión de la seguridad operacional

**3.1 Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación –
Panamérica (RASG-PA)**

3.1.1 La Secretaría presentó la NE/03 haciendo un repaso desde el nacimiento del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamá (RASG-PA) en 2008 en donde se reconoce el gran esfuerzo de trabajo en colaboración que tanto los Estados como la industria han desarrollado y que ha sido ejemplo a nivel mundial sirviendo de referencia para el establecimiento de otros grupos regionales de seguridad operacional a nivel mundial y que en definitiva ha contribuido al reforzamiento y mejoramiento de la seguridad operacional.

3.1.2 De igual forma, se mencionó, tanto por parte de la Secretaría como por parte de los participantes de los Estados y la industria, acerca de la necesidad de que el Comité Directivo Ejecutivo (ESC) haga un análisis profundo de los logros alcanzados hasta ahora por el RASG-PA, lo mismo que de su plan estratégico, luego de siete años de su constitución con el objetivo de asegurarse que se está cumpliendo con las necesidades de los Estados y de las partes interesadas.

3.1.3 Se presentó una intensa discusión sobre los logros del RASG-PA, el reconocimiento al grupo regional conocido como Programa de acción de la seguridad operacional (PASO) y sobre la buena disposición que Costa Rica ha tenido en la identificación y resolución de deficiencias en el aeropuerto Juan Santamaría. En general hubo coincidencia sobre la necesidad de reforzar lo alcanzado hasta ahora, dando lugar la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN
C/CAR/DCA/14/1**

COMPROMISO CON EL RASG-PA

Que, en virtud que se ha notado que en los últimos años la participación de los Estados en las reuniones/actividades de los diferentes equipos del RASG-PA ha decaído:

- a) los Estados C/CAR colaboren de forma más activa en los diferentes equipos del RASG-PA, mediante la participación de sus especialistas de manera que pueda enriquecerse la incorporación y análisis de datos, con el fin de mejorar la seguridad operacional;
- b) las partes interesadas y en especial las aerolíneas continúen y amplíen el intercambio de sus datos, de manera que se desarrolle inteligencia para determinar tendencias y poder pasar en el mediano plazo de un modelo reactivo a un modelo predictivo de incidentes y accidentes;

- c) las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) tales como la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea/Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (COCESNA/ACSA), Sistema de Seguridad de la Aviación y de Vigilancia de la Seguridad Operacional del Caribe (CASSOS) y el grupo Programa de acción de la seguridad operacional (PASO), refuercen su participación en RASG-PA de manera que se puedan alcanzar soluciones regionales de implementación efectiva, aplicando conceptos de economía de escala que favorezcan a los Estados y a las partes interesadas; y
- d) los Estados C/CAR y partes interesadas participen en la Sexta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación y la Octava Reunión Plenaria Anual del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA/8), a celebrarse en Medellín, Colombia, del 23 al 25 de junio de 2015.

3.1.4 Estados Unidos presentó la NE/28 con un análisis estratégico y proactivo continuo del Plan regional NAM/CAR de implementación de navegación aérea basado en la performance (RPBANIP) en combinación con los aspectos regionales de seguridad operacional. Con este fin, GREPECAS y RASG-PA deberían analizar sus actividades entre sí para evitar duplicar esfuerzos. La coordinación puede consistir en un análisis combinado del GANP, ASBU y GASP para determinar cada fortaleza y recurso de los grupos en apoyo conjunto a las actividades de implementación.

3.1.5 Los Estados, en coordinación con las Oficinas Regionales de la OACI, deberían fortalecer la actual estructura del GREPECAS y RASG-PA a fin de desarrollar un análisis estratégico y proactivo en áreas de mayor cooperación para asegurar el desarrollo y la colaboración transversal de ensayos y validaciones respecto a la implementación regional y la resolución de las deficiencias de seguridad operacional.

3.2 Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) – Enfoque de observación continua (CMA)

3.2.1 La Secretaría presentó la NE/04 con información disponible en el Marco de referencia en línea (OLF) (<http://www.icao.int/usoap>) y las actividades relacionadas con el Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación con un Enfoque de observación continua (USOAP - CMA) llevadas a cabo en el Caribe Central. El plan de actividades comprende una Misión de validación coordinada (ICVM) de la OACI para Bahamas (9 al 15 de diciembre 2015).

3.2.2 La Reunión tomó nota que la estrategia de la Oficina Regional NACC de la OACI ha previsto proporcionar asistencia prioritaria a los Estados con un porcentaje de Implementación efectiva (E.I.) menor al 70%, para la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) acorde a las disposiciones del Anexo 19 y el Doc 9859 — *Manual de gestión de la seguridad operacional* de la OACI, para cumplir con las metas regionales de seguridad operacional establecidas en la *Declaración de Puerto España*.

3.2.3 Acorde a las actividades USOAP-CMA el porcentaje regional sobre implementación efectiva (E.I.) se incrementó debido a las mejoras en el sistema de vigilancia de la seguridad operacional alcanzado por los Estados en Caribe Central (C/CAR). La Reunión tomó nota de que el Caribe Central se encuentra muy cerca de la meta regional de la *Declaración de Puerto España*, destacando las principales áreas de mejora como sigue:

- Servicios de navegación aérea (ANS): falta de regulaciones y procedimientos, personal e instrucción
- Aeródromos y ayudas terrestres (AGA): falta de inspectores, procedimientos, certificación e instrucción
- Investigación y prevención de accidentes (AIG): falta de autonomía, regulaciones de protección a la información y procedimientos AIG

3.2.4 Con respecto a la Conclusión NACC/DCA/5/5 – *Ratificación del Artículo 3 Bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago*, Republica Dominicana informó que el documento de ratificación fue entregado a la OACI durante la Conferencia de alto nivel de seguridad operacional (HLSC) llevada a cabo en febrero del 2014 en la sede de la OACI.

3.2.5 Cuba presentó la NE/25 sobre la evaluación de los factores de riesgo con base en el SSP y los SMS de los proveedores de servicios, según los requisitos del Anexo 19.

3.2.6 La actualización del Plan de acciones correctivas (CAP) para solucionar las deficiencias detectadas como resultado de la auditoría USOAP del 2008 fue retomado luego de la adopción de la Regulación Aérea Cubana (RAC) 19 y realizado simultáneamente a la aplicación del sistema para evaluar las brechas para la implantación del SSP. Ello permitió enfocar de manera integral las limitaciones presentes en el funcionar de los sistemas de gestión de riesgos de los explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y de servicios aeronáuticos, así como en el sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC).

3.2.7 A partir del año 2011 el IACC procedió a evaluar los SMS de los proveedores de servicios en su fase reactiva. Como resultado de dicha evaluación, se evidenció que los SMS presentaban insuficiencias y también se evidenciaron carencias propias del IACC como sigue:

- no estaban definidos los procesos de identificación de peligros a través de la organización
- aunque la seguridad operacional es una tarea de todos, no estaban determinadas las responsabilidades de los gerentes a todos los niveles en cuanto a la operación del SMS
- la información de seguridad operacional no estaba suficientemente basada en datos
- no se aplicaba la gestión de riesgos asociada a las funciones de vigilancia de la seguridad operacional por el IACC

3.2.8 El proceso de actualización del CAP realizado durante el año 2014 puso en evidencia la necesidad de reformular la mayoría de las acciones correctivas inicialmente propuestas y de tomar acciones adicionales en relación al 20% de las constataciones abarcando el 30% de los protocolos de auditoría afectados.

3.2.9 La publicación de la RAC 19 alineada con el Anexo 19 adoptada por el Consejo de la OACI permite establecer requerimientos al sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado que abordan las causas fundamentales de las deficiencias derivadas de las auditoría USOAP y establecen pautas para que dicho sistema corresponda en todo momento con lo requerido en cuanto al funcionamiento de los SMS de los proveedores de servicios.

3.3 Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015 (HLSC 2015)

3.3.1 Bajo la NI/14 Cuba presentó el análisis de brecha realizado por el IACC, el cual evidenció que todos los aspectos inherentes al SSP fueron evaluados y cumplidos el 50.9% de las acciones previstas para una implementación total. Resulta significativo destacar que en relación con los 4 componentes del SSP, la implementación se comporta de la siguiente manera:

1.	Política y objetivos del Programa estatal de seguridad operacional	59% implementado
2.	Gestión de riesgos del Programa estatal de seguridad operacional	20% implementado
3.	Aseguramiento de Programa estatal de seguridad operacional	47% implementado
4.	Promoción del Programa estatal de seguridad operacional	50% implementado

3.3.2 La Secretaría presentó la NI/02 sobre los resultados preliminares de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) 2015 de la OACI, celebrada del 2 al 5 de febrero de 2015 en la Sede de la OACI en Montreal, Canadá.

3.3.3 El programa de la HLSC 2015 incluyó temas relacionados con las siguientes áreas:

- examen de la situación actual
- enfoque futuro para la gestión de la seguridad operacional de la aviación
- facilitación de una mayor cooperación regional

3.3.4 Entre los acuerdos más destacados resultantes de la HLSC se encuentran los siguientes:

- la adopción de una nueva norma para el seguimiento basada en la eficiencia para el seguimiento de aeronaves cada 15 minutos
- el apoyo al programa de trabajo de la OACI sobre la atenuación de riesgos en zonas de conflicto, incluida la propuesta de elaborar un prototipo de base de datos en línea para la información mundial sobre riesgos en zonas de conflicto

3.4 Otros asuntos relativos a la seguridad operacional

3.4.1 Estados Unidos presentó la NE/05 sobre el desarrollo de un marco de vigilancia común de las organizaciones de mantenimiento aprobadas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de supervisión de la seguridad operacional. La iniciativa busca mitigar la duplicación de actividades de los organismos de mantenimiento y cumplir con las obligaciones nacionales de supervisión eficiente en la realización de estas actividades.

3.4.2 En cumplimiento del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, todos los Estados están obligados a efectuar la certificación de Organismo de mantenimiento reconocido (AMO) y realizar un control permanente como parte de la vigilancia nacional continua de los certificados otorgados. En muchos casos, están dadas las condiciones para que un Estado reexamine y racionalice sus funciones de vigilancia nacional para garantizar el cumplimiento de las responsabilidades nacionales sin necesidad de destinar para ello recursos adicionales.

3.4.3 Los Estados pueden considerar la conveniencia de instaurar programas que reduzcan la duplicación de las funciones de certificación y supervisión a escala regional implantando programas conjuntos de certificación y supervisión en los que todos los Estados ante los que se tramite un certificado de AMO realicen conjuntamente los procedimientos de certificación y supervisión. Esto permitiría a cada Estado atender a sus requisitos nacionales y a la vez aligeraría la carga que representa para las AMO cumplir los requisitos de múltiples programas de certificación y supervisión.

3.4.4 Para mayor eficiencia y eficacia de estos programas, los Estados deberían tratar de armonizar en la mayor medida posible sus requisitos de certificación de AMO. Esta tarea podría facilitarse con la intervención de una Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) u otro mecanismo de colaboración.

3.4.5 Los Estados deberían considerar la concertación de acuerdos bilaterales o multilaterales que permitan la aceptación recíproca de determinados tipos de actividades de supervisión de la seguridad operacional.

3.4.6 Este marco podría incluir una serie de criterios comunes que definan las obligaciones de supervisión de las AMO y los resultados previstos para que los Estados puedan intercambiar sus hallazgos. Se podría así reducir la necesidad de inspecciones duplicadas en distintos Estados que tengan necesidades de vigilancia similares, como en el caso de las AMO acreditadas para efectuar el mantenimiento de aeronaves matriculadas en múltiples Estados.

3.4.7 Al elaborar este marco también debería considerarse el grado de cumplimiento de las obligaciones internacionales en cada Estado participante. Para que cada Estado tenga certeza de las capacidades básicas de los demás Estados participantes, sería preciso desarrollar un sistema de auditorías regulares de la calidad de todos los Estados participantes que permitan llevar a cabo actividades que desarrollen confianza en la capacidad de mantener un control permanente como se dispone en las normas de la OACI. Para que un Estado pueda utilizar los hallazgos que surgen de las actividades de vigilancia de otro Estado, este último debe ejercer el control apegándose a los ocho elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional definidos por la OACI.

3.4.8 Estados Unidos presentó la NE/26 para fomentar la necesidad de implantar un sistema de supervisión de seguridad operacional efectiva en base a los ocho elementos críticos de la supervisión de la seguridad operacional antes de implantar los elementos de los SSP.

3.4.9 Tanto el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) como el Programa de evaluación de la seguridad aeronáutica internacional (IASA) de Estados Unidos utilizan los ocho elementos críticos como umbral para determinar en qué medida un Estado es capaz de cumplir efectivamente con sus obligaciones mínimas en cuanto a la vigilancia de la seguridad operacional. Ambos programas han tenido un gran éxito y han ayudado a identificar hallazgos, cuando las hay, en su cumplimiento de las normas de la OACI.

3.4.10 República Dominicana presento la NE/29 sobre marco de implementación del SSP en base a los 8 Elementos Críticos. En la actualidad estas actividades están compuestas por una combinación de actividades de vigilancia prescriptiva y orientadas a la medición del desempeño.

3.4.11 Las acciones de vigilancia de la seguridad operacional, tal como se desarrollan actualmente, seguirán siendo la base fundamental del sistema de supervisión de la seguridad operacional de la República Dominicana. Se espera que con la recopilación de información de seguridad operacional las acciones de vigilancia puedan ser mejoradas, cubriendo de manera efectiva los puntos en que el desempeño de seguridad operacional muestre mayor preocupación, y priorizando las actividades en base a la gestión del riesgo.

3.4.12 El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) publicó en el año 2008 la primera edición del Reglamento Aeronáutico Dominicano para la Gestión de la Seguridad Operacional, en el cual se detallan los requisitos para los SMS de los proveedores de servicio. Esto dio inicio a un enfoque de colaboración, que se mantiene hasta la fecha, en que la autoridad asegura la implementación y operación de los SMS con base en dos actividades puntuales:

- **Seguimiento SMS:** Dada la limitada disponibilidad de conocimiento y experiencia en materia de los SMS, el IDAC ha asumido el rol de mantener un programa continuo de asistencia para la implementación y operación de los SMS en los proveedores de servicio. Mediante este programa, personal del IDAC con las competencias requeridas se encarga de visitar periódicamente cada uno de los proveedores de servicio con SMS implementado o en proceso de certificación, y brinda asistencia en la operación de su sistema acorde con los requerimientos del Reglamento Aeronáutico Dominicano.
- **Auditorías SMS:** Al menos una vez cada 12 meses todo proveedor de servicios recibe una auditoría a su SMS por parte del IDAC, en la que se evalúa el cumplimiento con los requerimientos del Reglamento Aeronáutico Dominicano. Durante esta auditoría el proveedor de servicios debe demostrar que cumple con los objetivos de la seguridad operacional asociados a su política y que pone en práctica los elementos contenidos en su SMS.

3.4.13 El IDAC ha desarrollado un programa de promoción de la seguridad operacional que incluye una colaboración directa con la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) de la República Dominicana (Centro de Entrenamiento Regional de Excelencia de la OACI), mediante la cual se ha podido consolidar la adecuada formación del recurso humano capaz de sostener los procesos de implementación llevados a cabo en la Republica Dominicana. A través de ASCA, el IDAC asegura no sólo la formación de su propio personal, sino también la disponibilidad de los entrenamientos requeridos por los proveedores de servicio.

3.4.14 La Reunión reconoció que los ocho elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional constituyen la base para que un Estado pueda implantar y llevar a cabo eficazmente la vigilancia de su sistema de aviación, lo cual le permitirá obtener la experiencia y capacidad para implantar un SSP. Los Estados deberían implantar primero los ocho elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional, de acuerdo con las normas mínimas de la OACI, antes de incorporar otros elementos del SSP.

3.4.15 En este sentido, el Anexo 19 proporciona el marco de referencia y la orientación adecuada para que los Estados implanten un SSP y ejercer satisfactoriamente la supervisión de la seguridad operacional. El cumplimiento de los ocho elementos críticos debe mantenerse efectivamente durante todo el proceso de implantación del SSP.

