



VERSIÓN FINAL

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

**TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO
DEL CARIBE CENTRAL**

C/CAR WG/3

SUMARIO DE DISCUSIONES

CURAZAO, ANTILLAS NEERLANDESAS, 24 AL 28 DE MARZO DE 2003

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

ÍNDICE

CONTENIDO	PÁGINA
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural.....	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión.....	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo	ii-1
ii.5 Orden del Día.....	ii-2
ii.6 Horario y Modalidad de Trabajo	ii-3
ii.7 Asistencia	ii-3
ii.8 Conclusiones y Decisiones	ii-4
ii.9 Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Notas de Discusión.....	ii-5
Lista de Participantes	iii-1
 Cuestión 1 del Orden del Día 1	
Asuntos generales.....	1-1
 Cuestión 2 del Orden del Día	
Desarrollos en el área AGA.....	2-1
 Cuestión 3 del Orden del Día	
Desarrollos en el área AIS.....	3-1
 Cuestión 4 del Orden del Día	
Desarrollos en el área ATM.....	4-1
 Cuestión 5 del Orden del Día	
Desarrollos en el área CNS.....	5-1
 Cuestión 6 del Orden del Día	
Desarrollos en el área MET.....	6-1

Cuestión 7 del Orden del Día

Revisión de los Términos de Referencia y Programa de Trabajo del Grupo de Trabajo del Caribe Central.....	7-1
---	-----

Cuestión 8 del Orden del Día

Otros asuntos	8-1
---------------------	-----

RESEÑA

ii.1 **Lugar y Duración de la Reunión**

La Tercera Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG/3) se llevó a cabo en el Hotel Kurá Hulanda en Willemstad, Curazao, Antillas Neerlandesas, del 24 al 28 de marzo de 2003. Comenzó sus deliberaciones el 24 de marzo de 2003 y, habiendo concluido el examen de todas las cuestiones del Orden del Día previsto, finalizó sus actividades el 28 de marzo de 2003.

ii.2 **Ceremonia Inaugural**

El Sr. Aldo Martínez, en representación de la Oficina para Norteamérica Centroamérica y Caribe de la OACI, agradeció al Gobierno de Antillas Neerlandesas por ser anfitrión de la Reunión, explicó el alcance del orden del día de la Reunión y destacó la necesidad de continuar los esfuerzos para el desarrollo de los sistemas de navegación aérea en el Caribe Central.

El Dr. S. J. Francisco, Director General de Aviación Civil, dio la bienvenida a los participantes de la reunión en nombre del Gobierno de Antillas Neerlandesas, destacando la importancia de este evento para Antillas Neerlandesas, e informó los planes de su Gobierno en materia de aviación civil.

Finalmente, el honorable señor Herbert Domacasse, Ministro de Transporte y Comunicaciones de Antillas Neerlandesas, dio igualmente la bienvenida a los participantes, expresó importantes consideraciones e inauguró la Reunión. Las palabras pronunciadas por el honorable Ministro aparecen en la página ii-6 de esta parte del informe.

ii.3 **Organización de la Reunión**

La Reunión fue dirigida por el Sr. Jacques Boursiquot de Haití, Presidente del Grupo de Trabajo del Caribe Central, y como Vicepresidente fue elegido el Sr. Vilmo Pieter de Antillas Neerlandesas por el término de la Reunión. El Sr. Aldo Martínez, Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia actuó como Secretario de la Reunión, asistido por el Sr. Michiel Vreedenburgh, Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres, ambos de la Oficina NACC de la OACI.

ii.4 **Idiomas de Trabajo**

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. La documentación y el Sumario de Conclusiones y Decisiones de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas.

ii.5 Orden del Día

La reunión adoptó el orden del día siguiente:

Cuestión 1 del Orden del Día:

Asuntos generales

Cuestión 2 del Orden del Día:

Desarrollos en el área AGA

Cuestión 3 del Orden del Día:

Desarrollos en el área AIS

Cuestión 4 del Orden del Día:

Desarrollos en el área ATM

Cuestión 5 del Orden del Día:

Desarrollos en el área CNS

Cuestión 6 del Orden del Día:

Desarrollos en el área MET

Cuestión 7 del Orden del Día:

Revisión de los Términos de Referencia y Programa de Trabajo del Grupo de Trabajo del Caribe Central

Cuestión 8 del Orden del Día:

Otros asuntos

ii.6 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 horas a 15:30 horas, con los períodos de intermedio requeridos. Asimismo, se adoptó la modalidad de trabajar como un Comité Único el primer, cuarto y quinto día, creando cuatro Grupos Ad hoc: Deficiencias, AIS, ATM y CNS y para las cuestiones 1, 3, 4 y 5 del orden del día. Estos Grupos trabajaron durante el segundo y tercer día.

ii.7 Asistencia

Asistieron a la Reunión 6 Estados/Territorios de la Región CAR, y 2 Organismos Internacionales, formando un total de 19 delegados que se indican en la lista de participantes que aparece en las páginas iii-1 a iii-5. La Reunión lamentó la ausencia de los siguientes Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales invitados: Aruba, Bahamas, Colombia, Islas Turcas y Caicos, México, Panamá, República Dominicana, Venezuela, ACI, COCESNA e IATA.

ii.8 Conclusiones y Decisiones

El Grupo de Trabajo del Caribe Central registra sus actividades en la forma de Conclusiones y Decisiones de la siguiente manera:

PROYECTOS DE

CONCLUSIÓN: Acciones que requieren una comunicación a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales y/o el endoso de los Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR DCAS)

DECISIONES: Acciones internas del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG).

