



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC DGCA-C — NE/01  
30/09/15

**Reunión de Directores General de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe y el Consejo de la OACI (NACC DGCA-C)**

Montego Bay, Jamaica, 13 de octubre de 2015

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**La Declaración de Puerto España y los Retos de seguridad operacional, navegación aérea y Seguridad de la Aviación/Facilitación en los Estados NAM/CAR**

**PRIORIDADES REGIONALES DE NAVEGACIÓN AEREA Y SEGURIDAD**

(Presentado por Estados Unidos)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Los Estados de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) son socios vitales de los Estados Unidos en muchos temas globales, ya que estamos estrechamente unidos por la geografía, la cultura y la historia. Los Estados Unidos están en una posición única para trabajar con sus socios regionales para abordar los desafíos mutuos para mejorar la seguridad y eficiencia en nuestra parte del mundo. Esta nota de estudio pone de relieve algunas de las áreas para enfocar nuestros esfuerzos de colaboración y fomenta un mayor apoyo de las iniciativas que abordan la implementación regional de las normas internacionales prioritarias de la OACI.

<b>Acción:</b>	Recomendaciones previstas en el párrafo 4.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad de Eficiencia y Navegación Aérea</li><li>• Protección del Medio Ambiente</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La Declaración de Puerto España</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 La región Centroamericana y del Caribe (CAR) es de vital importancia para los intereses de la aviación de los Estados Unidos. Más del 40% de los cruces internacionales entre los Estados Unidos y otras Regiones de Información de Vuelo (FIR) (excluyendo Canadá) están entre los Estados Unidos y FIRs de esta región.<sup>1</sup> Sólo el Caribe es una de las destinaciones internacionales más visitadas por los pasajeros estadounidenses en el 17,2% del total mundial.<sup>2</sup> La Administración Federal de Aviación (FAA) también gestiona el tráfico aéreo en una gran parte del Caribe y Puerto Rico incluyendo el espacio aéreo delegado de varios estados soberanos, incluyendo las Bahamas y Sint Maarten. Debido a estas responsabilidades, los Estados Unidos se le asigna tanto a la sub-regiones del Caribe Oriental y Caribe Central.

<sup>1</sup> FAA TFMS data, 2013-2014

<sup>2</sup> DOC ITA “U.S. Citizen Traffic to Overseas Regions, Canada & Mexico 2014”, <http://travel.trade.gov/view/m-2014-O-001/index.html>

1.2 El espacio aéreo que se extiende desde Florida a América del Sur y limitado por el Océano Atlántico y el Golfo de México es de importancia económica y estratégica para los Estados Unidos y la industria de las aerolíneas. El aumento previsto en el tráfico aéreo entre Estados Unidos y la región CAR probablemente superará el crecimiento con otras regiones. Con esto en mente, la FAA debe asegurarse de que nuestra proyección internacional se alinea con las iniciativas estratégicas de la FAA con las actividades que promuevan mejoras regionales claves de navegación y seguridad aérea. Esta nota de estudio incluye las áreas prioritarias que requieren atención adicional para lograr los resultados deseados.

## 2. Seguridad Regional y Los Desafíos de Eficiencia

2.1 En 2013, los Estados miembros del NACC aprobaron la Declaración de Puerto España para dar prioridad a la implementación regional de normas de la OACI alineadas con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el Plan de Seguridad Aérea Global (GASP). Los Estados Unidos aprobaron a la Declaración de Puerto España, ya que proporciona objetivos medibles y plazos específicos para la aplicación de los objetivos de seguridad y de navegación aérea. Según los datos actuales de la base de datos iSTARS OACI y el CAR/SAM Grupo Regional de Planificación y Ejecución (GREPECAS) Base de Datos de Deficiencia de Navegación Aérea, hay una particular falta de aplicación efectiva de las normas internacionales en materia de seguridad de los aeródromos dentro de esta región, así como una lenta implementación de tecnologías relacionadas a las Mejoras Por Bloque Del Sistema de Aviación (ASBU). Proporcionar atención necesaria a estas cuestiones en última instancia mejorará la aviación completamente en el NACC, y en última instancia contribuirá a un sistema de aviación mundial más eficaz.