3.4.16 Un sistema de supervisión de la seguridad operacional incluye cambios organizativos y la utilización de herramientas para la gestión de los procesos operacionales y administrativos. Por tal motivo, la Reunión considero que los Estados deberían fomentar programas de instrucción para que el personal involucrado cumpla con las competencias necesarias en la implantación del SSP y del SMS. La Reunión recordó que actualmente los Estados ya tienen programas de capacitación para el personal involucrado en la supervisión de la seguridad operacional. Adicionalmente, el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) lleva a cabo una encuesta para definir los Estados que tienen programas de instrucción básico, recurrente y especializado acorde a los requisitos del Anexo 19, lo cual apoyaría a otros Estados a aumentar su capacidad de supervisión de la seguridad operacional. Considerando lo anterior, la Reunión acordó la siguiente:

**CONCLUSIÓN
C/CAR/DCA/14/2**

**MEJORAS A LA CAPACIDAD REGIONAL DE SUPERVISIÓN
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL ACORDE AL ANEXO 19
DE LA OACI**

Que:

- a) los Estados del C/CAR, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI determinen las necesidades de instrucción del personal involucrado en la supervisión de la seguridad operacional;
- b) los Estados del C/CAR, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI identifiquen los centros de instrucción de su administración con capacidad de impartir la capacitación adecuada sobre la supervisión de la seguridad operacional acorde a los requisitos del Anexo 19;
- c) los Estados del C/CAR, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI compartan los planes y programas de instrucción con otros Estados a fin de incrementar la capacidad regional de supervisión de la seguridad operacional;
- d) los Estados del C/CAR, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, presenten a la C/CAR/DCA/15 un informe del progreso alcanzado para mejorar la capacidad de supervisión de la seguridad operacional; y
- e) la Oficina Regional NACC de la OACI, en coordinación con el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG), circule el Cuestionario sobre las Necesidades de Instrucción de Aviación en la Regiones NAM/CAR a más tardar el **31 de junio de 2015** y los Estados del C/CAR lo entreguen a más tardar el **31 de agosto de 2015** para que su resultado sea presentado a la reunión C/CAR/DCA/15.

3.4.17 La Secretaría presentó la P/01 acerca de la campaña Ningún país se queda atrás (NCLB), que enfatiza los esfuerzos de la OACI para asistir a los Estados en la implementación de las Normas y métodos recomendados (SARP). El objetivo principal de este trabajo es ayudar a asegurar que la implementación de los SARP está mundialmente armonizada para que los Estados tengan acceso a los significativos beneficios socio-económicos de un transporte aéreo seguro y confiable. La información de NCLB está disponible en: <http://www.icao.int/about-icao/NCLB/Pages/default.aspx>

3.4.18 El esfuerzo NCLB también promueve los esfuerzos de la OACI para resolver Problemas significativos de seguridad operacional (SSC) evidenciados a través del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional- Enfoque de observación continua (USOAP-CMA), así como otros objetivos relacionados con la seguridad, la seguridad operacional y las emisiones.

3.4.19 La Reunión tomó nota que la Oficina Regional NACC de la OACI ha llevado a cabo un análisis exhaustivo del estado actual de seguridad operacional de los Estados y Territorios CAR. Este análisis ha identificado que varios Estados necesitan asistencia urgente para mejorar su E.I. basada en los 8 Elementos críticos (CE) del SSP de acuerdo a los requerimientos del Anexo 19. Los resultados han mostrado básicamente 10 Estados que no han aumentado un 10% de su E.I.

3.4.20 La estrategia está enfocada a asistir a los Estados a alcanzar una implementación efectiva de las áreas deficientes que son críticas para los Estados para tener una aviación civil segura. Los pasos básicos de la estrategia serán afinados e iniciados en el segundo semestre de 2015 como sigue:

- Desarrollar la estrategia
- Comunicarse con los DG para acuerdo de la estrategia
- Recolección de datos con cada Estado
- Coordinar y comunicar los datos con los DG y el equipo designado
- Acordar, en los niveles más altos, las prioridades con cada Estado miembro para satisfacer las necesidades del Estado

3.4.21 La Secretaría hizo especial énfasis en la *Declaración de Puerto España* que requiere de parte de los Estados y de la Oficina Regional NACC de la OACI que trabajen en estrecha colaboración, para desarrollar una estrategia de implementación personalizada a cada uno de los Estados, teniendo como prioridad aquellos Estados que tienen un nivel de Implementación efectiva (E.I.) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) inferior a 70 por ciento.

3.4.22 Después de una interesante discusión en cuanto a los alcances de la *Declaración de Puerto España* y la estrategia de implementación, la Reunión adoptó siguiente:

**CONCLUSIÓN
C/CAR/DCA/14/3**

ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN SOBRE “QUE NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS” (NCLB) PERSONALIZADA PARA CADA ESTADO

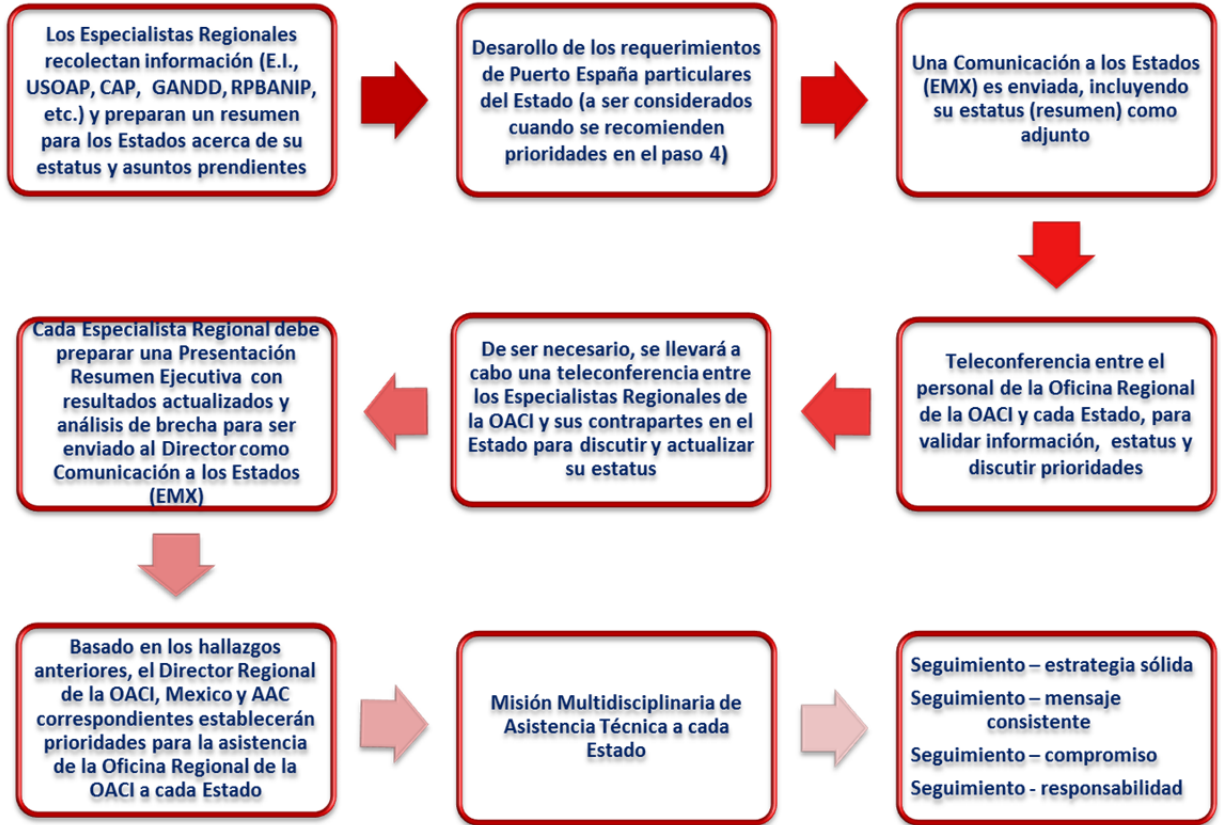
Que los Estados C/CAR, en estrecha coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, trabajen en la implementación de la nueva estrategia NCLB basada en las metas de la Declaración de Puerto España y el estado de Implementación efectiva (E.I.) de su Plan de Acción Correctivo (CAP) del Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP-CMA), según lo siguiente:

- a) los Estados C/CAR notifiquen a la Oficina Regional NACC de la OACI su avance logrado en la E.I. del CAP del USOAP-CMA y la implementación de las metas de la Declaración de Puerto España a más tardar el **15 de junio de 2015**;
- b) la Oficina Regional NACC de la OACI notifique a los Estados (otorgando prioridad a los Estados con E.I. inferior al 70%) el estado de Hallazgos y recomendaciones (F&R) del USOAP-CMA, junto con la estrategia personalizada NCLB para la implementación de las metas basadas en la Declaración de Puerto España, a más tardar el **15 de octubre de 2015**;
- c) los Grupos de Implementación de Navegación Aérea (v. gr. ANI/WG) y el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG-PA) colaboren con los Estados (otorgando prioridad primero a los Estados con E.I. inferior al 70%) y con la Oficina Regional NACC de la OACI en la implementación efectiva de su CAP del USOAP-CMA y de las metas de la Declaración de Puerto España, según corresponda, y presenten sus propuestas de implementación a más tardar el **1 de diciembre de 2015**; y
- d) los Estados C/CAR y la Oficina Regional NACC de la OACI presenten a la Reunión C/CAR/DCA/15 un informe del avance alcanzado en la implementación de las metas de la Declaración de Puerto España.

3.4.23 Otro objetivo de la estrategia es trabajar estrechamente con los Centros de instrucción de aviación para promover los esfuerzos de la OACI en conexión con la armonización de la implementación de los SARP y los objetivos específicos de desarrollo de capacidades. El enfoque para la aplicación de la política NCLB de la OACI incluye:

- la E.I. del Estado está debajo de la meta regional tal como está establecida en la Declaración de Puerto España
- la E.I. del Estado está debajo del promedio de E.I. mundial
- la E.I. del Estado ha estado debajo de este promedio por más de 3 años
- el Estado tuvo menos del 5% de aumento en su E.I. en los pasados 3 años
- la E.I. del Estado ha estado debajo de este promedio por más de 3 años
- la frecuencia del compromiso de seguimiento entre el Director Regional y el Director General de Aviación Civil y el Ministro ha sido menor a tres por año

3.4.24 La Oficina Regional NACC de la OACI coordinará el proceso completo de recolección y asistencia como sigue:



3.4.25 Teniendo en cuenta los recursos limitados de los Estados, la Reunión reconoció que las organizaciones regionales de vigilancia de seguridad operacional como CASSOS y ACSA podrían apoyar la estrategia regional. Expertos en materia (SME) adicionales de los Estados podrían eventualmente ser capacitados para apoyar la implementación de los 8 C.E. de la vigilancia de la seguridad operacional, de acuerdo con los requerimientos de SSP del Anexo 19.

**Cuestión 4 del
Orden del Día**

Asuntos de Navegación Aérea

4.1 Aspectos mundiales y regionales sobre navegación aérea

4.1.1 1er Informe Anual Mundial de Navegación Aérea y Cuadros de Mandos de Navegación Aérea

4.1.1.1 Bajo la NI/03, la Secretaria informó sobre los cuadros regionales de performance de la OACI, publicados desde mayo del 2014 así como los indicadores que lo conforman, incluyendo las metas de seguridad operacional y de navegación aérea de la Declaración de Puerto España. Los Cuadros Regionales de Performance están disponibles en: <http://www.icao.int/safety/Pages/Regional-Targets.aspx>

4.1.1.2 Asimismo, la Secretaria informó de la primera edición (2014) del Informe anual mundial de navegación aérea, y sugirió nuevas áreas en las que el informe podría ofrecer indicadores adicionales, incluyendo informaciones de crecimiento de tránsito, prioridades regionales, historias exitosas de implementación y explicaciones de los Cuadros regionales de performance. El Primer Informe anual mundial de navegación aérea 2014 está disponible en: <http://www.icao.int/airnavigation/Pages/Air-Navigation-Report.aspx>. El segundo informe anual mundial de navegación aérea correspondiente al 2015 está planeado para finales de mayo 2015.

4.1.1.3 Finalmente la Reunión tomó nota de la Conclusión 2/3 del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS a través de la cual el CRPP es responsable de la recolección, el monitoreo y la notificación de los avances en la implantación de las mejoras operacionales en las Regiones CAR/SAM a través de las Oficinas Regionales de la OACI; solicitando a los Estados proporcionar la información necesaria a las oficinas regionales de la OACI para demostrar mejoras operativas de forma periódica. Dicha información para la Región CAR será realizada a través del ANI/WG.

4.1.2 Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

4.1.2.1 La Coordinación PIRG-RASG se reportó bajo la cuestión 3.1 del orden del día de este informe (NE/28). La Secretaría presentó la NI/04 relacionada con la revisión el estado de las Conclusiones y Decisiones validas de la Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17) llevada a cabo en Cochabamba, Bolivia, del 21 al 25 de julio de 2014.

4.1.2.2 El seguimiento de esas conclusiones, que se relacionan con el Caribe Central se puso a consideración de esta Reunión y se instó a los Estados/Territorios C/CAR y Organizaciones Internacionales a implantar las conclusiones que se presentan en el **Apéndice B** de este informe.

4.1.2.3 La Secretaria indicó que en la reunión GREPECAS/17 se tomó nota que en la segunda reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos del GREPECAS (CRPP/2), los Estados participantes efectuaron un análisis del estado de implantación de las conclusiones y decisiones del GREPECAS consideradas vigentes por la reunión CRPP/1, así como las acciones adoptadas por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales CAR/SAM y/o la Secretaría de la OACI y se

consideró que todas las conclusiones y decisiones pendientes del GREPECAS habían sido finalizadas. El estado actual de estas conclusiones y decisiones figura en el Apéndice B de la NI/04.

4.1.2.4 De igual manera la Secretaría informó que la CRPP/2 analizó también los proyectos de conclusiones y decisiones formuladas por la reunión del CRPP/1 y concluyó que las mismas habían sido finalizadas o invalidadas por el tiempo, eventos, o una acción de la propia reunión CRPP/2. Los resultados de este análisis figuran en el Apéndice C de la NI/04.

4.1.2.5 Se proporcionó información sobre las actividades del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamericano (RASG-PA), la aplicación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Anexo 19 a través de iniciativas y proyectos de aviación para mejorar la seguridad operacional de la aviación mitigando riesgos y de esa manera reducir la tasa de accidentes aéreos mortales en Panamérica.

4.1.2.6 Se informó también que la reunión GREPECAS/17 tomó nota de los resultados del 38 periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI sobre aspectos de navegación aérea, particularmente las Resoluciones A38-2, A38-6, A38-8, A38-11 y A38-12; y analizó su impacto en las actividades de planificación e implantación de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM.

4.1.2.7 Finalmente se proporcionó un panorama de la formulación y el estado actualizado del Plan Regional de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP), Versión 3.1, el cual está alineado con la metodología de Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) de la OACI, resaltando que el RPBANIP sirve como base para la implementación de cuestiones de navegación aérea en las Regiones NAM/CAR, reflejando las prioridades y los hitos regionales.

4.1.3 Plan de Navegación Aérea electrónico (e-ANP)

4.1.3.1 Bajo la NE/06, la Secretaria presentó el progreso logrado en el desarrollo del nuevo modelo electrónico del plan regional de navegación aérea (e-ANP), los procedimientos de enmienda y el plan de acción para su disponibilidad electrónicamente y mantenimiento en línea realizado por el grupo de trabajo (e-ANP WG) de la OACI, con una nueva estructura, formato y contenido para los planes regionales. Se dieron a conocer los objetivos y finalidad de los e-ANP.

4.1.3.2 La estructura del Plan de Navegación Aérea electrónica (e-ANP) constará de tres volúmenes. La estructura general de las partes técnicas de los Volúmenes I y II (AOP, CNS, ATM, MET, SAR y AIM) constará de: a) introducción, b) requisitos regionales generales; y c) requisitos regionales específicos. Los volúmenes I y II incluyen varios de los principios de planificación de los ANP existentes. La información del Volumen III se referirá a la supervisión de la implementación, planificación y/u orientaciones. El Volumen III contendrá la información acordada en el RPBANIP en cuanto a las prioridades regionales, módulos ASBU adoptados, indicadores y metas. La estructura del Volumen III sería sencilla y constará de: a) Parte 0 – Introducción; b) Parte I – Aspectos de la planificación general (GEN); y c) Parte II – Implantación del sistema de navegación aérea.