LISTA DE PROYECTOS DE CONCLUSIÓN Y DECISIONES ADOPTADAS POR LA REUNIÓN C/CAR WG/3

No.	PROYECTOS DE CONCLUSIÓN	No. PÁG.
3/1	CAPACITACIÓN REGIONAL AIS/MAP DE LA OACI	3-2
3/2	CUESTIONARIO DEL INVENTARIO DE LEVANTAMIENTO SOBRE EL ESTADO DE IMPLANTACIÓN DEL WGS-84	3-3
3/3	MODELO AIP OACI EN FORMATO ELECTRÓNICO	3-3
3/4	IMPLANTACIÓN COMPLETA DE LOS SERVICIOS AIS/MAP PREVIA A LAS AUDITORÍAS USOAP ATS Y AGA DE LA OACI	3-3
3/6	PUNTOS DE CONTACTO PARA RVSM	4-3
3/7	REVISIÓN DE LAS CARTAS DE ACUERDO ATS DE LOS ESTADOS/TERRITORIOS CAR CON VENEZUELA	4-4
3/8	REVISIÓN DEL SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE CÓDIGOS SSR DE LAS REGIONES CAR/SAM Y NAM	4-6
3/9	ACTUALIZACIÓN DE LA TABLA CNS 4A DEL FASID	5-2
3/10	ACCIONES COMPLEMENTARIAS PARA MEJORAR LA COBERTURA VHF/AMS EN EL CARIBE CENTRAL	5-3
3/11	IMPLEMENTACIÓN DE LA PORCIÓN TERRESTRE ATN	5-4
3/12	ACTUALIZACIÓN DE LAS PARTES CORRESPONDIENTES AL CARIBE CENTRAL DE LAS TABLAS FASID MET 2 Y MET 2A	6-2
3/13	TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG)	7-1
3/14	NECESIDAD DE ESTUDIAR Y APLICAR SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS QUE EXISTEN EN EL GRUPO DE TRABAJO C/CAR PARA TRATAR TAREAS RELACIONADAS CON ASUNTOS MET Y SAR	7-1

No.	DECISIONES	No. PÁG.
3/5	GRUPO DE TAREA ATM	4-2

ii.9 Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Notas de Discusión

Notas de Estudio

Número	Cuestión	Título	Fecha	Presentada por
NE/01	---	Orden del Día, Notas Aclaratorias, Modalidad, Método, Organización y Horario de Trabajo	23/01/03	Secretaría
NE/02	1	Examen de las conclusiones/decisiones previas del Grupo y de la Reunión NACC DCA/1	04/02/03	Secretaría
NE/03	1	Revisión de la Base de Datos de la OACI sobre Deficiencias de Navegación Aérea en el Caribe Central	14/02/03	Secretaría
NE/04	1	Estudios sobre los Escenarios de Desarrollo CNS/ATM en el Caribe Central y Espacios Aéreos Vecinos	25/02/03	Secretaría
NE/05	2	Certificación y Auditorías de Aeródromos	26/02/03	Secretaría
NE/06	3	Seguimiento a la implantación del WGS -84, del sistema automatizado integrado AIS/MAP (bases de datos y sistema de garantía de calidad AIS/MAP)	21/02/03	Secretaría
NE/07	4	Resultados de las Reuniones de GREPECAS/11 y NACC/DCA/1 sobre los desarrollos ATM aplicables al Caribe Central	26/02/03	Secretaría
NE/08	5	Seguimiento y Coordinación para la Implementación de los sistemas CNS en el Caribe Central	26/02/03	Secretaría
NE/09	6	Acciones propuestas para mejorar y desarrollar los servicios MET en el Caribe Central	19/02/03	Secretaría
NE/10	7	Revisión de los Términos de Referencia y el Programa de Trabajo del Grupo de Trabajo del Caribe Central	03/03/03	Secretaría
NE/11	4	Carta de Acuerdo entre los ACCS del Caribe Central y las instalaciones y servicios de espacios aéreos adyacentes	10/03/03	Haití
NE/12	4	Implantación RVSM	10/03/03	Haití
NE/13	4	Realineación de A315 en los Espacios Aéreos de Haití, República Dominicana y Curacao	10/03/03	Haití
NE/14	4	Plan de Contingencia ATS para el Caribe Central	10/03/03	Haití
NE/15	4	Programa de Garantía de Calidad ATS	10/03/03	Haití

Notas de Información

Número	Cuestión	Título	Fecha	Presentada por
NI/01 Rev.	--	Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	10/03/03	Secretaría
NI/02	--	Información General	14/02/03	Secretaría

Notas de Discusión

Número	Cuestión	Título	Fecha	Presentada por
ND/01	1	Informe del Grupo Ad hoc sobre Deficiencias	27/03/03	Relator Grupo Ad hoc
ND/02	3	Informe del Grupo Ad hoc AIS	27/03/03	Relator Grupo Ad hoc
ND/03	4	Informe del Grupo Ad hoc ATM	27/03/03	Relatora Grupo Ad hoc
ND/04	5	Informe del Grupo Ad hoc CNS	27/03/03	Relator Grupo Ad hoc

**DISCURSO DE INAUGURACIÓN DEL HONORABLE
SR. HERBERT DOMACASSE
MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (En idioma inglés)**

Ladies and Gentlemen, Good morning!

A while ago when I was standing outside the Kura Hulanda Conference Room and looked around me, I realized that I am not pretending when I say that the organizing institution made a very good choice when they offered the Netherlands Antilles to host this meeting. All the islands of the Netherlands are indeed beautiful, each with its unique features. This friendly island in particular is one of the most beautiful islands of the Caribbean.

Ladies and Gentlemen, on behalf of the government of the Netherlands Antilles and its people, welcome to Curacao and enjoy your stay.