2.2 *Seguridad de Aeródromos.* Como se identifica en el anexo 14, la certificación de aeródromos para los aeropuertos internacionales es un componente esencial para la seguridad de la aviación civil. La región ha identificado deficiencias relacionadas con la certificación de aeródromos, seguridad en la pista, y los programas de mitigación de vida silvestre. Abordar las cuestiones de seguridad del aeródromo es crítico para los Estados Unidos, dada la importancia en la creación de un entorno seguro en el campo de vuelo para la operación de las aeronaves y reducir al mínimo los riesgos relacionados con las salidas de pista y sus consecuencias. La Declaración de Puerto España incluye un objetivo de rendimiento para aumentar el número de aeródromos certificados en la región.

2.3 *Navegación Aérea:* Esta región se caracteriza por varios proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) que operan en una red no integrada. Patrones climáticos altamente variables y complejidades del sistema contribuyen a programar incertidumbres y retrasos. La FAA ha sido un firme defensor de la aplicación mundial de Toma de Decisiones en Colaboración (CDM), dentro de un sistema integrado de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM). El desarrollo de una red ATFM/CDM regional en colaboración con OACI y socios de la industria contribuiría una mayor eficiencia operativa en el CAR. La implementación de la ATFM en toda la región es un objetivo clave en la Declaración de Puerto España, y se necesita un apoyo importante para ayudar a los Estados miembros sobre esta iniciativa.

2.4 La FAA también recomienda una mayor implementación a nivel regional en el uso de la Amplia Gestión de Información del Sistema (SWIM). El uso de SWIM ofrecerá la región con mayor capacidad para el intercambio de información sobre las limitaciones de flujo de tráfico, tales como demoras en tierra y paradas en tierra. La implementación SWIM también proporciona una nueva capacidad para distribuir automáticamente las observaciones experimentales de los pilotos relacionadas con el clima a los controladores que mejoran aún más la seguridad y la capacidad. La transición a la Gestión de Información Aeronáutica también se incluye en la Declaración de Puerto España.

2.5 Desde 2012, la FAA ha proporcionado contribuciones en forma de conocimientos técnicos para el programa de cooperación técnica RLA / 09 / 801 regional más conocido como el "Proyecto CAR ", que tiene como objetivo apoyar la implementación regional de ASBU y subsanar las deficiencias de navegación aérea. A través del uso de talleres, seminarios y misiones de asistencia técnica, la Oficina Regional NACC ha sido capaz de proporcionar capacitación y asistencia a los Estados miembros que abogan por la aplicación regional de las normas internacionales. Este programa tiene el potencial de proporcionar importantes contribuciones a los Estados miembros, pero necesita una financiación fiable y aportes de conocimientos técnicos.

### **3. Conclusión**

3.1 Mantener una relación dinámica con nuestros homólogos en esta región es a la vez nuestra prioridad y es fundamental para lograr las mejoras de eficiencia de seguridad de aeródromos y de navegación aérea para todos los usuarios. Con la Declaración de Puerto España, la región NACC tiene un plan estratégico para la implementación del GANP y GASP prioridades pero algunos Estados miembros carecen de la voluntad política y financiera para completar los objetivos críticos.

3.2 Mientras la OACI implementa la iniciativa No Se Dejara Ningún País Atrás (NCLB) a nivel mundial, la FAA alienta encarecidamente al Consejo de la OACI para concentrar los recursos existentes para apoyar a nivel regional de iniciativas como el Proyecto CAR o otras actividades que promuevan la aplicación de las normas de prioridad que pueden conducir a la reducción de víctimas mortales de la aviación y a la modernización de la infraestructura de navegación aérea.

### **4. Acciones Recomendadas**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a. alentar a todos los Estados miembros NACC considerar los objetivos de rendimiento regional de la Declaración de Puerto España y tomar medidas en el cumplimiento de estos objetivos; y
- b. petición de que el Consejo de la OACI , a través de la aplicación de la iniciativa NCLB , dar atención a las iniciativas regionales que están alineados con los objetivos de desempeño regionales , específicamente los objetivos prioritarios relacionados con la certificación de aeródromos y las mejoras de navegación aérea.