4.1.3.3 La Secretaria detalló los procedimientos de enmienda del e-ANP con aprobaciones por parte del Consejo de la OACI o por parte del GREPECAS. Finalmente se presentó el plan de acción para la implementación del e-ANP CAR/SAM a completarse en el año 2015 y su acceso a través del portal OACI de SPACE (sitio web iSTARS 2.0), dando mucha flexibilidad a los Estados para la planificación y

facilitando una mejor coordinación, particularmente entre los Estados en los límites entre las regiones CAR y SAM y otras regiones adyacentes.

4.1.3.4 La Reunión tomó nota del avance en las Regiones CAR/SAM con el Doc 8733 – *Plan de Navegación Aérea Regiones del Caribe y de Sudamérica*, donde la primera etapa del e-ANP se ha realizado con la inclusión de los datos existentes en el ANP para los Volúmenes I y II, y para el segundo semestre de 2015 las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI harán la actualización del contenido (requisitos) para los Volúmenes I y II y llenarán el Volumen III.

4.1.3.5 Por lo anterior la Reunión nombró a los PoC del Caribe Central para el desarrollo y llenado del e-ANP CAR/SAM tal y como se muestra en la tabla presentada en el **Apéndice C**. En este sentido la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN

C/CAR/DCA/14/4 DESARROLLO Y LLENADO DEL e-ANP CAR/SAM

Que, con el fin de agilizar el proceso de desarrollo y llenado del e-ANP CAR/SAM:

- a) los PoC del e-ANP para el Caribe Central coordinen con la Oficina Regional NACC de la OACI las actualizaciones y requerimientos nacionales para incluirse en el e-ANP CAR/SAM; y
- b) los Estados del Caribe Central coordinen con la OACI las aprobaciones o cambios de las propuestas de enmiendas (PfA) que envíe la OACI según el Plan de acción para el e-ANP CAR/SAM.

4.1.4 Otros Eventos OACI afines a la navegación aérea

4.1.4.1 No hubo otras discusiones bajo esta cuestión del orden del día.

4.2 Seguimiento a la implementación de la navegación aérea bajo el Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP) y la Metodología de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU)

4.2.1 Resultados y Avances del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG)

4.2.1.1 Bajo la NI05, la Reunión tomó nota de los resultados de la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/4), resaltando las acciones acordadas en materia de navegación aérea, según el RPBANIP y la labor de los grupos de trabajo de implementación subregionales - Grupo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG). Igualmente, se presentó el seguimiento a las conclusiones de la reunión NACC/WG/04 y se recordó de la Comunicación a los Estados Ref.: EMX0860 de fecha 30 de septiembre de 2014, con la cual se instó a los Estados a tomar las acciones correspondientes sobre las conclusiones validas de la Reunión NACC/WG/4.

4.2.2 Resultados y Avances del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG)

4.2.2.1 La Secretaría presentó la NE/07 sobre los requerimientos de datos cartográficos de aeródromo del Capítulo 11 del Anexo 15 que entraron en vigor el 14 de noviembre de 2013. La Reunión reconoció que los Estados deberían impulsar la implementación de estos requisitos para mejorar la conciencia situacional del usuario en apoyo a la toma de decisiones en colaboración y las aplicaciones de guía de aeródromos para aumentar los márgenes de seguridad operacional y la eficiencia operacional.

4.2.2.2 Los Estados del C/CAR también deberían utilizar como marco de referencia la serie de la Organización Internacional de Normalización (ISO) 19100 para información geográfica. Lo que incluye los requisitos de alcance, identificación, metadatos, contenido, sistema de referencia, calidad, captura y mantenimiento de información.

4.2.2.3 Además, la aplicación de la Norma ISO 19109 se orienta a los esquemas de aplicación y la Norma ISO 19110 describe el método de catalogación de los atributos para la información geográfica, tales como:

- la geometría de características (por ejemplo las pistas, calles de rodaje, edificios) descrita como puntos, líneas y polígonos
- representación de características y funciones que se almacenan como atributos (por ejemplo los tipos de superficie, identificador de nombre/objeto, pendiente de la pista) para obtener información más elaborada

4.2.2.4 Las nuevas aplicaciones implican la colaboración entre Control de tránsito aéreo (ATC) y usuarios, con base en la interoperabilidad de bases de datos. Estas aplicaciones se basan en los principios de la Gestión de la información de todo el sistema (SWIM).

4.2.2.5 La Reunión consideró oportuno que los Estados fomenten la implementación de las bases de datos cartográficos de aeródromo y mantengan coordinación con otras autoridades aeronáuticas según sea necesario.

4.2.2.6 Además la Reunión consideró oportuno apoyar la participación de los expertos de los Estados en el Seminario CAR/SAM de Cartas Aeronáuticas electrónicas de la Navegación Basada en la Performance (PBN), Procedimientos Terminales y Cartografía de Aeródromos a ser celebrado en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, del 24 al 28 de agosto de 2015.

4.2.2.7 La Secretaria presento en la NE/08 el estado de implementación del Sistema de gestión de la calidad (QMS) y el progreso de la transición a la AIM, según los requisitos del Anexo 15 de la OACI, para el cumplimiento de las metas establecidas en la Declaración de Puerto España.

4.2.2.8 Los Estados/Territorios del Caribe Central que han implementado el QMS en un 100% son: Cuba, Estados Unidos, México y República Dominicana. Haití y Jamaica requieren presentar sus planes de acción para la implementación del QMS en cuanto estén disponibles, vigilando los acuerdos regionales y compromisos firmados por las autoridades aeronáuticas de los Estados y Territorios, según la siguiente tabla:

Estado/Territorio	% de Implantación	% Avance en 2014 hasta la fecha	Fecha tentativa de Implantación
ABW			
BHS (Commonwealth Realm)	0	Se requiere reportar durante la Reunión	Se requiere reportar durante la Reunión
BES (Bonaire)			
CYM (British Overseas Territory)	N/A	--	--
CUB	100	--	--
CUW			
DOM	100	--	--
HTI	0	Se requiere reportar durante la Reunión	Se requiere reportar durante la Reunión
JAM (Commonwealth Realm)	0	Se requiere reportar durante la Reunión	Se requiere reportar durante la Reunión
MEX	100	--	--
TCA (British Overseas Territory)	N/A	--	--
USA	100	--	--
<i>Nota: La información de la tabla fue actualizada por última vez en 2014, para la Reunión GREPECAS/17, ver Acción Sugerida, inciso b)</i>			

4.2.2.9 La Reunión tomó nota que el Coordinador del Proyecto G2 CAR del GREPECAS, Sr. Enrique Echarri, Cuba, está desarrollando una encuesta que será circulada durante junio 2015 sobre el grado de implementación del QMS en la Región CAR, a fin de determinar las acciones específicas de apoyo a los Estados que manifiesten algún problema para desarrollar e implementar dicho sistema.

4.2.2.10 El avance proyectado en la implementación del QMS está de acuerdo con lo establecido en la Declaración de Puerto España por los Directores de Aviación Civil de las Regiones NAM CAR, de lograr el 100% implementación del QMS en la AIM al 31 de diciembre de 2016.

4.2.2.11 Considerando la importancia de solución/mitigación los problemas de plan de vuelo en el Caribe Central, bajo la NE/09, la Secretaria informó de los avances y las actividades del Grupo Ad hoc de Plan de vuelo presentado (FPL) del Grupo de Tarea Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC) TF del ANI/WG, incluyendo la coordinación efectuada con todos los Estados/Regiones de Información de Vuelo (FIR)/Proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) para la primera fase de recolecciones de datos FPL y el análisis de los mismos, recomendando varias acciones para mitigar/resolver los errores de FPL, cuya difusión se dio a través de la Comunicación OACI a los Estados Ref. EMX1186 de fecha 19 de diciembre de 2014.

4.2.2.12 Asimismo, se informó a la Reunión que en Caribe Central, en términos generales, ha participado satisfactoriamente por parte de cada FIR involucrada, identificando mejoras a lograrse en la participación de la FIR Kingston y los aportes de las Islas Caimanes.

4.2.2.13 Se resaltó el acuerdo para la realización de una segunda ronda de recolección de datos FPL (Marzo-Abril 2015) con un nuevo formato de recolección, una guía de mejores prácticas, una lista de contactos y una lista de acciones sugeridas optimizada; requiriendo para una plena y efectiva recolección establecer un Punto de contacto (PoC) en cada Estado, para apoyar la coordinación de las acciones de solución/mitigación de errores FPL.

4.2.2.14 Las acciones sugeridas y guías brindadas por el FPL/AD/MON para el monitoreo de plan de vuelo se encuentran disponibles (*únicamente en inglés*) en el siguiente enlace: <http://www.icao.int/NACC/Pages/regional-group-AIDC.aspx>, así como también todos los trabajos llevados a cabo por el FPL/AD/MON. También se acordó la preparación de un análisis de riesgo sobre esta problemática y otras acciones para enfatizar la importancia de resolver este problema. Los PoC para estas tareas aparecen en la NE/09.

4.2.2.15 En este sentido, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN C/CAR/DCA/14/5

ACCIONES PARA LA MITIGACIÓN/SOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS FPL

Que, con el objetivo de mitigar/solucionar los problemas FPL y asegurar una activa participación, los Estados del Caribe Central:

- a) impulsen las acciones sugeridas por la OACI para minimizar los errores en los planes de vuelo a más tardar según los plazos solicitados por el FPL/AD/MON; y
- b) faciliten la participación de los PoC designados a las actividades del FPL/AD/MON.

4.2.2.16 Bajo la NE/10 se informó sobre el avance logrado por el ANI/WG desde su Primera Reunión y la planeación de la próxima reunión del ANI/WG a realizarse en Costa Rica en junio de 2015, recalando que el objetivo del ANI/WG es consolidar los grupos de trabajo sub-regionales existentes, reducir el número de reuniones, evitar duplicación, agilizar el avance del trabajo y mejorar la armonización regional enfocada a las esferas de navegación área de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM), Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y Gestión de Información Aeronáutica (AIM).

4.2.2.17 Desde el 2014 el ANI/WG ha llevado a cabo varias teleconferencias de seguimiento a las tareas asignadas, destacando las siguientes actividades:

- a) **ADS-B:** La última reunión se celebró en abril de 2015, elaborando propuestas para el Concepto de Operaciones (CONOPS) ADS-B y especificaciones técnicas, así como una actualización de un Plan Regional de Implementación de la Vigilancia.
- b) **AMHS:** La implementación del AMHS se ha realizado principalmente con actividades bilaterales y de acuerdo al Plan de implementación regional. El Proyecto CAR RLA09/801 ha apoyado la implementación mediante una misión de asistencia (*Go-Team*) a Curazao y otra misión está programada para México en 2015. Un Taller de aplicación ATN está programado para octubre de 2015, donde se discutirá el AMHS.

- c) **AIDC:** Bajo el Grupo de Tarea AIDC se creó un Grupo Ad hoc para resolver/mitigar problemas Plan de Vuelo Presentado (FPL). Se enviaron a los Estados acciones sugeridas y como resultado de la reunión de febrero de 2015 en la Oficina NACC de la OACI, se acordaron guías y la realización de una segunda fase antes de la Reunión ANI/WG/02. Las actividades de AIDC han avanzado en la implementación del Documento de control de interfaz (ICD) NAM y con el apoyo de una misión *Go-Team* sobre AIDC para República Dominicana. Se revisó el estado de la implementación de las AIDC en la Regiones NAM y CAR
- d) **Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto - vigilancia dependiente automática – contrato (CPDLC-ADS-C) del GOLD:** Se preparó una lista de verificación sobre esta implementación para los Estados CAR que planean la implementación CPDLC y ADS-C (Curacao y México).
- e) **PBN:** El Grupo de Tarea realizó recientemente una teleconferencia para revisar su programa de trabajo y los eventos del 2014 (*Go-Team* PBN en Trinidad y Tabago, Curso sobre el diseño de los procedimientos PBN en diciembre de 2014; encuesta PBN en agosto de 2014). Se harán actualizaciones al programa de trabajo del último Taller sobre Rediseño del Espacio Aéreo PBN para la Región CAR (mayo de 2015)
- f) **AIM:** El trabajo está en curso. Una misión *Go-Team* se llevó a cabo a Haití en noviembre de 2014 con la asistencia de Cuba y COCESNA. Próximamente se realizará una teleconferencia de seguimiento.
- g) **ATFM:** El Grupo de Tarea ATFM está llevando a cabo una encuesta con el propósito de recolectar información y desarrollar un punto de referencia regional de las iniciativas actuales de la Gestión de Afluencias de Tránsito Aéreo (ATFM) dentro de las Regiones de Norteamérica y el Caribe y la planificación de las futuras actividades e interoperación ATFM entre los ANSP.

4.2.2.20 Para la reunión ANI/WG/02, se consolidarán los avances en la implementación según el RPBANIP y reportando a través de los Formato de Notificación de Navegación Aérea (ANRF) específicamente sobre las metas regionales de cada módulo ASBU del bloque 0. De igual forma, se hará una revisión de las tareas para la inclusión de otras nuevas para agilizar la implementación de la navegación aérea como en el tema de los Sistema(s) de Aeronave no tripulada (UAS) y las tareas afines al Sistema mundial de Navegación por Satélite (GNSS).

4.2.2.21 La Reunión reconoció la importancia del trabajo técnico realizado por el ANI/WG para agilizar la implementación regional armonizada de las cuestiones clave de navegación aérea en conformidad con los requisitos específicos, subrayando los logros de implementación AIDC en República Dominicana, implementación AMHS en Curacao, guía sobre la implementación de ADS-B-emisión, apoyo a la implementación de ATFM e intercambio de expertos de los Estados líderes en la implementación hacia el resto de la región. Se felicitó a los Estados que presiden y lideran los diferentes Grupos de Tarea y al ANI/WG, y se alentó a los Estados a actualizar sus correspondientes PoC del ANI/WG y participar en la próxima reunión ANI/WG/02.

4.2.2.22 La Reunión recordó la Conclusión NACC/WG/4/15 sobre notificación y monitoreo de navegación aérea en las Regiones NAM/CAR y acordó formular la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN**C/CAR/DCA/14/6****NOTIFICACIÓN Y MONITOREO DE PERFORMANCE DE LA NAVEGACIÓN AÉREA**

Que para agilizar las actividades de notificación y monitoreo de performance, el ANI/WG:

- a) presente los beneficios operacionales basados en los logros de performance en los Estados CAR resultantes de las actividades del ANI/WG;
- b) en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, desarrolle una metodología para presentar el avance en las diferentes metas de navegación aérea para facilitar el seguimiento;
- c) actualice sus Términos de Referencia para incluir los incisos a) y b); y
- d) presente los resultados de los incisos a) a c) a más tardar durante la reunión C/CAR/DCA/15.

4.2.2.23 República Dominicana presentó la NE/34 sobre la implantación del Sistema de Gestión de la Calidad en la Gestión de la Información Aeronáutica (QMS-AIM), basada en las normas de la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) ISO 9001:2008, 14001:2004 sobre Gestión de la Calidad y Gestión del Medioambiente y la Norma OHSAS 18001:2007, sobre Gestión de la Seguridad y la Salud Ocupacional.

4.2.2.24 La implantación de un QMS-AIM en República Dominicana forma parte esencial de la transición del AIS al AIM, tal como lo reflejan las estrategias trazadas para el logro de los Objetivos Regionales de Performance (RPO), en el RPBANIP NAM/CAR.

4.2.2.25 Teniendo establecidas metas a corto y mediano plazo para el cumplimiento oportuno del Plan en las regiones NAM/CAR, el retraso en la implantación de un sistema de calidad efectivo por los Estados puede repercutir negativamente en la implantación en consonancia con los plazos y metas relacionados.

4.2.3 Red de telecomunicaciones MEVA

4.2.3.1 A través de la NI/06, se presentaron las actividades de implementación de la Red MEVA III, la cual representa la infraestructura de CNS para la navegación aérea y como la futura Red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) para la Región CAR. La Red MEVA III se implementó exitosamente desde el 1 de abril del 2015.