By hosting this Third Central Caribbean Working Group meeting, the Netherlands Antilles is clearly indicating its commitment to the International Civil Aviation Organization programs, rules and procedures.

Today on behalf of the government of the Netherlands Antilles I would like to stress our commitment to continue to work and participate proactively in the safe development of the air transport industry and its supporting services. One of the primary objectives of my ministry is the enhancement of safety and efficiency in international civil aviation. A safe and efficient air transportation system is a direct requirement for our touristic sector and the economic and social welfare of our community. We therefore praise the effort of the ICAO North American Central American And Caribbean Office to organize this type of meetings and of course all the other activities executed by the organization in order to foster safety efficiency and regularity of Civil Aviation. I want to express my gratitude to ICAO for the conduct of seminars and workshops. Seminars and workshops are effective means of assisting states to improve their oversight capabilities; they aid the industry in maintaining a safe performance and have a positive effect on the consultation process between the industry and regulator. A good example is the Aerodrome Manual Working Group, created during a less formal talk between the representatives of Directorate of Civil Aviation and airport representatives who attended the Aerodrome Certification workshop in Trinidad. In this working group all our five international airports are participating in a team with us, who regulate and control safety.

In our continuous effort to ensure safety and compliance with the ICAO standards and recommended practices the Council of Ministers just passed two major pieces of aviation legislation namely, the Government Decree “Civil Aviation Safety Oversight” and the Government Decree “Air Traffic Services”.

The Netherlands Antilles made significant progress in the implementation of the action plan developed as a result of the audit carried out under the ICAO Universal Safety Oversight Programme. This has been confirmed by the follow-up audit by ICAO that finished last Friday.

We will continue to train our aeronautical technical personnel and review and amend existing regulations to keep pace with the dynamics in civil aviation.

Ladies and gentlemen,

In the meetings program I noticed that it is expected to review and update the status of implementation of aerodrome certification in the Central Caribbean Region.

I am pleased to notify the meeting that the Government Decree “Civil Aviation Oversight” requires all airports within the Netherlands Antilles engaged in international air services to be certified before the 27 of November this year.

To achieve this, the aerodrome operation inspectors of my Ministry are working in a team with the airport industry to ensure that they meet the required operational readiness for certification before applying for the aerodrome certification for a seamless certification process.

With respect to air traffic services within the Netherlands Antilles it is for me a pleasure to inform the meeting that the process to corporatize this service is in its final stages.

With regard to communication and surveillance, I invite the meeting to pay a visit to the new home of the air traffic services Netherlands Antilles where participants of the meeting can observe the 250 nautical miles range radar facility and new communication systems, which within a couple of months will be used to communicate and control the sky pertaining to the Curacao FIR.

The MEVA installation enhanced our voice circuits and provides Curacao Control the capacity of instant communication with all air traffic services participating in this ICAO project.

We suggest the ICAO NACC office to urge all states providing air traffic services within the Central Caribbean Region to become part of this project for its cost effectiveness and before all for the safety of aircraft transiting the Central Caribbean flight information regions.

The final installation of our new digital extended VHF transceivers with a power output of 200W, about one week ago, ensures communications reliability within the whole Curacao flight information region since it gives us a communication range beyond radio horizon. A continuous check of the communication range during this week confirms aircraft receptions beyond 400NM, which is beyond the theoretical VHF range but within expected range of digital extended VHF.

I am convinced the points just brought forward give the meeting a good view of the sufficient awareness of Netherlands Antilles with regard to deficiencies reported to them by ICAO NACC office and their effort to progress with regard to recommendations made by ICAO to rectify any deficiency noticed.

Ladies and Gentlemen, this meeting is opening at a time when security concerns everyone engaged in civil aviation activities.

The security at airports and aboard aircraft has to be monitored carefully.

Our government will continue to implement any reasonable measure which can mitigate the hazard imposed by terrorism for the international civil aviation and as such will contribute to increase and maintain the integrity of this vital means of transportation.

Every conclusion of this meeting to enhance safety and security of international civil aviation will be considered seriously by our government.

Permit me to express the gratitude of our government to allow us to put our country to the disposition of the Meeting. Our government is convinced of the important role the ICAO NACC office plays promoting an operational safe and expeditious air transport system for our regions. We are really proud in hosting this Meeting.

Our government is confident that ICAO NACC will address all the safety issues and other matters of common interest or concern during this meeting.

Before finishing my presentation I want to make use of the opportunity to express my gratitude to IATA. The International Air Traffic Association was established on 28 of august in The Hague, Netherlands. This organization was re-established in 1945 as "International Air Transport Association". The IATA has always been valuable contributor to the success of these regional meetings.

My gratitude goes also to all the other international organizations represented in this meeting.

Ladies and Gentlemen,

This meeting has to address the challenges put to it by the various GREPECAS and directors meetings. More than 14 working papers have been prepared for this meeting.

To finish all the tasks at hand requires a great spirit of cooperation and a determination of all participants to reach the goal of the meeting.

Together we can achieve anything, but only all of us together.

It is therefore my wish that this regional meeting becomes a showcase of hard working professionals, all aiming to the success of the meeting.

Ladies and gentlemen Let's make it happen.

I hereby declare this meeting officially open.

Have a fruitful meeting.