4.2.3.2 El nuevo sistema MEVA es una red satelital de Múltiple Acceso por División de Tiempo (TDMA)/Frecuencia Múltiple (MF) que proporcionará el Protocolo de Internet y el apoyo del legado de la interfaz. Tendrá servicios de datos y voz de Control de Tránsito Aéreo (CTA) entre los Centros de Control de área (ACC) en el área del Caribe Central. La red MEVA III también proporciona servicios de voz y datos a ciertos Estados en América del Sur a través de una interconexión entre las Redes MEVA y REDDIG.

4.2.4 Otros grupos regionales de implementación

4.2.4.1 Bajo la NE/11 Estados Unidos informó sobre su estado de implementación de las ASBU de la OACI, subrayando la implementación de los 18 módulos en el Bloque 0, ya sea a través del Sistema Nacional del Espacio Aéreo (NAS) o en lugares selectos y que está trabajando en Bloques adicionales. Finalmente, se notó que para coordinar la modernización del sistema global de navegación aérea, es importante tener un plan armonizado que sigan los reguladores, los explotadores y la industria de la aviación. La planificación, el desarrollo, la instrucción y la implementación de un sistema global armonizado son contingentes de un marco de referencia que incluya planes escalables y proporcione beneficios operacionales, económicos y de seguridad operacional.

4.2.4.2 La Reunión felicitó a Estados Unidos por esos logros y los invitó a la reunión ANI/WG/02 para compartir su experiencia para monitorear y medir los beneficios de desempeño logrados.

4.2.4.3 La Secretaria presentó la NE/12 con los avances y resultados de implementación PBN en la Región CAR que han sido reportados a la Sede de la OACI en Montreal para los Cuadros de Mando. Considerando que varias tareas se han finalizado, se han establecido nuevas metas regionales como se indica a continuación:

- 80% de pistas con aproximación por instrumentos con APV y Navegación vertical barométrica (BARO-VNAV) implementados por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar en diciembre de 2016
- 80% de los aeródromos internacionales que tengan PBN Llegada normalizada por instrumentos (STARS) implementado para diciembre 2016
- 60% de los aeródromos internacionales que tengan Salida normalizada por instrumentos (SIDS) PBN implantadas para diciembre 2016
- 50% de los aeródromos internacionales que tengan Operación de descenso continuo (CDO) implementadas para diciembre 2016
- 60% de los aeródromos internacionales que tengan Operaciones de ascenso continuo (CCO) implementadas para diciembre 2016
- La OACI proporcionará asistencia de instrucción e implementación sobre el rediseño de espacio aéreo y aprobación operacional PBN a solicitud de los Estados CAR.

4.2.4.4 Sin embargo, la Reunión notó que el análisis de la actual estructura del espacio aéreo y el incremento de las operaciones aéreas en la Región CAR arroja como resultado una falta de armonización, lo cual no facilita la coordinación y prestación más eficiente de servicio Control de Tránsito Aéreo (CTA) así como uso limitado por parte de los explotadores. El diagnóstico llevado a cabo por el Grupo de Tarea PBN (PBN/TF) de algunos proyectos de implementación de los Estados y Territorios incluye:

- La falta de información sobre las estadísticas confiables sobre el crecimiento de las operaciones aéreas en los Estados
- Una falta de coordinación de las actividades de implementación PBN con los usuarios
- Falta de actualización de los programas de instrucción para pilotos y controladores
- El diseño de algunas áreas terminales (TMA) es inadecuado según las nuevas capacidades de navegación de las aeronaves, tal como:

- las trayectorias de vuelo publicadas son largas, lo que da como resultado una rebasar los límites de las TMA infringiendo espacio aéreo no controlado;
- algunos puntos de notificación se han establecido en espacio aéreo clase G, no controlado, causando confusiones a los pilotos
- las trayectorias Reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y reglas de vuelo visual (VFR) no son segregadas para cubrir las necesidades operacionales ATC
- algunas trayectorias publicadas han tenido como resultado puntos de incidentes ATS (*hot spots*) causando emisión de reportes del Sistema de alerta de tránsito y anticolidión (TCAS)
- No todos los equipos automatizados ATS se han actualizado para el procesamiento adecuado de datos de los planes de vuelo acorde a los procedimientos del Doc 4444 de la OACI
- No todos los Estados han emitido una reglamentación adecuada para la certificación y aprobación operacional PBN
- Algunas dependencias ATC presentan limitaciones de capacidad ATS debido a la falta de personal calificado
- No todos los Estados han elaborado Planes nacionales de instrucción PBN

4.2.4.5 La Reunión reconoció que debido a los resultados mencionados es necesario que los Estados desarrollen un Proyecto de Rediseño de Espacio Aéreo PBN a ser implementado en el corto plazo bajo un enfoque de concepto de espacio aéreo PBN integral como asunto de alta prioridad para la Región CAR considerando las operaciones puerta a puerta.

4.2.4.6 Un Proyecto de Rediseño de Espacio Aéreo PBN proporciona la descripción y el marco de referencia de gestión operacional ATC previsto a medio y largo plazos. El proyecto debería satisfacer los objetivos de seguridad operacional, capacidad ATS y mitigación del impacto al medio ambiente, incluyendo detalles de organización del espacio aéreo, estructura de rutas ATS, margen de franqueamiento de obstáculos y mínimas de separación, así como los requisitos de reglamentación e infraestructura y evaluar anualmente los beneficios al medio ambiente obtenidos de la reducción de rutas y reducción de emisión de CO₂.

4.2.4.7 El proyecto para el rediseño de espacio aéreo debería considerar el incremento del tránsito aéreo para el periodo 2015-2017, mediante cuatro fases como se describe en el Doc 9992 - *Manual sobre el uso de la navegación basada en la performance (PBN) en el diseño del espacio aéreo*, como sigue:

- Planificación
- Diseño
- Validación
- Implementación

4.2.4.8 Para lograr un proyecto regionalmente exitoso, los Estados deberían designar y fomentar la participación de sus expertos reguladores, controladores, planificadores de espacio aéreo, pilotos/explotadores, autoridades militares, representantes de la aviación general, etc. Los proyectos PBN deberían enfocarse en la implementación de rutas Navegación aérea (RNAV), procedimientos de aproximación Performance de navegación requerida (RNP), Salida normalizada por instrumentos (SID) y Llegada normalizada por instrumentos (STAR) con criterios Operación de ascenso continuo (CCO) y

Operación de descenso continuo (CDO), y RNP 10 o RNP 4 para el espacio aéreo Oceánico, según sea requerido.

4.2.4.9 La Oficina Regional NACC de la OACI proporcionara asistencia a los Estados a fin de que puedan revisar y complementar su proyecto durante el año 2015 facilitando información y las actividades necesarias con ejercicios prácticos y discusiones de implementación en sitio. En estas actividades participan expertos de los Estados que han desarrollado su Proyecto de Rediseño de Espacio Aéreo PBN. En este sentido, la Reunión aprobó la siguiente:

CONCLUSIÓN

C/CAR/DCA/14/7 **PROYECTO DE REDISEÑO DE ESPACIO AÉREO PBN EN LA REGIÓN CAR**

Que los Estados del C/CAR en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, desarrollen un Proyecto de Rediseño de Espacio Aéreo PBN a ser implantado en el periodo 2015-2017 según las disposiciones de la OACI que incluya:

- a) designación de un PoC para implementación PBN;
- b) finalización de una encuesta de implementación PBN por los Estados C/CAR incluida en el **Apéndice D** a este informe a más tardar el **30 de julio de 2015**;
- c) la implementación de mejoras operacionales a la red de rutas RNAV en el espacio aéreo superior e inferior;
- d) la implementación de operaciones de descenso continuo (CDO) y operaciones de ascenso continuo (CCO) en los Salida normalizada por instrumentos (SID) y Llegada normalizada por instrumentos (STAR) de las Áreas terminales (TMA), según corresponda;
- e) la implementación de procedimientos de aproximación RNP en todas las pistas de vuelo por instrumentos **a más tardar el 31 de diciembre de 2016**, en cumplimiento a la Resolución A37-11 de la Asamblea de la OACI;
- f) proporcionar información a la Oficina Regional NACC de la OACI **a más tardar el 30 de octubre de 2015** sobre los avances logrados y nuevas necesidades identificadas según lo señalado en los incisos a), b) y c) anteriores para la implantación armonizada de un espacio aéreo PBN en la Región CAR; y
- g) presentar a la reunión C/CAR/DCA/15 un informe del progreso alcanzado en la implementación del Proyecto de Rediseño de Espacio Aéreo PBN.

4.3 Plan de Acción Regional sobre las Actividades de los Estados para la reducción de emisiones CO₂ en la aviación y su implementación

4.3.1 La Secretaría presentó la NE/13 recordando que la Resolución A38-18 “alienta a los Estados a presentar los planes de acción resumiendo sus políticas y acciones y un reporte anual de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional”. Los planes de acción deben incluir información sobre el grupo de medidas consideradas por los Estados y sobre cualquier necesidad de asistencia específica. Se

invita a los Estados a presentar voluntariamente los planes de acción a la OACI en junio de 2015 para que la OACI recopile información en relación con el alcance de los objetivos esperados y presentarlos en el 39ª período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2016.

4.3.2 Con el objeto de dar asistencia a los Estados se realizaron dos seminarios sobre el medio ambiente: Seminario de la OACI sobre Aviación Internacional y Medio Ambiente realizado del 1 al 2 de abril de 2014 y el Seminario de la OACI sobre el Plan de Acción de los Estados celebrado del 3 al 4 de abril de 2014, ambos en la Oficina Regional NACC en la Ciudad de México, México.

4.3.3 La Secretaría también mencionó el convenio que se firmó entre la OACI y la Comunidad Europea (CE) para la asistencia del proyecto de “Desarrollo de la Capacidad para la Mitigación del CO₂ de la Aviación Internacional” con el propósito de contribuir a los esfuerzos internacionales, regionales y nacionales para abordar el crecimiento de las emisiones del CO₂ de la aviación internacional, seleccionando a dos Estados en la Región CAR, República Dominicana y Trinidad y Tabago para participar en este proyecto conjunto OACI-CE.

4.3.4 Se recordó a la Reunión que también mediante la Resolución A38-18, la Asamblea decidió elaborar un plan mundial de Medidas basadas en criterios de mercado (MBM) para la aviación mundial y, entre otras cosas, pidió al Consejo que organizara seminarios y talleres con el objeto de tratar lo referente a dicho plan.

4.3.5 En este sentido se organizaron una serie de reuniones llamadas “Diálogos Globales sobre Aviación” (GLAD), las cuales tuvieron como objetivo compartir información acerca de las MBM y de la función que éstas desempeñan en resolver el problema de las emisiones del CO₂ procedentes de la aviación internacional, realizándose cinco eventos en diferentes Oficinas Regionales durante abril 2015. En el caso de las Regiones CAR/SAM, el evento se realizó en la Oficina Regional SAM de la OACI en Lima, Perú del 9 al 10 de abril e inicialmente se identificó la necesidad de que las Oficinas Regionales brinden una mayor asistencia a los Estados en la preparación de los Planes de Acción sobre las actividades de reducción de emisiones de CO₂, así como las limitaciones presupuestarias que existen en esta materia, lo mismo que la necesidad que exista una mayor compartición de datos para reducir los costos y aprovechar de mejor manera los escasos recursos.

4.3.6 Varios de los participantes apoyaron enfáticamente esta Nota de Estudio y reiteraron la necesidad que tanto Estados como partes interesadas participen activamente en las actividades relacionadas con la protección ambiental y la reducción de emisiones, para estar mejor preparados ante las diversas modificaciones de normativa que se presentarán para poder cumplir con este objetivo estratégico.

4.3.7 La OACI manifestó que continuará apoyando de manera decidida a los Estados C/CAR en la elaboración y remisión de los Planes de Acción, al Grupo Coordinador del Plan de Acción del Caribe Central, en este caso, Trinidad y Tobago, antes del 15 de junio del 2015.

4.3.8 Bajo la NE/23, Cuba compartió su experiencia y actividades realizadas para cumplir con las métricas y metas relacionadas con la implementación del RPBANIP y la Metodología de Mejoras por Bloques del ASBU.

4.3.9 El Plan de Implementación de la Navegación Aérea Basada en la Performance de Cuba define los objetivos nacionales de la performance (NPO) y los 14 módulos del Bloque 0 de la Metodología ASBU adoptados en este sentido, Cuba comentó sobre las acciones llevadas a cabo para esta implementación con instrucción para el personal asignado para guiar esta implementación, los dos cursos TRAINAIR Plus ASBU organizados por el Centro de Adiestramiento de la Aviación para explotadores

aéreos, aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea y especialistas de Venezuela, la elaboración de un Taller ASBU en Nicaragua, la planificación del Curso ASBU TRAINAIR Plus a realizarse el 18 de mayo de 2015 en el IACC, auspiciado por la OACI y el monitoreo y notificación realizados por un Grupo Nacional de Implementación de las ASBU.

4.3.10 La Reunión felicitó a Cuba por su avance en su Plan Nacional de Navegación Aérea basado en la performance y alentó el intercambio de su experiencia y resultados con el ANI/WG.

4.4 Revisión de las deficiencias de navegación aérea

4.4.1 La Secretaría presentó la NE/14 indicando que la GANDD continúa siendo la aplicación para el almacenamiento, actualización y notificación de la información sobre deficiencias, y que en acatamiento a la Conclusión 2/1 del CRPP2, en la Conclusión 17/2 del GREPECAS, se presentó una revisión a la Metodología Uniforme para la GANDD, invitando a los Estados a que la encuentren y la utilicen en el Apéndice A del Informe Final del GREPECAS 17.

4.4.2 La Reunión reiteró la necesidad que exista una participación más activa de parte de los Estados en la resolución de las deficiencias existentes, las cuales en muchos casos tienen varios años de estar señaladas sin que actualice su condición. De la misma forma, la Secretaría manifestó que en el marco del nuevo enfoque de asistencia a los Estados de la Oficina Regional NACC, se trabajará de manera más decidida para apoyar a los Estados en la resolución de las deficiencias y de esta forma mejorar sustancialmente la seguridad operacional, lo mismo que la regularidad y eficiencia de la navegación aérea en la Región.

4.5 Otros asuntos de navegación aérea

4.5.1 Bajo la NE15, se reiteró a la Reunión la necesidad del apoyo de los Estados a la Postura de la OACI para la Decimoquinta Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-15) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) (Boletín electrónico de la OACI E 3/5. 15-13/57 de fecha 2 de julio de 2013), describiendo las acciones y eventos realizados por la OACI y los Estados para este apoyo:

- a) El Taller Regional en Preparación para la CMR-15 de la UIT
- b) introducir este tema en todas las reuniones de los grupos de trabajo tales como el ANI/WG, MEVA y GREPECAS;
- c) participar en las reuniones CITEL como la XXIV Reunión del Comité Consultivo Permanente II: Radiocomunicaciones (Mérida, México) y en la Reunión XXV PCC II en Medellín, Colombia)
- d) mantener una lista de los Puntos focales (PoC) de los Estados en apoyo a la Postura de la OACI CMR-15 para coordinación y apoyo mutuo;
- e) mantener la lista de Asignación de Frecuencias Regionales disponible para los Estados y el público en general: Página Web de la OACI: <http://www.icao.int/NACC/Pages/frequency.aspx>;
- f) la adopción de la Conclusión TMG 26/21 — *Revisión y acuerdo sobre acciones para dar seguimiento a la recomendación 1/14 de la An-Conf/12 y recomendaciones del taller regional preparatorio para la CMR-15 de la UIT.*

4.5.2 La Reunión reconoció que los requisitos de aviación civil continúan creciendo, requiriendo más instalaciones y servicios de navegación y comunicaciones, creando así una presión cada vez más creciente a un recurso ya empleados al máximo, similar a otros usuarios no aeronáuticos, con quien la aviación comparte el recurso del espectro de frecuencia. En este sentido, la aviación civil debe elaborar y presentar sus políticas acordadas y sus requerimientos de espectro de radiofrecuencia de manera a asegurar la disponibilidad y acceso continuo al recurso de espectro de radiofrecuencia.

4.5.3 Para la Región CAR, CITEL es el foro regional para expresar este apoyo. CITEL puede recibir todas las posturas de los Estados, individualmente o como grupo, por ejemplo, la Unión de Telecomunicación del Caribe (CTU) y COMTELCA para Centroamérica. Igualmente se comentó que los Estados aún están proporcionando sus decisiones sobre las diferentes posturas (propuestas interamericanas) para presentar ante la CMR-2015 (noviembre de 2015). La última reunión CITEL fue en febrero de 2015 en Medellín: (XXV PCC.II) y la última será en agosto de 2015 en Ottawa: (XXVI PCC.II).

4.5.4 La Reunión instó a todos los Estados Caribe Central a asignar expertos de aviación para que asistan con sus respectivos Reguladores de Espectro a la reunión regional CITEL y voten para las propuestas interamericanas relacionadas con la Postura de la OACI; incluyendo la protección de la Banda C y la iniciativa mundial de seguimiento de vuelos, así como notificar cualquier avance a la OACI a este respecto, incluyendo la conclusión MEVA TMG/26/21.

4.5.5 Estados Unidos presentó la NE/27 relacionada a los Sistemas de aviones no tripulados (UAS). La Administración Federal de Aviación (FAA) está tomando un enfoque gradual para la integración UAS segura en su sistema del espacio aéreo nacional a medida que adquiere un mejor entendimiento de las cuestiones operativas, tales como requisitos de capacitación, operaciones específicas y consideraciones tecnológicas. Estados Unidos alentó a otros Estados miembros de la OACI a considerar esta metodología al integrar UAS en su propio espacio aéreo.

4.5.6 Desde 1990, FAA ha permitido un uso limitado de UAS para misiones públicas importantes como el alivio en caso de desastres, búsqueda y salvamento, la patrulla fronteriza, la investigación científica y pruebas y evaluación. Los UAS operan potencialmente desde nivel de la superficie hasta por encima de 50,000 pies, dependiendo del tipo específico de aeronave. Sin embargo, no hay operaciones autorizadas en el espacio aéreo de las zonas urbanas que contiene la mayor densidad de los aviones no tripulados. Operar los aeromodelos/UAS con un propósito recreativo no requiere la aprobación de la FAA, pero todos los operadores de aeromodelos deben apegarse a los reglamentos de operaciones de la seguridad operacional de la industria.

4.5.7 En febrero de 2015, el Departamento de Transporte de Estados Unidos y la FAA dieron a conocer un conjunto propuesto de regulaciones que allanen el camino para los pequeños UAS - menores de 55 libras. La regla permitiría el uso rutinario de pequeños UAS en el sistema de aviación de hoy y es lo suficientemente flexible para adaptarse a las futuras innovaciones tecnológicas. La regla limitaría pequeños UAS vuelos diurnos y operaciones con contacto visual. La regla aborda cuestiones como las restricciones de altura, la certificación del operador, el uso opcional de un observador visual, registro y marcas de la aeronave, y los límites operacionales, y también incluye una posible clasificación "micro" de los UAS de 4,4 libras.

4.5.8 La integración de los UAS en el espacio aéreo nacional presenta tanto oportunidades como desafíos; sin embargo, su objetivo se centra en garantizar la seguridad. Se necesitan políticas nuevas, procedimientos y procesos de aprobación para lidiar con el creciente deseo de los operadores civiles para el uso de UAS. El desarrollo e implementación de estas nuevas normas y directrices UAS es un esfuerzo a largo plazo.

4.5.9 Información adicional sobre el programa y el reglamento UAS de la FAA están disponibles en las siguientes páginas web:

[http:// www.faa.gov/uas/](http://www.faa.gov/uas/)

<http://www.knowbeforeyoufly.org>

http://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/media/021515_sUAS_Summary.pdf

http://www.faa.gov/news/fact_sheets/news_story.cfm?newsId=18297

4.5.10 La Reunión fue informada que CANSO ha desarrollado material guía para las operaciones del Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPA) en el espacio aéreo ATS, mismo que pondrá a disposición de los Estados.

4.5.11 Con base en la NI/02, presentada por la Secretaria, la Reunión recordó que la HLSC 2015 reconoció la necesidad de que los Estados y las Oficinas Regionales de la OACI continúen centrándose en la integración de los Sistemas de aeronaves piloteadas a distancia (RPAS) en el espacio aéreo civil en condiciones seguras con la adopción de enfoques de gestión de la seguridad operacional proactivos. La HLSC 2015 emitió varias recomendaciones que se encuentran disponibles en: <http://www.icao.int/Meetings/HLSC2015/Pages/default.aspx>

4.5.12 Independientemente de los estudios que la OACI lleva a cabo sobre las operaciones de RPAS, los Estados deberían tomar acciones oportunas para regular su uso en el espacio aéreo ATS y aeródromos internacionales. Considerando lo anterior, la Reunión acordó la siguiente:

CONCLUSIÓN **C/CAR/DCA/14/8**

MARCO DE REFERENCIA NORMATIVO PARA LAS OPERACIONES DE LAS AERONAVES PILOTEADAS A DISTANCIA (RPA)

Que:

- a) los Estados del C/CAR, en coordinación con ACSA/COCESNA y CASSOS, establezcan un marco de referencia normativo y operativo en el espacio aéreo ATS y aeródromos internacionales de su jurisdicción a fin de:
 - i. facilitar la implementación de mecanismos de gestión de riesgos de la seguridad operacional relacionados con la operación del Sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPA);
 - ii. utilizar los mecanismos existentes con el propósito de compartir la información crítica relacionada con las operaciones de RPA y las restricciones del uso del espacio aéreo;
 - iii. facilitar los medios educativos mediante medios de comunicación y otras herramientas para los usuarios con respecto a las operaciones de RPA;

- iv. conducir evaluación de riesgos sobre el uso no regulado de RPA en las cercanías de los aeródromos;
 - v. apoyar la coordinación de las autoridades cívico-militares para asegurar la seguridad operacional de las aeronaves civiles, como se señala en la Cir 330 — *Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo*; y
 - vi. solicitar asistencia a la Oficina Regional NACC de la OACI, referente al marco de referencia regulatorio como se señala en la Cir 328 — *Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)*,
- b) la Oficina Regional NACC de la OACI coordine la organización de un foro CAR/SAM sobre RPA a más tardar el **31 de julio de 2015**; y
 - c) la Oficina Regional NACC de la OACI informe sobre el avance del desarrollo normativo y la implantación de los RPA a la reunión C/CAR/DCA/15.

4.5.13 Bajo la NI/15 y para complementar los logros de los módulos ASBU, Estados Unidos informó sobre la primera Demostración Mini-Global realizada del 16-17 de septiembre de 2014.

4.5.14 Esta Demostración es un esfuerzo en colaboración entre la FAA y otros ANSP de todo el mundo para perfeccionar y agilizar el flujo y la gestión de la información, promoviendo el intercambio homogéneo de datos a través de las fronteras para crear un sistema de aviación global más armonizado. Está programada un evento Mini-Global II para la primavera de 2016, apoyando la meta final de armonización internacional e interoperabilidad de los sistemas como se detalla en los programas de modernización de gestión de tránsito aéreo de la OACI.

**Cuestión 5 del
Orden del Día**

**Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto Regional de Cooperación
Técnica RLA/09/801 (SCM/4) – *Implementación de los sistemas de
navegación aérea basada en la performance en la Región CAR***

5.1 El informe de la Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/09/801 (SCM/4) se presentará como un documento aparte y específicamente como “Informe de la Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/09/801 (SCM/4) – *Implementación de los sistemas de navegación aérea basada en la performance en la Región CAR*”.

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

Asuntos relativos a la Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

6.1 Actividades sobre seguridad de la aviación y Facilitación en las Regiones NAM/CAR

6.1.1 La Secretaría presentó la NE/17 sobre la información relevante de las actividades relacionadas con la Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL) en las Regiones NAM/CAR, que las autoridades competentes en estas dos áreas deben considerar para dar cumplimiento a las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) del Anexo 9 – *Facilitación* y Anexo 17 – *Seguridad*.

6.1.2 Se recordó a la Reunión que como resultado del segundo ciclo de auditorías del Programa universal de auditorías de seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, y considerando que el 38° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI reconoció a la FAL como uno de sus objetivos estratégicos; en coordinación con la sección de Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad (ISD-Sec) de su Sede, la Oficina Regional NACC ha llevado a cabo actividades de instrucción y asistencia en los Estados NAM/CAR orientadas a promover y mejorar la implementación de las disposiciones de FAL y AVSEC.

6.1.3 Se indicó a la Reunión que habiéndose identificado la urgente necesidad de aclarar el concepto y criterio respecto a la aplicación de evaluaciones de riesgo de AVSEC establecidas en las normas del Anexo 17, que los Estados deben llevar a cabo por medio de las autoridades nacionales competentes, la OACI desarrolló material de instrucción para facilitar el entendimiento sobre el análisis de amenazas y riesgos, así como la metodología y procedimientos que deben ser considerados por los Estados al evaluar sus amenazas y vulnerabilidades para implementar las medidas de AVSEC correspondientes al interior de sus Estados.

6.1.4 De conformidad con las Enmiendas 12, 13 y 14 del Anexo 17, la OACI actualizó el Material didáctico normalizado (ASTP) para los Cursos de instructores AVSEC, y para el Curso de seguridad de la carga aérea y correo, y con este nuevo material ha venido impartiendo instrucción sobre estas materias a través de los Centros Regionales de Instrucción en Seguridad de la Aviación. Además, con el propósito de asistir mejor a los Estados con la implementación de los criterios de la seguridad de la carga, y como parte de un nuevo Proyecto OACI/Canadá en seguridad de la aviación, se prevé llevar este Curso de seguridad de la carga y correo sin costo para los Estados en el segundo semestre de 2015. Como en anteriores oportunidades, se agruparán a los Estados por su vecindad geográfica, y se otorgará becas de transporte y gastos de viaje para dos representantes de los Estados que no sean los anfitriones. La OACI se hará cargo también del boleto y gastos de viaje de los Instructores seleccionados de su lista de instructores, así como del material de instrucción respectivo.

6.1.5 La Secretaría llamó la atención en cuanto a que los Estados retomen el tema de FAL establecido en el Anexo 9, dado que por muchos años se ha dejado de lado. En este sentido, la Oficina Regional NACC de la OACI en coordinación con ISD-Sec, ISD-FAL y la Oficina Regional SAM de la OACI, ha llevado a cabo seminarios regionales anuales desde el año 2012. El último se realizó en la Oficina Regional SAM en Lima, Perú, en septiembre de 2014. No obstante, no todos los Estados del Caribe Central participaron en estos eventos ni se beneficiaron de la instrucción FAL. Al respecto, para asistir a los Estados en el cumplimiento de la normativa, el Doc 9957 - *Manual de facilitación* de la OACI incluye una guía para el desarrollo del Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA).

Además, la OACI también finalizó en abril de este año la elaboración del Doc 10042 - *Modelo de Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo*, cuyas versiones español y francés serán publicadas el segundo semestre de 2015.

6.1.6 La Secretaría hizo notar que en virtud que FAL se ha convertido en uno de los objetivos estratégicos de la OACI, es importante que los directores de las autoridades de aviación civil reconozcan la necesidad de actualizar su marco legal, reglamentos y programas con las disposiciones del Anexo 9, prestando también atención a lo relacionado con las medidas de seguridad de la aviación, que son parte de la auditoría del Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA del USAP). Adicionalmente, los resultados del Segundo ciclo de auditorías del USAP reportaron que no todos los Estados han establecido y/o actualizado, aprobado e implementado, un PNFTA, considerando las disposiciones del Anexo 9 y sus últimas enmiendas.

6.1.7 Se recordó a los Directores Generales de aviación civil del Caribe Central a que cumplan con el compromiso contraído durante la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), y que apoyen a sus unidades AVSEC y FAL para asegurar el cumplimiento de su compromiso con la Conclusión NACC/DCA/5/8 – *Futuras acciones sobre Seguridad de la aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL) en las Regiones NAM/CAR*, a fin de prevenir y ocuparse de amenazas potenciales y, al mismo tiempo, asegurar un balance para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, y la satisfacción y protección de los usuarios del transporte aéreo internacional para el beneficio de la aviación civil en sus propios Estados.

6.1.8 Varios Estados participantes manifestaron el decidido apoyo a la nota de estudio presentada por la Secretaría indicando la necesidad de tener una participación activa en las actividades AVSEC/FAL.

6.1.9 De igual forma varios Estados manifestaron que han venido actualizando sus legislaciones y regulaciones para adaptarlas a los requerimientos de las enmiendas que se señalan tanto en el Anexo 9 como en el Anexo 17.

6.1.10 Finalmente, se informó a la Reunión que no todos los Estados responden a las comunicaciones a los Estados enviadas por del Secretario General de la OACI; por ejemplo: respecto la vigencia de los pasaportes que no son de lectura mecánica y el cumplimiento de la Norma 3.10.1 del Anexo 9, y a la propuesta de Enmienda 25 del mismo Anexo 9 enviada en marzo de este año. Asimismo, la pregunta a los Estados sobre la adopción de la Enmienda 14 al Anexo 17, temas que han quedado pendientes de respuesta de algunos Estados del Caribe Central y a quienes se insta a responder con la postura de su Estado.

6.2 Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA)

6.2.1 La Secretaría presentó la NE/18 relacionada con la visión general de los avances del plan de transición, una vez finalizado el segundo ciclo de auditorías del USAP de la OACI, y un resumen de la metodología del CMA del USAP, que se inició en el presente 2015.

6.2.2 La Secretaría manifestó que el alcance de las auditorías del CMA del USAP continuará cubriendo el Anexo 17, las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación en el Anexo 9, y los textos de orientación conexos. La nueva metodología del programa incorporará una variedad de actividades de observación adaptadas específicamente a la situación de AVSEC de cada Estado miembro. El CMA del USAP será permanente, y por consiguiente continuo, por lo que no constituye un tercer ciclo de auditorías, y además se adaptará para responder a las necesidades cambiantes de los Estados y a la situación mundial de la seguridad de la aviación.

6.2.3 Se indicó a la Reunión que las actividades que se realicen en el contexto del CMA del USAP estarán destinadas a recopilar información, identificar deficiencias y formular recomendaciones, según convenga, y se incluirán algunas de las siguientes actividades, según lo que se determine que resulte más apropiado para cada Estado:

- Auditorías basadas en la documentación
- Auditorías centradas en la vigilancia
- Auditorías centradas en el cumplimiento
- Misiones de validación
- Evaluaciones basadas en la presentación obligatoria de información según el Estado

6.2.4 Se mencionó por parte de la Secretaría que la OACI adoptará un enfoque de gestión de riesgos para seleccionar la actividad y la metodología de observación más apropiada para cada Estado, así como determinar la programación y la frecuencia de dichas actividades de observación.

6.2.5 Se tiene previsto también la posibilidad de que los Estados soliciten, ocasionalmente, y con fines proactivos, actividades de observación en el contexto del CMA del USAP. Esas solicitudes se realizarán según lo permitan los recursos y el tiempo de la OACI, y se llevarán a cabo por medio de recuperación de costos. Los resultados de estas actividades de observación con recuperación de costos se tratarán de manera idéntica a los resultados derivados de las actividades de observación del USAP programadas en forma regular.

6.2.6 Los Estados recibirán informes de auditoría en nuevo formato con la información sobre la vigilancia y el cumplimiento. Las constataciones y las recomendaciones ayudarán a los Estados establecer las prioridades de las medidas correctivas de corto, mediano y largo plazos. Los resultados de cada Estado se actualizarán en el sitio web seguro del USAP conforme las actividades subsiguientes del CMA del USAP se vayan realizando, pero siempre considerando las limitaciones a la confidencialidad a los Estados por tratarse de aspectos de seguridad nacional.

6.2.7 Se recordó a la Reunión que un componente importante para la implementación del CMA del USAP seguirá siendo el apoyo que los Estados miembros, mediante la adscripción de expertos en seguridad de la aviación que fueron recertificados para que participen en las actividades del CMA del USAP, con el fin de lograr una ejecución eficaz del programa.