LISTA DE PARTICIPANTES

ANTILLAS NEERLANDESAS

Vilmo Pieter
Coenraad Pietersz
Percy Lourensz
Cedric Balentien
Meredith C. Hypolite (Aeropuerto Internacional
Hato)

OACI

Aldo Martínez
Michiel Vreedenburgh

CUBA

Héctor Sánchez
José Manuel Vega

ESTADOS UNIDOS

Leslie Cary
Dulce Roses
Maria Franqui
Mark Palazzo

HAITÍ

Franck St. Juste
Jacques Boursiquot
Marc Paulemon

ISLAS CAIMANES

David Frederick
Jeremy Jackson

JAMAICA

Randolph Jones

IFALPA

Daniel Salsbach

IFATCA

Jean-Robert Dumfries

LISTA DE PARTICIPANTES – INFORMACIÓN GENERAL

NAME/NOMBRE POSITION /TÍTULO	ADDRESS/DATOS
CAYMAN ISLANDS/ISLAS CAIMANES	
David Frederick Deputy Director	Civil Aviation Authority P.O. Box 10277 APO Grand Cayman, Cayman Islands Tel. (345) 949-7811 Fax (345) 949-0761 E-mail: david.frederick@caacayman.com
Jeremy Jackson Head of Air Traffic Services	Civil Aviation Authority P.O. Box 10277 APO Grand Cayman, Cayman Islands Tel. (345) 949-7811 Fax (345) 949-0761 E-mail: jeremy.jackson@caacayman.com
CUBA	
Héctor Sánchez Director de Navegación Aérea Esp. Telecomunicaciones aeronáuticas	IACC Calle 23 No. 64 Vedado, La Habana, Cuba Tel. (537) 55 1121/46 Fax (537) 55 1183 E-mail hector.sanchez@iacc.avianet.cu
José Manuel Vega Rodríguez Jefe Operaciones ACC Habana	IACC Ave. Nguyen Van Troi s/n Boyerros, La Habana, Cuba Tel. (537) 33-5029 Fax (537) 33-5029 E-mail atc@ntatc.aeronet.cu
HAITI/HAITÍ	
Franck St. Juste Director of Air Navigation	Office National de l'Aviation Civile P.O. Box 1346 Port-au-Prince, Haiti Tel. (509) 250 0052 Fax (509) 250 0998 E-mail fstjuste@aol.com
Jacques Boursiquot Deputy Director Air Navigation	Office National de l'Aviation Civile B.P. 1346 Port-au-Prince, Haiti HT6110 Tel. (509) 250 0052 Fax (509) 250 0998 E-mail jboursiquot@ofnac.org
Marc Paulemon Technical Advisor – OFNAC	Office National de l'Aviation Civile P.O. Box 1346 Port-au-Prince, Haiti Tel. (509) 250 0052 Fax (509) 250 0998 / 0175 E-mail mpaulemon@ofnac.org , avanesso@yahoo.com

SUMARIO DE DISCUSIONES

LISTA DE PARTICIPANTES

iii - 3

NAME/NOMBRE POSITION /TÍTULO	ADDRESS/DATOS
JAMAICA	
Randolph Jones Manager Air Traffic Services	Civil Aviation Authority 4 Winchester Road Kingston 10, Jamaica Tel. (876) 960 4070 Fax (876) 920 0194 E-mail mats@jcaa.gov.jm
NETHERLANDS ANTILLES/ANTILLAS NEERLANDESAS	
Vilmo Pieter Aerodrome and ATS Inspector	Directorate of Civil Aviation Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. (5999) 839 3324 Fax (5999) 868 9924 E-mail vpieret@dcana.gobiernu.com
Coenraad Pietersz ATS/AD Inspector	Directorate of Civil Aviation Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. (5999) 839 3325 Fax (5999) 868 9924 E-mail cpetersz@dcana.gobiernu.com
Percy Lourensz Chief AIS	Directorate of Civil Aviation Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. (5999) 839 3328 Fax (5999) 868 9924 E-mail plourensz@lvlna.gobiernu.com
Cedric Balentien Chief, Technical Division	Directorate of Civil Aviation Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. (5999) 839-3332 Fax (5999) 868-9924 E-mail cbalentien@lvlna.gobiernu.com
Meredith C. Hypolite	Curaçao International Airport Curaçao, Netherlands Antilles Tel. (5999) 5603-586 Fax (5999) 680-0719 E-mail mchypolite@cucinta.com
UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS	
Leslie Cary International Program Officer	Federal Aviation Administration- AAT-30 800 Independence Ave. SW Washington, D.C. 20591, United States Tel. (202) 267 9601 Fax (202) 267 5120 E-mail leslie.cary@faa.gov
Dulce M. Roses Program Manager International Telecom	Federal Aviation Administration 5600 NW 36 Street Suite 433 Miami, Florida, 33166, United States Tel. (305) 526 2187 Fax (305) 526 2172 E-mail dulce.roses@faa.gov

SUMARIO DE DISCUSIONES

LISTA DE PARTICIPANTES

iii - 4

NAME/NOMBRE POSITION /TÍTULO	ADDRESS/DATOS
UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS (CONT.)	
María Franqui Vélez Support Staff – Plans & Programs San Juan CERAP	DOT/Federal Aviation Administration/San Juan CERAP 5000 Rd 190 Carolina, PR 00979-7430, United States Tel. (787) 253-8682 Fax (787) 253-8650 E-mail maria.franqui@faa.gov
Mark Palazzo Manager, Operations	Miami ARTCC 7500 NW 58th Street Miami, Florida, 33166, United States Tel. (305) 716-1535 Fax (305) 716-1590 E-mail mark.palazzo@faa.gov
IFALPA	
Daniel E. Salsbach Chairman of VNV-VA	Dutch Airline Pilots Association, NA Division Matancia No. 11 Willemstad, Curaçao, Netherlands Antilles Tel. (5999) 736-4129 Fax (5999) 736-4195 E-mail vnv-na@attglobal.net
IFATCA	
Jean-Robert Dumfries	IFATCA Americas Region Palm Beach 262 Aruba, Dutch West Indies Tel. (297) 586 0642 Fax (297) 586 0542 E-mail jrdumfries@hotmail.com squeezer@setarnet.aw
ICAO/OACI	
Aldo Martínez Regional Officer, Communications, Navigation and Surveillance	North American, Central American and Caribbean Office Av. Presidente Masaryk 29 – 3rd floor Col. Chapultepec Morales 11570 México D.F., Mexico <i>Postal Address: Apartado Postal 5-377 06500 México, D.F., MÉXICO</i> Tel: (5255) 5250 3211 Fax: (5255) 5203 2757 E-mail: amartinez@mexico.icao.int icao_nacc@mexico.icao.int