6.2.8 Se invitó a los Estados del Caribe Central a apoyar el programa de auditorías CMA del USAP firmando los Memorándums de Entendimiento (MoU), y a usar las Faltas de aplicación efectiva (LEI) en sus respectivos Estados como métricas de mejoramiento en sus Planes de Acción Correctiva, así como presentar a la OACI información actualizada sobre el estado de la implementación de sus Planes de acción correctiva, proporcionando la documentación conexas y otra información que se requiera de forma oportuna.

6.2.9 Los Estados manifestaron su total apoyo al enfoque y progreso del USAP-CMA y en especial Cuba manifestó que considera muy acertado que la OACI continúe centrándose en el suministro de asistencia en relación con la AVSEC y que, además, los Estados contribuyan voluntariamente con recursos financieros y capital humano (expertos e instructores) para aumentar el alcance y el impacto de las actividades de la OACI para el mejoramiento de la AVSEC, a nivel mundial y regional. Asimismo manifestó que igualmente apoya el mantenimiento de un “nivel limitado de transparencia de los resultados de las auditorías del USAP, sin que se comprometa el principio de confidencialidad de los mismos”, permitiendo a la OACI compartir los resultados de las auditorías de AVSEC sin proporcionar información detallada sobre las deficiencias de un Estado en particular, en apoyo de la canalización de las actividades de asistencia. Por último Cuba considera que estamos ante una gran oportunidad para fortalecer la cooperación entre todos los Estados de nuestra región y del mundo, como premisa para lograr un frente común en la prevención de los actos de interferencia ilícita que puedan planearse contra la aviación civil internacional, lo que sería una indiscutible contribución a la lucha contra el terrorismo y a la paz mundial.

6.2.10 Cuba presentó la NI/13 con el objetivo dar a conocer su posición con respecto a la prioridad que requiere la AVSEC como especialidad aeronáutica, así como sobre la implementación del nuevo Enfoque de Observación Continua para el Programa Universal de Auditorías de Seguridad (USAP-CMA).

6.2.11 Cuba manifestó que tiene entre sus principales prioridades los asuntos relacionados con la AVSEC, está de acuerdo con la adopción de las nuevas SARPS considerados en las enmiendas 13 y 14 del Anexo 17, ya incorporadas a la Regulación Aeronáutica Cubana (RAC-17) y apoya las directrices relacionadas con que la OACI distribuya el Estado Mundial de Riesgo de la Seguridad, manteniendo la confidencialidad de la información delicada, para que los Estados lo utilicen como herramienta para realizar sus propias evaluaciones de riesgo dentro de un adecuado y objetivo contexto.

6.2.12 Particularmente Cuba apoya el nuevo USAP-CMA, cuyo objetivo es promover la seguridad de la aviación global a través de actividades de auditoría a la AVSEC de los Estados miembros por medio de la obtención y el análisis regular y continuo de la información sobre el desempeño de la AVSEC de los Estados, incluyendo el nivel de aplicación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la AVSEC civil y el grado de cumplimiento de las normas del Anexo 17 y las disposiciones específicas relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9.

6.3 Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG) NAM/CAR/SAM OACI/Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

6.3.1 La Secretaría presentó la NE/19 sobre el avance de los proyectos del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG).

6.3.2 Se hizo referencia a la Reunión AVSEC/FAL/RG/4 que fue celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, del 3 al 5 de junio de 2014. Asistieron a este evento 44 delegados de 20 Estados de las Regiones NAM/CAR y SAM, y una organización internacional (ECCAA).

6.3.3 La Secretaría recordó los objetivos estratégicos de la OACI del trienio 2014-2016 que, además de la seguridad de la aviación, ahora también incluye la FAL en el transporte de pasajeros, equipaje y carga, exhortando a los Estados a dar cumplimiento a las SARPS del Anexo 9 de la OACI, y también a tomar en consideración la implementación de este importante objetivo al interior de sus propios Estados.

6.3.4 Sobre el avance alcanzado por el Grupo Regional desde la Reunión AVSEC/FAL/RG/4, la Secretaría señaló que las diez conclusiones se pueden encontrar en el apéndice A de la NE/19.

6.3.5 La Secretaría señaló que con el fin de compartir información y puedan aprovechar los exitosos resultados obtenidos en los diferentes proyectos y material guía desarrollado, que redundarán en la mejora de sus propios sistemas nacionales de seguridad de la aviación y facilitación, así como en la región, se instó a las autoridades de aviación civil del Caribe Central apoyar la participación de las unidades AVSEC y FAL de sus Estados en las actividades del AVSEC/FAL/RG.

6.4 Otros asuntos relativos a AVSEC

6.4.1 No se discutieron otros asuntos.

**Cuestión 7 del
Orden del Día**

Asuntos relativos a cooperación e instrucción regional

7.1 Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA)

7.1.1 La Secretaría presentó la NE/20 con las conclusiones emanadas de la 5ª Reunión de Coordinación Mundial de CAPSCA y la 4ª Reunión de CAPSCA Medio Oriente, llevada a cabo en el Cairo el mes de noviembre pasado. La Reunión notó que la Organización Mundial de la Salud (OMS) continúa apoyando la facilitación de mejoras en el intercambio de información y colaboración para fortalecer la seguridad sanitaria, para controlar las amenazas de salud pública.

7.1.2 La Reunión recordó que según el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) 2005, los Estados deben implementar las capacidades básicas y las recomendaciones temporales durante una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional - ESPII (v.gr. Ébola) y reportar el progreso periódicamente a la OMS.

7.1.3 Otras de las consideraciones es que los Estados deben mantener las capacidades básicas exigidas en el RSI y poder utilizarlos eficazmente, cuando y donde sea necesario (por ejemplo Ébola). En este sentido, los Estados, los proveedores de servicios y otras partes interesadas deben cooperar para construir dichas capacidades.

7.1.4 Con relación al brote de la enfermedad del virus Ébola, la Reunión noto la siguiente información extraída de la 5ª Reunión de Coordinación Mundial de CAPSCA:

- a) modo de transmisión: transmisión de persona a persona por medio de contacto directo con una persona infectada, con personas sintomáticas o sus líquidos corporales/secreciones o con cadáveres infectados o animales, todos poco probables para el viajero promedio (pasajeros y tripulación);
- b) las personas no son infecciosas durante el período de incubación y llegan a ser infecciosas con el inicio de los síntomas;
- c) el riesgo de un viajero de infectarse con el virus de Ébola durante una visita de rutina a las áreas afectadas es baja;
- d) la OMS no recomienda por lo tanto restricciones de viaje hacia o desde los países afectados;
- e) el escaneo de todos los viajeros a la salida se realiza en todos los aeropuertos internacionales de los países afectados con transmisión generalizada e intensa;
- f) se proporciona información actualizada sobre la enfermedad a los viajeros que salen del aeropuerto;
- g) los viajeros deben buscar dicha información, mantenerla disponible y ser conscientes de la acción a tomar en el caso probable que se desarrollen síntomas pertinentes; y
- h) atención médica temprana para mejorar las probabilidades de recuperación.

7.1.5 La OMS, OACI, Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), IATA y CAPSCA han descartado la suspensión o restricciones de vuelos y pasajeros procedentes de países confirmados bajo sospecha y casos de contacto están descartados.

7.1.6 Por otra parte, los Estados y las Organizaciones Internacionales deben asegurarse que las declaraciones sobre salud pública de los pasajeros sean correctas, coherentes y las recomendaciones se comuniquen de manera oportuna a los proveedores de servicios, explotadores e industria para apoyar sus decisiones corporativas y operativas.

7.1.7 La Reunión también recordó que al escaneo de pasajeros a la salida del aeropuerto y personal de apoyo en tierra en los aeropuertos, sólo se recomienda para los países con extensa e intensa transmisión, a fin de prevenir el ingreso de pasajeros a los países no afectados y reducir la propagación internacional. La OMS alienta a los países implementar esas medidas para compartir sus experiencias y lecciones aprendidas considerando cuidadosamente las ventajas y desventajas.

7.1.8 La Reunión consideró oportuno que los Estados visiten la nueva página web de CAPSCA Ébola en: <http://www.CAPSCA.org/ÉbolaRefs.html> y La página OMS del Ébola en: <http://www.who.int/csr/disease/Ébola/en/>, así como la página de Ébola de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC) <http://www.cdc.gov/VHF/Ébola/index.html>.

7.1.9 De igual manera, los Estados deberían:

- utilizar la nueva Tarjeta de Declaración de Salud Pública del Viajero, desarrollada conjuntamente con la OMS, OACI, IATA y ACI y “un guión de la IATA para ser leído por la tripulación de cabina a los pasajeros antes de su llegada” que están disponibles en los respectivos sitios web
- usar la nueva Guía Interna de la OMS para la enfermedad del Virus de Ébola durante el escaneo de los pasajeros en la llegada y la salida del aeropuerto (6 noviembre de 2014), que se encuentra disponible en el sitio web de Ébola de la OMS.
- seguir la capacitación en línea de la Gestión de Eventos de Ébola de la OMS en los Puntos de entrada, disponible en: <https://extranet.who.int/Ihr/Training/Course/Category.php?id=28>.
- usar la aplicación NOTAM disponible en el sitio (iSTARS)/(SPACE) ubicado en el Portal seguro de OACI.
- publicar los aeropuertos designados como puntos de entrada provistos de capacidades básicas del RSI, en la Información de Publicación Aeronáutica (AIP), para facilitar los desvíos a aeródromos alternos debidos a casos sospechosos a bordo de aeronaves en vuelo, y proporcionar la asistencia médica en tierra (si está disponible) sobre los síntomas del caso e historial de viaje registrado por la tripulación de vuelo
- revisar y actualizar sus "Directrices para la preparación de un aeropuerto ante los brotes de enfermedades transmisibles" teniendo en cuenta las lecciones aprendidas de las Visitas de asistencia de CAPSCA, especialmente tratando la enfermedad con ejemplos y recomendaciones para el manejo de casos sospechosos transmisibles a bordo (es decir, la posición de estacionamiento de la aeronave y la forma de designar a una posición específica cuando se presente alguna enfermedad de acuerdo al diseño de la infraestructura aeroportuaria)

7.1.10 La Reunión consideró prudente que los Estados del Caribe Central tomen las acciones necesarias según sea requerido para solicitar visitas de asistencia y de seguimiento al Estado y sus aeropuertos, si aún no las han recibido, considerar auspiciar una reunión regional CAPSCA; y considerar la contribución voluntaria para CAPSCA, en coordinación con la Oficina Regional NACC de OACI.

7.1.11 República Dominicana presentó la NI/17 con el estado de avance de las medidas de preparación para hacer frente a un ESPII en el sector de la aviación, mediante la conformación de un Comité de Emergencias Sanitarias responsable de dirigir la ejecución de las acciones del Plan de Emergencias Sanitarias.

7.1.12 El Comité de Emergencias Sanitarias incluye a las autoridades responsables de la implementación del RSI en diferentes organismos: Ministerio de Salud Pública, Instituto Dominicano de Aviación Civil, Junta de Aviación Civil, Gerencias de Operaciones de los aeropuertos, Dirección General de migración, Dirección General de aduanas, Autoridad de sanidad animal, Autoridad de sanidad vegetal, Representante del Centro de Operaciones de emergencias, Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), la Asociación de Líneas Aéreas, y empresas navieras

7.1.13 El 7 de noviembre de 2014 fue realizado un simulacro donde un paciente con fiebre alta que arribó al Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez y fue trasladado bajo estrictas medidas de bioseguridad hasta el hospital Dr. Ramón Lara de la Fuerza Aérea Dominicana, que cumple con los requerimientos para manejar este tipo de casos.

7.1.14 El Aeropuerto Internacional de Las Américas José Francisco Peña Gómez ha sido evaluado recientemente por el Comité y se espera que el mismo sea oficialmente designado en mayo de 2015 como Punto de Entrada.

7.2 Instrucción de aviación civil en la Región CAR y resultados de la Conferencia Regional sobre Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP) y TRAINAIR Plus

7.2.1 La NI/07 presentada por la Secretaria informó a la Reunión sobre el Comunicado de Prensa Ref. COM-45-14 que contiene los resultados del Segundo Simposio sobre la próxima generación de profesionales de la aviación (NGAP) celebrado el 3 y el 4 de diciembre, en la Sede de la OACI en Montreal, Canadá.

7.2.2 La iniciativa NGAP de la OACI tiene por objeto garantizar la disponibilidad de suficientes profesionales aeronáuticos cualificados y competentes para operar, manejar y mantener el futuro sistema de transporte aéreo internacional. Las cuestiones que aborda representan factores clave para el éxito a largo plazo del Plan global para la seguridad operacional de la aviación y el Plan mundial de navegación aérea, de la OACI. Esto constituye un aporte inestimable del organismo de las Naciones Unidas especializado en la aviación en respuesta a las proyecciones recientes de que, para 2030, se duplicará el número total de viajeros por vía aérea y de vuelos.

7.3 Resultados de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CATC/WG/2)

7.3.1 La Secretaria presentó la NI/08 con los resultados de la Segunda Reunión y de las actividades del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG/2), tomando como base la Resolución de la Asamblea A38/12.

7.3.2 La Reunión notó que se ha actualizado la política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil que entró en vigor el 1 de enero de 2014 y se crea la Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) de la OACI, dependiente directamente del Secretario General, y se encargará de la planificación, administración y coordinación de todas las actividades de instrucción aeronáutica de la OACI, asegurando así la aplicación eficiente, eficaz y armonizada de la política para responder a las necesidades de instrucción de los Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales, la industria y otros asociados.

7.4 Otros asuntos relativos a cooperación e instrucción regional

7.4.1 Bajo la NI/09 la Secretaría informó de la conclusión y resultado final del Proyecto Regional RLA/03/902 SACCSA con el estudio de un Sistema de aumentación basado en satélite/espacial (SBAS) propio para las Regiones CAR/SAM detallando las actividades realizadas, las diferentes fases del Proyecto, la conclusión de los Paquetes de Trabajo, el cumplimiento de objetivos.

7.4.2 El objetivo del Proyecto fue “desarrollar y planear los aspectos técnicos, financieros, operacionales e institucionales de un sistema SBAS para las regiones CAR/SAM” referido en su conjunto como el Estudio para un SBAS Propio en las regiones CAR/SAM. El sitio web actual de SACCSA (www.rlasacsa.com) está disponible y estará en operación hasta fines de Mayo de 2015.

7.4.3 República Dominicana presentó la NI/16 donde señala que la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas, como parte del Instituto Dominicano de Aviación Civil, informo que ha estado trabajando en materia de colaboración entre los Estados mediante la implementación de acuerdos bilaterales con las Autoridades de Aviación Civil para la capacitación de técnicos según las necesidades propias de cada entidad.

7.4.4 La calidad formativa disponible en ASCA se manifiesta a través de sus acreditaciones como miembro pleno del programa TRAINAIR *Plus* y Centro Regional de Excelencia en Instrucción, lo que sumado a sus alianzas estratégicas con organizaciones como IATA y FAA Academy le permiten colaborar con el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG), donde se plantean las principales prioridades para la formación y capacitación del personal aeronáutico actual y de la futura generación.

7.4.5 La Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas, como Centro regional de Excelencia en la Instrucción, pone a disposición de los Estados programas de entrenamiento actualizado, impartidos por personal aeronáutico activo y competente, respaldados por la moderna infraestructura académica y técnica del IDAC.

7.4.6 La Secretaría realizó una presentación sobre Introducción a la Oficina de Cooperación Técnica (TCB), en donde se menciona lo que es, lo que hace, los beneficios que obtienen los Estados de trabajar con TCB y los proyectos que TCB tiene en el mundo.

7.4.7 Se hizo especial énfasis en tres aspectos fundamentales que rigen las actividades de TCB, las cuales son: Neutralidad, Objetividad y Transparencia. Estos aspectos rigen la gestión de los proyectos de cooperación técnica con base en consideraciones técnicas y financieras que se discuten con los Estados mediante la firma de Memorandum de Entendimiento (MoU), Acuerdos de Gestión de Servicio (MSA) y Servicios de Compras de Aviación Civil (CAPS), todo lo cual se establece en un Documento Proyecto (PRODOC), en donde se establecen claramente los objetivos y entregables específicos del proyecto.

7.4.8 Se mencionaron los diferentes tipos de proyectos que pueden realizarse mediante TCB como lo son: contratación de expertos para el desarrollo de regulaciones, procedimientos, etc, para soluciones en aeropuertos, para reestructuración de Autoridades de Aviación Civil, en entrenamiento en el lugar de trabajo, así como en el trabajo directo con los gobiernos en los niveles ejecutivos. En cuanto a Instrucción Técnica la misma se puede realizar mediante becas otorgadas por Estados donantes e instituciones de instrucción. En cuanto a compras, los proyectos que se pueden implementar, entre otros, se refieren con el desarrollo de infraestructura en equipos, servicios, entrenamiento en el puesto de trabajo y las obras civiles que se relacionen con el proyecto.

7.4.9 En relación con el ciclo de vida de los proyectos se mencionó el siguiente desarrollo:

- Formulación del Proyecto
- Financiamiento
- Modalidades de financiamiento flexible
- Implementación del proyecto
- Revisión y evaluación

7.4.10 Los mecanismos de control del proyecto se dividen en: los proyectos en sí mismos, como son los de monitoreo, participación de la Oficina Regional, finanzas y Estados; y en cuanto a OACI, el control se lleva a cabo por parte de la Dirección Legal, de la Junta de Contratos, por la Auditoría Interna, el Secretario General y el Consejo.

7.4.11 Se hizo referencia también a que la Dirección de Cooperación Técnica cuenta con Certificación ISO 9001-2008, con el objetivo de tener calidad en los sistemas de gestión, calidad en el proceso junto con claridad en la definición de objetivos, métricas de metas para el mejoramiento continuo y para el más alto nivel de servicio.

**Cuestión 8 del
Orden del Día**

Otros asuntos

8.1 Resultados de la Conferencia Regional OACI de Transporte Aéreo

8.1.1 La Secretaría presentó la NI/11 sobre los Resultados de la conferencia Regional de Transporte Aéreo, recordando que fue precisamente una Conclusión C/CAR/DCA/13/10 – *Evento Regional sobre Transporte Aéreo de la Décimo Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central* realizada en La Habana, Cuba, del 28 al 31 de mayo de 2013, la que acordó que la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) organizaran un evento regional sobre transporte aéreo auspiciado por Jamaica, durante el segundo semestre de 2014.

8.1.2 En seguimiento a la Conclusión antes mencionada, la Oficina Regional NACC de la OACI inició las coordinaciones con la CLAC, la Oficina Regional SAM y con la Sede de la OACI, de manera que el evento fuese de carácter multi-regional, lográndose la asistencia de 190 participantes de 26 Estados/Territorios, 10 organizaciones regionales e internacionales, así como otras partes interesadas de la aviación de Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica, y otras partes del mundo.

8.1.3 La Conferencia se llevó a cabo mediante siete sesiones, en donde se abordaron aspectos relevantes y de actualidad en el entorno de las Regiones CAR/SAM para el desarrollo del transporte aéreo.

8.1.4 La Secretaría hizo notar que los resultados de las discusiones que se presentaron, la Conferencia consideró y adoptó las Conclusiones sobre el Desarrollo del Transporte Aéreo en Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica, que se reproducen en el Apéndice a la NI/11 para referencia de la Reunión.

8.2 Cuotas por pagar de los Estados a la OACI

8.2.1 La Secretaría presentó la NE/21 mencionando que en los Apéndices A y B a esta nota aparece información relativa a la situación financiera de la OACI y a las cuotas pendientes por pagar al 30 de abril de 2015 para consideración de los Estados.

8.2.2 Se explicó a la Reunión que en relación con la moneda para los pagos, a pesar de que las cuotas se cotizan en dos cantidades separadas en monedas diferentes, a saber, dólares canadienses y dólares estadounidenses, por resolución de la Asamblea para proteger a la Organización contra cambios significativos en el tipo de cambio entre CAD y USD, ambas cantidades son pagables. Sin embargo, se pueden pagar en una moneda única, o cualquier combinación de monedas entre CAD, USD, Euro y otras monedas de los Estados donde esté ubicado una Oficina Regional de la OACI, a los tipos de cambio aplicables publicados mensualmente por las Naciones Unidas, en el momento de realizar la transferencia bancaria, o cuando se reciba en la OACI el pago por cheque. Los tipos de cambio mensuales vigentes están disponibles en cualquier oficina de la OACI u otra agencia del sistema de las Naciones Unidas, como el PNUD, que tiene oficinas nacionales en casi todos los Estados de la Región. Los Estados que deseen liquidar su cuota parcial o total en la moneda de otro país en el que la OACI mantenga una Oficina Regional, deberá notificar a la OACI su solicitud antes de efectuar los pagos.

8.2.3 La Secretaría instó a que los Estados tomen las medidas necesarias para cumplir con las obligaciones financieras a la OACI con carácter urgente, ya que OACI depende de las contribuciones de los Estados para desempeñar su mandato. Se solicita su cooperación para recaudar todos los saldos pendientes.

8.3 Anfitrión y fechas para la siguiente reunión

8.3.1 La Secretaría comentó mediante la NI/12 que con el objetivo de establecer el anfitrión de la próxima reunión C/CAR/DCA/15, y de acuerdo al programa de rotación de los Estados y Territorios del Caribe Central, le corresponde a Bahamas ser el siguiente anfitrión. El Director de Bahamas manifestó que será un honor para Bahamas y aceptó ser anfitrión de la próxima reunión.

8.3.2 Cuba manifestó que para efectos de la mejor ejecución de sus respectivos presupuestos, que en la medida de lo posible se programarán estas reuniones de Directores del Caribe Central dentro de los primeros tres meses del año, a lo que la Secretaría manifestó indicando que históricamente las mismas siempre se realizan antes del inicio de la temporada de huracanes en el Caribe; por lo que la fecha de la C/CAR/DCA/15 se definirá tomando en cuenta los criterios señalados y se comunicará de manera oportuna a la mayor brevedad después de coordinar las fechas con Bahamas.

8.4 Otros asuntos

8.4.1 La Secretaría presentó la NE/22 con la intención de llamar la atención de los Estados sobre la preocupación que tiene la Sede de la OACI sobre la falta de respuestas en general por parte de los Estados contratantes a sus Comunicaciones a los Estados.

8.4.2 En un esfuerzo para mitigar esta situación, la Oficina Regional NACC de la OACI recomendará a la Sede de la OACI categorizar cada Comunicación a los Estados para mostrar su nivel de prioridad, así como otras acciones para mejorar el proceso, promover una mejor tasa de respuesta y minimizar la carga de recursos de los Estados relacionada con este asunto. Se insta a los Estados a responder a todas las Comunicaciones pendientes y evitar nuevas postergaciones.

8.4.3 Con el ánimo de asistir a los Estados en esta tarea, el Apéndice a la NE/22 adjunta la lista de Comunicaciones a los Estados de 2014 a la fecha para facilitar la identificación de cuáles aún no han sido respondidas por los Estados C/CAR.

8.4.4 Los Estados manifestaron su apoyo decidido a la propuesta de la Secretaria y acordaron la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN
C/CAR/DCA/14/9

COMUNICACIONES A LOS ESTADOS DE LA OACI

Que:

- a) la Oficina Regional NACC de la OACI envíe semestralmente a los Estados del Caribe Central la lista de Comunicaciones a los Estados de la OACI;
- b) los Estados del Caribe Central designen un Punto de Contacto responsable del seguimiento al estado de las respuestas a las Comunicaciones a los Estados de la OACI a más tardar el **15 de agosto de 2015**; y
- c) los Estados del Caribe Central copien siempre a la Oficina Regional NACC de la OACI (icaonacc@icao.int) sus respuestas enviadas a la Sede de la OACI.

8.4.5 La Secretaria presentó la NI/10 sobre la Declaración de Puerto España firmada durante la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) por todos los Directores de Aviación Civil, Ministros o sus representantes autorizados de los Estados. Este documento incluye los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea establecidos para las Regiones NAM/CAR de la OACI, los cuales sirven como metas regionales mismas que se han incluido en los Cuadros de Mando Regionales de la OACI para apoyar la transparencia y el intercambio de información.

APÉNDICE A
LISTA EJECUTIVA DE CONCLUSIONES

Número	Conclusión	Responsable acción	Fecha límite
14/1	<p>COMPROMISO CON EL RASG-PA Que, en virtud que se ha notado que en los últimos años la participación de los Estados en las reuniones/actividades de los diferentes equipos del RASG-PA ha decaído:</p> <p>a) los Estados C/CAR colaboren de forma más activa en los diferentes equipos del RASG-PA, mediante la participación de sus especialistas de manera que pueda enriquecerse la incorporación y análisis de datos, con el fin de mejorar la seguridad operacional;</p> <p>b) las partes interesadas y en especial las aerolíneas continúen y amplíen el intercambio de sus datos, de manera que se desarrolle inteligencia para determinar tendencias y poder pasar en el mediano plazo de un modelo reactivo a un modelo predictivo de incidentes y accidentes;</p> <p>c) las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) tales como la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea/Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (COCESNA/ACSA), Sistema de Seguridad de la Aviación y de Vigilancia de la Seguridad Operacional del Caribe (CASSOS) y el grupo Programa de acción de la seguridad operacional (PASO), refuercen su participación en RASG-PA de manera que se puedan alcanzar soluciones regionales de implementación efectiva, aplicando conceptos de economía de escala que favorezcan a los Estados y a las partes interesadas; y</p> <p>d) los Estados C/CAR y partes interesadas participen en la Sexta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación y la Octava Reunión Plenaria Anual del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA/8), a celebrarse en Medellín, Colombia, del 23 al 25 de junio de 2015.</p>	<p>los Estados C/CAR</p> <p>las partes interesadas y en especial las aerolíneas</p> <p>RSOO</p> <p>los Estados C/CAR y partes interesadas</p>	<p>Permanente</p> <p>Permanente</p> <p>Permanente</p> <p>23 al 25 de junio de 2015</p>
14/2	<p>MEJORAS A LA CAPACIDAD REGIONAL DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL ACORDE AL ANEXO 19 DE LA OACI Que:</p> <p>a) los Estados del C/CAR, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI determinen las necesidades de instrucción del personal involucrado en la supervisión de la seguridad operacional;</p>	<p>Estados del C/CAR</p>	

Número	Conclusión	Responsable acción	Fecha límite
	b) los Estados del C/CAR, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI identifiquen los centros de instrucción de su administración con capacidad de impartir la capacitación adecuada sobre la supervisión de la seguridad operacional acorde a los requisitos del Anexo 19;	Estados del C/CAR	
	c) los Estados del C/CAR, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI compartan los planes y programas de instrucción con otros Estados a fin de incrementar la capacidad regional de supervisión de la seguridad operacional;	Estados del C/CAR	
	d) los Estados del C/CAR, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, presenten a la C/CAR/DCA/15 un informe del progreso alcanzado para mejorar la capacidad de supervisión de la seguridad operacional; y	Estados del C/CAR	
	e) la Oficina Regional NACC de la OACI, en coordinación con el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG), circule el Cuestionario sobre las Necesidades de Instrucción de Aviación en la Regiones NAM/CAR a más tardar el 31 de junio de 2015 y los Estados del C/CAR lo entreguen a más tardar el 31 de agosto de 2015 para que su resultado sea presentado a la reunión C/CAR/DCA/15.	Oficina Regional NACC de la OACI Estados del C/CAR	31 de junio de 2015 31 de agosto de 2015
14/3	<p>ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN SOBRE “QUE NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS” (NCLB) PERSONALIZADA PARA CADA ESTADO</p> <p>Que los Estados C/CAR, en estrecha coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, trabajen en la implementación de la nueva estrategia NCLB basada en las metas de la Declaración de Puerto España y el estado de Implementación efectiva (E.I.) de su Plan de Acción Correctivo (CAP) del Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP-CMA), según lo siguiente:</p>	Estados C/CAR	
	a) los Estados C/CAR notifiquen a la Oficina Regional NACC de la OACI su avance logrado en la E.I. del CAP del USOAP-CMA y la implementación de las metas de la Declaración de Puerto España a más tardar el 15 de junio de 2015 ;	Estados C/CAR	15 de junio de 2015

Número	Conclusión	Responsable acción	Fecha límite
	b) la Oficina Regional NACC de la OACI notifique a los Estados (otorgando prioridad a los Estados con E.I. inferior al 70%) el estado de Hallazgos y recomendaciones (F&R) del USOAP-CMA, junto con la estrategia personalizada NCLB para la implementación de las metas basadas en la Declaración de Puerto España, a más tardar el 15 de octubre de 2015;	Oficina Regional NACC de la OACI	15 de octubre de 2015
	c) los Grupos de Implementación de Navegación Aérea (v. gr. ANI/WG) y el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG-PA) colaboren con los Estados (otorgando prioridad primero a los Estados con E.I. inferior al 70%) y con la Oficina Regional NACC de la OACI en la implementación efectiva de su CAP del USOAP-CMA y de las metas de la Declaración de Puerto España, según corresponda, y presenten sus propuestas de implementación a más tardar el 1 de diciembre de 2015; y	Grupos de Implementación de Navegación Aérea	1 de diciembre de 2015
	d) los Estados C/CAR y la Oficina Regional NACC de la OACI presenten a la Reunión C/CAR/DCA/15 un informe del avance alcanzado en la implementación de las metas de la Declaración de Puerto España.	Estados C/CAR y la Oficina Regional NACC de la OACI	Reunión C/CAR/DCA/15
14/4	DESARROLLO Y LLENADO DEL e-ANP CAR/SAM Que, con el fin de agilizar el proceso de desarrollo y llenado del e-ANP CAR/SAM:		
	a) los PoC del e-ANP para el Caribe Central coordinen con la Oficina Regional NACC de la OACI las actualizaciones y requerimientos nacionales para incluirse en el e-ANP CAR/SAM; y	PoC C/CAR del e-ANP	
	b) los Estados del Caribe Central coordinen con la OACI las aprobaciones o cambios de las propuestas de enmiendas (PfA) que envíe la OACI según el Plan de acción para el e-ANP CAR/SAM.	Estados del Caribe Central	
14/5	ACCIONES PARA LA MITIGACIÓN/SOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS FPL Que, con el objetivo de mitigar/solucionar los problemas FPL y asegurar una activa participación, los Estados del Caribe Central:		
	a) impulsen las acciones sugeridas por la OACI para minimizar los errores en los planes de vuelo a más tardar según los plazos solicitados por el FPL/AD/MON; y	Estados del Caribe Central	
	b) faciliten la participación de los PoC designados a las actividades del FPL/AD/MON.	Estados del Caribe Central	

Número	Conclusión	Responsable acción	Fecha límite
14/6	<p>NOTIFICACIÓN Y MONITOREO DE PERFORMANCE DE LA NAVEGACIÓN AÉREA</p> <p>Que para agilizar las actividades de notificación y monitoreo de performance, el ANI/WG:</p>		
	a) presente los beneficios operacionales basados en los logros de performance en los Estados CAR resultantes de las actividades del ANI/WG;	ANI/WG	
	b) en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, desarrolle una metodología para presentar el avance en las diferentes metas de navegación aérea para facilitar el seguimiento;	ANI/WG	
	c) actualice sus Términos de Referencia para incluir los incisos a) y b); y	ANI/WG	
	d) presente los resultados de los incisos a) a c) a más tardar durante la reunión C/CAR/DCA/15.	ANI/WG	C/CAR/DCA/15.
14/7	<p>PROYECTO DE REDISEÑO DE ESPACIO AÉREO PBN EN LA REGIÓN CAR</p> <p>Que los Estados del C/CAR en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, desarrollen un Proyecto de Rediseño de Espacio Aéreo PBN a ser implantado en el periodo 2015-2017 según las disposiciones de la OACI que incluya:</p>		
	a) designación de un PoC para implementación PBN;	Estados del C/CAR	
	b) finalización de una encuesta de implementación PBN por los Estados C/CAR incluida en el Apéndice D a este informe a más tardar el 30 de julio de 2015 ;	Estados del C/CAR	30 de julio de 2015;
	c) la implementación de mejoras operacionales a la red de rutas RNAV en el espacio aéreo superior e inferior;	Estados del C/CAR	
	d) la implementación de operaciones de descenso continuo (CDO) y operaciones de ascenso continuo (CCO) en los Salida normalizada por instrumentos (SID) y Llegada normalizada por instrumentos (STAR) de las Áreas terminales (TMA), según corresponda;	Estados del C/CAR	
	e) la implementación de procedimientos de aproximación RNP en todas las pistas de vuelo por instrumentos a más tardar el 31 de diciembre de 2016 , en cumplimiento a la Resolución A37-11 de la Asamblea de la OACI;	Estados del C/CAR	31 de diciembre de 2016