NAME/NOMBRE POSITION /TÍTULO	ADDRESS/DATOS
ICAO/OACI (cont.)	
Michiel Vreedenburgh Regional Officer, Aerodromes and Ground Aids	North American, Central American and Caribbean Office Av. Presidente Masaryk 29 – 3rd floor Col. Chapultepec Morales 11570 México D.F., Mexico <i>Postal Address: Apartado Postal 5-377 06500 México, D.F., MÉXICO</i> Tel: (5255) 5250 3211 Fax: (5255) 5203 2757 E-mail: mvreedenburgh@mexico.icao.int icao_nacc@mexico.icao.int

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Asuntos generales**

Revisión de las conclusiones/decisiones previas del Grupo, así como de la Reunión NACC/DCA/1

1.1 La Reunión revisó el estado de las conclusiones y decisiones vigentes del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG) emitidas por su primera reunión que fueron revisadas y adoptadas por la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, celebrada en Montego Bay, Jamaica del 21 al 24 de mayo de 2001; así como aquellas emitidas por la segunda reunión del Grupo, celebrada en Puerto Príncipe, Haití del 18 al 22 de febrero de 2002, las cuales fueron aprobadas por los Directores de Aviación Civil del Caribe Central mediante correspondencia.

1.2 También, la Reunión recibió información y tomó nota sobre las conclusiones emitidas por la Primera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe que han tenido el propósito de continuar y efectuar el seguimiento de las acciones para mejorar y desarrollar los sistemas de navegación aérea en el Caribe y, como parte de éste, en el Caribe Central. Sobre la Conclusión 1/1 de la Reunión mencionada, que se relaciona con los lineamientos principales para el desarrollo de los sistemas de navegación aérea, la Reunión opinó que esos lineamientos constituían una herramienta muy útil para el trabajo de Grupo, por lo que se deberían mantener actualizados para consultarlos eficazmente. En el **Apéndice A** se presenta una tabla actualizada con los lineamientos y las conclusiones relacionadas. Basado en esto, la Reunión acordó que las conclusiones previas del Grupo de Trabajo C/CAR cuyas acciones están contenidas en los lineamientos mencionados deberían considerarse como reemplazadas.

1.3 Basado en la información y consideraciones expresadas en los párrafos anteriores, y teniendo en cuenta el trabajo realizado hasta la fecha, la Reunión revisó el estado de las conclusiones y decisiones del Grupo. El resultado de esta revisión, así como los comentarios de la Reunión sobre algunas conclusiones y decisiones se presentan en el **Apéndice B** a esta parte del informe.

Deficiencias de navegación aérea en el área Caribe Central

1.4 La Secretaría presentó la NE/03 con la versión vigente de la base de datos de la OACI sobre el formulario de notificación de deficiencias de navegación aérea en el área del Caribe Central, incluyendo aquellas que fueron reportado como corregidas. Se discutieron las Conclusiones relevantes de las Reuniones GREPECAS/11 (Brasil, diciembre de 2002) y NACC/DCA/1 (Islas Caimanes, octubre de 2002) y la Carta Circular de la OACI M 6/1-02/79 fechada el 27 de septiembre de 2002 solicitando a los Estados preparar y entregar a la OACI un Plan de Acción para la corrección de deficiencias.

1.5 La Reunión revisó el contenido de la nota arriba mencionada y acordó que los Estados/Territorios implementasen las siguientes acciones en conformidad con la metodología uniforme aprobada por el Consejo de la OACI, las conclusiones existentes de GREPECAS y de los Directores de Aviación Civil, y la Carta Circular de la OACI mencionada en el párrafo 1.4, para alentar y facilitar la resolución de las deficiencias pendientes en el área del Caribe Central:

- a) revisar el formulario de notificación y entregar cualquier información actualizada a la Oficina NACC de la OACI;

- b) preparar un Plan de Acción para la resolución de las deficiencias pendientes y entregarlo a la Oficina Regional NACC de la OACI a más tardar el **30 de abril de 2003**; y
- c) implantar acuerdos multinacionales y proyectos de cooperación internacional para contribuir a la resolución de las deficiencias pendientes, informar a la Oficina Regional de la OACI sobre dichas iniciativas y solicitar a la OACI apoyo para la coordinación, en caso de ser requerida.

1.6 La Secretaría recibió información actualizada por Antillas Neerlandesas, Cuba, Islas Caimanes y Jamaica en relación con deficiencias corregidas. También se activó un Grupo Ad hoc compuesto por Antillas Neerlandesas (relator), el Aeropuerto Internacional Hato en Curazao y la OACI. El Grupo elaboró un Plan de Acción para la resolución de las deficiencias AGA pendientes reportadas para el Aeropuerto Internacional Hato en Curazao. El Plan de Acción resultante se incluye en el **Apéndice C** a esta parte del informe, que puede servir como ejemplo para la preparación de dichos Planes de Acción.