Número	Conclusión	Responsable acción	Fecha límite
	f) proporcionar información a la Oficina Regional NACC de la OACI a más tardar el 30 de octubre de 2015 sobre los avances logrados y nuevas necesidades identificadas según lo señalado en los incisos a), b) y c) anteriores para la implantación armonizada de un espacio aéreo PBN en la Región CAR; y	Estados del C/CAR	30 de octubre de 2015
	g) presentar a la reunión C/CAR/DCA/15 un informe del progreso alcanzado en la implementación del Proyecto de Rediseño de Espacio Aéreo PBN.	Estados del C/CAR	
14/8	MARCO DE REFERENCIA NORMATIVO PARA LAS OPERACIONES DE LAS AERONAVES PILOTEADAS A DISTANCIA (RPA) Que:		
	a) los Estados del C/CAR, en coordinación con ACSA/COCESNA y CASSOS, establezcan un marco de referencia normativo y operativo en el espacio aéreo ATS y aeródromos internacionales de su jurisdicción a fin de: <ul style="list-style-type: none"> i. facilitar la implementación de mecanismos de gestión de riesgos de la seguridad operacional relacionados con la operación del Sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPA); ii. utilizar los mecanismos existentes con el propósito de compartir la información crítica relacionada con las operaciones de RPA y las restricciones del uso del espacio aéreo; iii. facilitar los medios educativos mediante medios de comunicación y otras herramientas para los usuarios con respecto a las operaciones de RPA; iv. conducir evaluación de riesgos sobre el uso no regulado de RPA en las cercanías de los aeródromos; v. apoyar la coordinación de las autoridades cívico-militares para asegurar la seguridad operacional de las aeronaves civiles, como se señala en la Cir 330 — <i>Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo</i>; y vi. solicitar asistencia a la Oficina Regional NACC de la OACI, referente al marco de referencia regulatorio como se señala en la Cir 328 — <i>Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)</i>, 	Estados del C/CAR	
	b) la Oficina Regional NACC de la OACI coordine la organización de un foro CAR/SAM sobre RPA a más tardar el 31 de julio de 2015 ; y	Oficina Regional NACC de la OACI	31 de julio de 2015

Número	Conclusión	Responsable acción	Fecha límite
	c) la Oficina Regional NACC de la OACI informe sobre el avance del desarrollo normativo y la implantación de los RPA a la reunión C/CAR/DCA/15.	Oficina Regional NACC de la OACI	C/CAR/DCA/15
14/9	COMUNICACIONES A LOS ESTADOS DE LA OACI Que:		
	a) la Oficina Regional NACC de la OACI envíe semestralmente a los Estados del Caribe Central la lista de Comunicaciones a los Estados de la OACI;	Oficina Regional NACC de la OA	Semestralmente
	b) los Estados del Caribe Central designen un Punto de Contacto responsable del seguimiento al estado de las respuestas a las Comunicaciones a los Estados de la OACI a más tardar el 15 de agosto de 2015 ; y	Estados del Caribe Central	15 de agosto de 2015
	c) los Estados del Caribe Central copien siempre a la Oficina Regional NACC de la OACI (icaonacc@icao.int) sus respuestas enviadas a la Sede de la OACI.	Estados del Caribe Central	Permanente

APÉNDICE B
CONCLUSIONES/DECISIONES DEL GREPECAS/17

CONCLUSIÓN 17/1 REPORTE REGIONAL Y MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA

Que los Estados:

- a) apoyen el plan para elaborar un Cuadro Regional de Performance en línea a lanzarse en marzo de 2014 y el informe mundial anual de navegación aérea a publicarse en abril de 2014;
- b) proporcionen la información necesaria a las oficinas regionales de la OACI para demostrar mejoras operativas antes de febrero de 2014 y en lo sucesivo de forma periódica; y
- c) establezcan, si aún no lo hubieran hecho, una estrategia de medición de desempeño que incluya la recopilación de datos, procesamiento, almacenamiento y presentación de informes para las métricas de desempeño regional identificados para los sistemas de navegación aérea.

CONCLUSIÓN 17/2 SEGUIMIENTO A LAS RECOMENDACIONES DE LA AN-CONF/12 POR PARTE DE LOS ESTADOS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Que los Estados y las organizaciones internacionales, sobre la base del análisis del Apéndice A* de esta parte del Informe, hagan el seguimiento, según corresponda, a las recomendaciones aplicables de la AN Conf/12.

- Apéndice A de la Cuestión 2 del Orden del Día de la CRPP/2

DECISIÓN 17/3 PRIORIDADES Y OBJETIVOS REGIONALES PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Que el GREPECAS:

- a) establezca, de conformidad con las Recomendaciones 6/1 y 6/12 de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12), las prioridades y objetivos regionales para la navegación aérea, en forma consistente con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU), para marzo de 2014, en lo posible y en último caso hasta mayo de 2014; y
- b) de conformidad con la Decisión 16/3 del GREPECAS, las prioridades y objetivos regionales de navegación aérea serán coordinados con el RASG-PA a fin de garantizar la consistencia en las acciones y evitar duplicidades.

DECISIÓN 17/4 Términos de Referencia y Programa de Trabajo revisados del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP)

Que se aprueben los términos de referencia y programa de trabajo revisados del CRPP, propuestos en el Apéndice A de esta parte del informe.

DECISIÓN 17/5

INFORME ANUAL DEL GREPECAS

Que el GREPECAS presente un informe anual a la Dirección de Navegación Aérea (ANB) de la OACI consistente en el informe de la reunión del GREPECAS en los años en los que se realiza una reunión del GREPECAS y un informe de las reuniones del CRPP en los años restantes, que incluye una tabla de Conclusiones y Decisiones como el formato presentado en el Apéndice B.

CONCLUSIÓN 17/6

SEGUIMIENTO EN LA IMPLANTACIÓN DE LAS RESOLUCIONES DE LA A38 RELACIONADAS CON LA NAVEGACIÓN AÉREA

Que, en seguimiento en la implantación de las resoluciones de la A38 relacionadas con la navegación aérea, se insta a los Estados de las Regiones CAR/SAM:

- a) proceder a enmendar sus planes nacionales de navegación aérea tomando en cuenta el GANP y los planes regionales de implantación basados en performance y alineados con el ASBU;
- b) informar a las respectivas Oficinas Regionales de la OACI a más tardar el **15 de septiembre de 2014** los nombres y datos de los puntos focales (teléfono y correo electrónico) nominados nacionalmente para realizar las coordinaciones necesarias con la OACI y las entidades nacionales que administran el espectro de radio frecuencia para apoyar la postura de la OACI para la CMR -15 de la UIT;
- c) utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se ha especificado y hacer uso del servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico (AELTS) de la OACI para verificar los instrumentos para llevar a cabo las pruebas de competencia lingüística;
- d) publicar cualquier diferencia importante en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) y utilizar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar sus diferencias a la OACI; y
- e) notar los criterios de la declaración permanente de la Resolución A38-12 para considerarlos en la planificación, instalación y funcionamiento de los servicios de navegación aérea.

CONCLUSIÓN 17/7 APROBACIÓN DEL FORMATO PARA SEGUIMIENTO DEL AVANCE EN LOS INDICADORES Y METAS PARA LAS REGIONES CAR/SAM

Que para que GREPECAS pueda recolectar, monitorear y reportar los avances en la implantación de las mejoras operacionales en las Regiones CAR/SAM según los indicadores y metas establecidas en las *Declaraciones de Bogotá y Puerto España* y su subsecuente presentación a la Comisión de Aeronavegación:

- a) apruebe el formato presentado en el Apéndice A a esta parte del Informe; y
- b) las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI implementarán este formato para poder reportar avances para su inclusión en los cuadros de mando regionales de performance.

CONCLUSIÓN 17/8 INCLUSIÓN DE LOS PLANES REGIONALES DE IMPLANTACIÓN BASADOS EN LA PERFORMANCE EN EL NUEVO PLAN DE NAVEGACIÓN AÉREA (eANP)

Que, tomando en consideración los planes regionales particulares de implantación basados en la performance, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, incluyan las partes correspondientes de dichos planes en el nuevo Plan de Navegación Aérea electrónico (e-ANP) CAR/SAM, Volumen III.

CONCLUSIÓN 17/9 ACTIVIDADES PARA UN DOCUMENTO DE CONTROL DE INTERFAZ (ICD) CONSOLIDADO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL AIDC EN LAS REGIONES CAR Y SAM

Que, con el fin de volver eficiente y práctica la implementación de la funcionalidad AIDC tanto a nivel intra como interregional entre las Regiones CAR y SAM:

- a) la OACI, a través del programa D del GREPECAS, debe evaluar los ICDs existentes y coordine las actividades necesarias para un documento de control de Interfaz (ICD) consolidado para la implementación del AIDC en las Regiones CAR y SAM; y
- b) los Proyectos D deben presentar los resultados de la coordinación para un ICD consolidado para las Regiones CAR y SAM en la próxima Reunión CRPP/3 del GREPECAS.

CONCLUSIÓN 17/10 MANUAL-GUÍA SOBRE EVALUACIÓN DE LAS GRANDES DESVIACIONES DE ALTITUD (LHD) CON LA METODOLOGÍA SMS PARA LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES LHD

Que los Estados de las Regiones CAR/SAM utilicen el Manual-Guía sobre evaluación de las Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) con la metodología SMS que figura en el Apéndice B a esta parte del Informe para el análisis de los informes LHD.

CONCLUSIÓN 17/11 MEJORAS EN LAS ACTIVIDADES MET

Que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de la Regiones CAR/SAM:

- a) continúen realizando las pruebas periódicas de cenizas volcánicas;
- b) insten a las áreas del AIS a preparar y difundir los mensajes ASHTAM, en coordinación con las áreas MET, cuando se realicen los ejercicios de cenizas volcánicas;
- c) insten a los Centros de instrucción de aviación civil (CIAC) a implementar programas de formación y capacitación del personal MET alineados a los principios emanados por la Organización Meteorológica Mundial (OMM), contenidas en la Publicación N°1083 – OMM (PIB-M);
- d) gestionen fondos para que los auditores líderes visiten otros Estados de la Región y realicen tareas de auditorías de los QMS/MET implementados en las Regiones CAR/SAM; y
- e) insten al Banco de Datos OPMET de Brasilia que continúe con los controles de intercambio OPMET en forma trimestral.

CONCLUSIÓN 17/12 REVISIÓN DE LA METODOLOGÍA UNIFORME PARA LA IDENTIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN DE LA OACI

Que la OACI considere realizar una revisión integral de la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación aérea, se identifiquen las oportunidades de mejora tanto en la base de datos como en el mismo proceso, con el fin de generar un proceso más eficiente y efectivo y con mayor participación de los usuarios y considerando las actuales limitaciones de la Secretaría para identificar deficiencias por medio de misiones a los Estados.

DECISION 17/13 APROBACIÓN ENMIENDA AL MANUAL DE PROCEDIMIENTO DEL GREPECAS

Se aprueba la Versión 1.2 de la Sexta Edición del Manual de Procedimientos del GREPECAS que se presenta como Apéndice a esta parte del Informe.

APÉNDICE C
PUNTOS DE CONTACTO E-ANP EN LA REGIÓN C/CAR

Representing Representando	Name Nombre	Position Puesto	E-mail / Telephone E-mail / Teléfono
Aruba			
Bahamas	Keith Majors		
Cayman Islands Islas Caimanes	P.H. Richard Smith	Director General – Civil Aviation	richard.smith@caacayman.com Tel. + 345 949 7811 (w) + 345 916 6285 (c)
Costa Rica*	Gianella Baltodano A.	Subdirectora	gbaltodano@dgac.go.cr Tel. + 506 2290 0090 ext. 254
	Rolando Richmond	Subdirector NAV	rrichmond@dgac.go.cr
Cuba	Orlando Nevot González	Director de Aeronavegación IACC	orlando.nevot@iacc.avianet.cu Tel. + 537 838 1121
Curaçao Curazao	Michael Celestjyn	ATS/AD Inspector	michael.celestyn@gobiernu.cw
Dominican Republic República Dominicana	Francisco Bolivar León Paulino	Director de Navegación Aérea	bleon@idac.gov.do Tel. + 809 274 4322 ext. 2136 y 2067
Haiti Haití	Dumas J. Laurent	Director of Flight Safety	ljdumas.hcaa@yahoo.com Tel. + 509 4494 0045
	Jean Marc Flambert	Technical Adviser	jeanmarc.flambert@ofnac.gouv.ht
Jamaica	Carl Gaynair	Director ANS	carl.gaynair@jcaa.gov.jm Tel. + 876 995 7581
Sint Maarten*	Louis Halley	Director General	louis.halley@sintmaartengov.org Tel. + 721 545 2024

C/CAR/DCA/14
 Apéndice C al Informe

C-2

Representing Representando	Name Nombre	Position Puesto	E-mail / Telephone E-mail / Teléfono
Trinidad and Tobago* Trinidad y Tabago	Ramesh Lutchmedial	Director General	dgca@caa.gov.tt Tel. + 1868 669 4302
Turks and Caicos Islands Islas Turcas y Caicos	Peter Forbes	Deputy Managing Director	pforbes@tcway.tc Tel. + 649 941 8085
United States Estados Unidos	Christopher Barks	Director, Western Hemisphere Office	christopher.barks@faa.gov Tel. + 507 317 5370
	Michelle Westover	ICAO Desk, Western Hemisphere Division	michelle.westover@faa.gov
	Leah Moebius	ICAO, Air Traffic International	leah.moebius@faa.gov
	Dwayne Murray	Desk Officer	dwaine.murray@tsa.dhs.gov Tel. + 202 679 8531

*: Not C/CAR States but will be recorded on Regional e-ANP PoC list/
 No es Estado C/CAR pero se registrará en la lista PoC e-ANP

APÉNDICE D
ENCUESTA REGIONAL SOBRE IMPLEMENTACIÓN DE NAVEGACIÓN BASADA EN
PERFORMANCE (PBN)

Estado/Organización: _____

Fecha: _____

No.	Pregunta	Respuesta		Notas
		Sí	No	
1	¿Su Estado/Organización tiene un programa/proyecto PBN en progreso? (especifique)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	¿Qué porcentaje de aeropuertos internacionales tienen implementados procedimientos de aproximación PBN en su Estado/Organización?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	¿Qué porcentaje de uso por los explotadores tienen los procedimientos de aproximación PBN implementados en su Estado/Organización?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	¿Su Estado/Organización ha implementado Operaciones de descenso continuo/Operaciones de ascenso continuo (CDO/CCO)? Por favor comente según sea apropiado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	¿Su Estado/Organización ha implementado un programa de métricas PBN relacionado con los beneficios de medio ambiente? Por favor comente según sea apropiado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	¿Las capacidades de navegación de las aeronaves se muestran claramente en las unidades de conciencia situacional ATC? (radar, ADS-B, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	¿Su Estado/Organización está planeando una implementación PBN para re-estructurar/revisar el espacio aéreo de su jurisdicción? (en ruta, terminal, aproximación), Por favor comente según sea apropiado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	¿Su Estado/Organización fomenta la Toma de decisiones en colaboración (CDM) con las partes interesadas en relación con los asuntos PBN?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

No.	Pregunta	Respuesta		Notas
9	¿Su Estado/Organización está usando o planea usar (fecha) un Sistema de aumentación basado en tierra (GBAS), o un Sistema de aumentación basado en satélite (SBAS), o un Sistema de aumentación de aérea amplia (WAAS), etc.?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10	Enliste los programas de entrenamiento PBN para pilotos, controladores y/u otros especialistas en su Estado/Organización.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11	¿Su Estado/Organización requiere asistencia en algún área/campo de experiencia en particular?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12	¿Quién desarrolló su proyecto PBN? (su propia organización, consultores externos, etc.). Favor de indicar el nombre de la empresa.			

Nota: tómese la libertad de añadir comentarios relevantes o documentos sobre la implementación de PBN en su Estado/Organización