1.7 La Reunión solicitó a la OACI considerar que la forma de notificación sobre deficiencias de navegación aérea esté disponible en el sitio web de la OACI, con cualquier medida de control de confidencialidad que se consideren apropiadas, para permitir a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales monitorear la versión vigente de la base de datos en cualquier momento. La Secretaría informó a la Reunión que la implementación de esta disposición ya estaba bajo consideración de la Oficina Regional NACC de la OACI.

1.8 Se invitó a la Reunión a que se refiriera a la tabla de deficiencias durante sus deliberaciones, particularmente durante el análisis de los Grupos Ad hoc sobre asuntos técnicos, para iniciar y/o contribuir a la preparación de Planes de Acción cuando fuese posible. Al momento de producirse este sumario final, la Secretaría del Grupo recibió el Plan de acción para solucionar las deficiencias existentes en Islas Caimanes.

Escenarios para el estudio e implementación de los sistemas CNS/ATM en el Caribe Central y espacios aéreos vecinos.

1.9 En conformidad con la Conclusión 2/15 del Grupo de Trabajo C/CAR y con la Conclusión 1/15 de la Primera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe, el Grupo comenzó a identificar y estudiar los escenarios CNS/ATM en el área del Caribe Central, basando su trabajo en las conclusiones del GREPECAS, la disposición de las rutas ATS, la localización de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las FIRS del Caribe Central y vecinas, así como en el Plan Regional CAR/SAM para la Implantación de los Sistemas CNS/ATM.

1.10 El Grupo concordó que se debería considerar el área Caribe Central como un solo escenario homogéneo desde el punto de vista de implementación CNS/ATM. Pero con el propósito de facilitar el estudio detallado de las mejoras de los elementos CNS, la Reunión acordó considerar dos escenarios dentro del área C/CAR, los cuales nombró C/CAR-A y C/CAR-B. El escenario CNS C/CAR-A se compuso de las zonas límites comunes entre las FIRS Barranquilla, Havana, Kingston, México, Miami Oceanic, Nassau, Panamá y CENAMER. El escenario CNS C/CAR B se conformó por las zonas límites comunes de las FIRS Barranquilla, Curazao, Havana, Kingston, Port-au-Prince, San Juan, Santo Domingo y Maiquetía. También, la Reunión acordó que el estudio para la implementación de los

elementos ATM debería realizarse teniendo en cuenta toda el área homogénea C/CAR, ya que esto facilitaría el análisis para la implantación de las rutas RNAV y otros elementos ATM. En el **Apéndice D** a esta parte del Informe se muestran la disposición de las FIRS asignadas a la responsabilidad de los Estados, Territorios y Organización Internacional, así como las áreas que definieron los escenarios ATM y CNS propuestos para el Caribe Central.

1.11 Finalmente, la Reunión comenzó a estudiar los elementos ATM y CNS, cuyos resultados se informan bajo las cuestiones 4 y 5 del orden del día respectivamente. Además, la Reunión consideró que los resultados de estos estudios ATM y CNS, según cada escenario, deberían ser consolidados por el Grupo para contribuir a la elaboración del Plan Subregional CNS/ATM del Caribe Central, y a la implementación de este Plan Subregional como parte del Plan Regional CAR/SAM para la Implantación de los Sistemas CNS/ATM.

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)

SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE A A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

APÉNDICE A

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

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA								
			CAR/SAM		NAM/CAR	CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	NACC/DCA/1	C/CAR			E/CAR		CAM
						C/CAR/WG	C/CAR/DCA	MEVA	E/CAR/WG	E/CAR/DCA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	GEN										
1.1		Solución a las deficiencias en los servicios de navegación aérea Se mantiene la revisión y actualización de las deficiencias existente en las esferas AGA, AIS/MAP, ATM, CNS, MET y SAR, instando a los Estados/ Organismos Internacionales a realizar esfuerzos con vistas a su solución.	4/1 13/19	10/59 10/60 11/55 11/58	1/20	1/4 1/9 1/20 1/30 2/8 2/19	5/3 5/8 5/22 5/32		24/21 25/9 25/10 25/21 25/32	16/14 17/7	85/6
1.2		Implementación de los requisitos establecidos en el FASID ANP Se requiere el seguimiento a la implementación de los requerimientos establecidos en el FASID sobre las esferas de navegación aérea AGA, AIS/MAP, ATM, CNS, MET y SAR; así como a las enmiendas pertinentes.	7/9 7/8 8/1 8/2 8/4 9/2 9/13 9/21 10/2 11/3	9/15 10/5 10/21 10/31 10/41		1/18 1/19 1/29 2/7 3/9 3/12	5/16 5/21				88/12
2	AGA										
2.1		Certificación de Aeródromos. Se instó a los Estados a que implanten la certificación de aeródromos con vistas a cumplir con los nuevos SARPS a más tardar el 27 de noviembre de 2003.		10/44 10/45 10/46 11/11		1/5 2/18	5/4			16/16	88/2

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)

SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE A A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA								
			CAR/SAM		NAM/CAR	CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	NACC/DCA/1	C/CAR			E/CAR		CAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2.2		Programas de Mantenimiento de Aeródromos. Se instó a los Estados a que se aseguren que los operadores de los aeródromos implanten y mantengan programas de mantenimiento de aeródromos con vistas a contribuir a la seguridad de las operaciones de aeronaves en las pistas, calles de rodaje y plataformas.	4/13	10/43 11/9							
2.3		Comités Nacionales y Regionales de Peligro Aviario Se instó a los Estados a que establezcan y mantengan Comités Nacionales sobre Peligro Aviario. También se pretende establecer un Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario para tratar los problemas regionales de peligro aviario.	4/10	10/48 11/7			4/7				85/7
2.4		Incursiones en las Pistas Se instó a los Estados a que recolecten y compilen los informes sobre incidentes de incursiones en las pistas de los operadores de los aeródromos, servicios de tránsito aéreo y operadores de aeronaves con vistas a analizar y evitar su impacto negativo en la seguridad operacional.		10/47 11/8						16/17	
3	AIS/MAP										
3.1		Automatización de los Servicios de Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas Se ha instado a los Estados/Organismos Internacionales de la Región CAR a la implementación de un Sistema AIS/MAP Automatizado Integrado con el propósito de satisfacer los requisitos operacionales de los Sistemas CNS/ATM, a través de la transición de los actuales sistemas manuales AIS hacia un ambiente AIS/MAP totalmente automatizado e integrado, diseñado sobre la base de procedimientos comunes y formatos estandarizados, especialmente los Sistemas de Bases de Datos AIS/MAP.	12/7	8/5 10/51 10/54	1/16	1/8 2/16 3/4	4/13 5/7		22/5 23/11 26/7 26/8		85/15 88/6

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)

SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE A A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA								
			CAR/SAM		NAM/CAR	CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	NACC/DCA/1	C/CAR			E/CAR		CAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3.2		Implantación del Sistema de Calidad AIS/MAP Se instó a los Estados/Organismos Internacionales de la Región CAR a implantar lo antes posible un Sistema de Calidad AIS/MAP, de manera que el Sistema permita el Control de Calidad de la Información/ Datos Aeronáuticos para la Navegación Aérea Global para proporcionar los servicios AIS/MAP con un alto nivel de calidad de sus productos.	12/1		1/16	1/8 2/16 3/4	4/14 5/7		26/7		85/16 88/8
3.3		Implantación total del WGS-84 En la Región CAR, la falta de implantación total del WGS84, como Referencia Geodésica Común para la Navegación Aérea Global, afecta al desarrollo de estrategias para la introducción progresiva de requerimientos relativos a la implantación de la Navegación de Área (RNAV) como parte de la futura implantación del Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS) y el Plan Regional de Transición CNS/ATM entre otros.	12/6	10/49 10/55 10/56 10/57 11/63	1/16	1/7 2/17 3/2	4/16 5/6		22/7 24/24 25/20 26/10	16/9	85/17 86/1 86/2 86/4 87/3 88/4 88/5
4	ATM										
4.1		Implantación de Rutas RNAV Se ha instado a los Estados/Organismos Internacionales a continuar la implantación de las rutas RNAV, lo cual afecta a la Región CAR. Para esta implantación se requeriría una enmienda del Volumen I, ANP Básico CAR/SAM (Doc 8733), lo cual ha sido orientado a través del GREPECAS.	5/15 5/16 5/22 5/23	8/10 8/11 10/10 11/21	1/10	1/10	4/9 5/9		24/27 24/28 25/1		88/10
4.2		Implantación de Performance de Navegación Requerida (RNP) También se ha instado a los Estados/Organismos Internacionales a la implantación de RNP.	5/23 10/17	8/32 10/13 10/14	1/10						

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)

SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE A A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA								
			CAR/SAM		NAM/CAR	CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	NACC/DCA/1	C/CAR			E/CAR		CAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4.3		Implantación de la Separación Vertical Mínima Reducida de 300 mts El GREPECAS ha instado a los Estados/Territorios y COCESNA a implantar RVSM en las Regiones de Información de vuelo respectivas mediante un programa de implementación por fases y utilizando un marco de referencia para la implantación que fue adoptado por GREPECAS/10.	5/27 5/28 5/29 5/31	8/14 10/11 10/13 10/14 11/23 11/25 11/29	1/11	2/2 3/6			25/6 26/5		
4.4		Planes de Contingencia ATS El GREPECAS ha instado a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales a revisar los planes de contingencia entre dependencias ATS adyacentes que fueron elaborados para la problemática Y2K y a que los+C60 adapten para cualquier evento que podría afectar el suministro ATS y los servicios conexos.		10/8	1/19	2/4	4/8		20/2 20/3 24/4 25/3 26/4		85/8 87/8
4.5		Programas de Garantía de Calidad ATS El GREPECAS ha instado a los Estados/Territorios/Organismos Internacionales a utilizar el "Material de orientación regional CAR/SAM para programas de garantía de calidad de servicios de tránsito aéreo" que fue adoptado por la reunión GREPECAS/10.	5/37 5/38	10/18 10/58	1/8	2/5			25/6 26/5		84/6 88/3
4.6		Coordinación Civil/Militar e Interceptación de aeronaves Civiles La RAN CAR/SAM/3 instó a los Estados a establecer órganos de coordinación civil militar apropiados que aseguren la coordinación de las decisiones relativas a problemas civil y militar de gestión del espacio aéreo, control del tránsito aéreo y medidas para evitar la interceptación innecesaria de aeronaves civiles.	5/6 5/7 5/8 5/11 5/12			1/17	5/15				

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)

SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE A A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA								
			CAR/SAM		NAM/CAR	CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	NACC/DCA/1	C/CAR			E/CAR		CAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5	CNS										
5.1		Apoyo a la postura de la OACI en la CMR-2003 de la UIT. Apoyar la postura de la OACI en la CMR-2003 de la UIT para defender los intereses y las necesidades de espectro de radiofrecuencias para la aviación civil.		9/1 9/2 10/19 11/39	1/13	2/6	5/29				88/11
5.2		Desarrollo e interconexión de las redes digitales regionales. Se pretende completar la implementación y gerencia de las redes digitales regionales CAMSAT, E/CAR, MEVA de la Región CAR, lograr la interconexión con la red REDDIG de Sudamérica con vista a lograr la plena implementación y mejoría de los circuitos AFS requeridos y facilitar el soporte modular para la implementación de la ATN.	9/1 13/29 13/30	10/2 10/25 10/26 10/27 10/28				8/13 8/14 8/15	23/19 23/20 24/11 25/11 25/12 25/13 26/11 26/12	16/12 17/4	
5.3		Mejoramiento y cumplimiento de las coberturas VHF/HF AMS requeridas. Se requiere completar y mejorar las coberturas de comunicaciones aire-tierra VHF y HF, especialmente continuando la implementación y mejoría de estaciones VHF y HF para el servicio de las FIRS Curacao, Kingston, Piarco y CENAMER.	9/21 10/2 10/6	10/29		1/21 1/22 1/23 2/9 2/10 3/10	5/17				88/15

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)

SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE A A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA								
			CAR/SAM		NAM/CAR	CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	NACC/DCA/1	C/CAR			E/CAR		CAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5.4		Transición de la AFTN a la ATN. Implementación de la porción terrestre de la ATN. La mayoría de los circuitos y los Centros AFTN han sido implementados conforme a los requisitos establecidos en el ANP CAR/SAM. Se requieren mejorar los circuitos y los centros AFTN que están pendientes y continuar la transición y el desarrollo para la implementación de la porción terrestre de la ATN.	9/2 9/3 9/4 9/5 9/6 9/13	10/20 10/21 10/22 10/23 10/24 11/41		1/24 2/11 3/11	5/18	7/6 7/9 8/6 8/8 8/9	25/14		88/16
5.5		Implementación del GNSS. Los Estados/Organismos Internacionales pretenden continuar acciones para la planificación e implementación del GNSS en la Región. Entre ellas se requiere la actualización y publicación de las legislaciones/regulaciones nacionales que autoricen el uso del GNSS.	10/1 10/2 10/6	10/32 11/44 11/45 11/46		1/25 1/26 2/12	5/19		25/15 25/11		88/17 88/18
5.6		Intercambio de datos radar. Se desea desarrollar la compartición de datos radar entre dependencias ATC con vistas a mejorar el servicio radar. Se insta a los Estados/Organismos Internacionales a que tengan en cuenta las directrices regionales iniciales sobre la compartición de datos radar que fueron elaboradas por el GREPECAS.	11/4 11/5	10/33 11/47		1/27 1/28 2/13 2/14	4/11 5/20		24/13 24/14 25/16 26/13		84/5 85/14 88/19

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)

SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE A A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA								
			CAR/SAM		NAM/CAR	CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	NACC/DCA/1	C/CAR			E/CAR		CAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
6	MET										
6.1		Mapas de tiempo significativo de nivel medio (SWM) para las Regiones CAR/SAM En atención a que no se presentan requerimientos de mapas de tiempo significativo para el nivel medio, el WAFC de Washington no producirá mapas SWM para zonas limitadas de las Regiones CAR/SAM.		10/34 11/70							
6.2		Mantenimiento de los equipos y sistemas del WAFS Que los Estados adquieran una nueva estación de trabajo tomando en cuenta las especificaciones funcionales técnicas de acuerdo con la información suministrada por el WAFC de Washington. Que obtengan un contrato de servicio de mantenimiento para apoyar la operación de la estación de trabajo del WAFS.		10/35 11/71	1/17						
6.3		Problemas de comunicación en el intercambio de la información OPMET Fueron detectado problemas de comunicaciones por el SIP COM/MET Fase I (Centroamérica y México), también existen algunos problemas que afectan al intercambio de información OPMET en el resto la Región CAR. Para solucionar esos problemas se requiere la adopción de acciones pertinentes por los Estados/Territorios/Organismos Internacionales.	8/3	9/5 9/6 10/36		1/33	5/25				
6.4		Proyecto especial de ejecución (SIP) COM/MET Como resultado de las acciones llevadas a cabo por la Oficina Regional NACC y la Comisión de Aeronavegación, el Consejo de la OACI aprobó también el proyecto especial de ejecución de comunicaciones/meteorología aeronáutica (SIP COM/MET) para la Región CAR, abarcando el Caribe Central y Oriental, el cual se llevará a cabo a partir de finales de septiembre del 2002.		9/7 10/37	1/18						

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)

SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE A A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

ÍTEM	ÁREA	ASUNTO/ESTADO Y OBJETIVO	RECOMENDACIONES/CONCLUSIONES/DECISIONES DE REFERENCIA								
			CAR/SAM		NAM/CAR	CAR					
			RAN/CAR/SAM/3	GREPECAS	NACC/DCA/1	C/CAR			E/CAR		CAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
7	MCI/SAR										
7.1		Plan Regional de Respuesta a un Incidente de Aviación Civil con Víctimas Masivas. Los Estados han acordado acciones para desarrollar un Plan de Respuesta a Incidentes de Víctimas Masivas para el Caribe.			1/27		4/12 5/31			16/18 17/3	
7.2		Acuerdos de Búsqueda y Salvamento (SAR) entre Estados Se ha solicitado la atención de los Estados/Territorios/Organismos Internacionales para elaborar un Plan SAR para la Región CAR que incluya los procedimientos y los recursos necesarios para la prestación de servicios SAR efectivos.	6/3 6/4 6/5 6/7 6/8 6/11 6/12		1/26		3/14 5/30			16/3 17/1 17/2	

APÉNDICE B

REVISIÓN DEL ESTADO DE LAS CONCLUSIONES Y LAS DECISIONES C/CAR WG

CONCLUSIONES	
No.	Comentarios
	<u>En curso:</u>
1/10 b) y c)	b) Maiquetía no ha respondido las solicitudes de Curazao y San Juan para actualizar las LOAS con la nueva norma de separación. c) Se requiere que la Oficina NACC OACI inste a Venezuela a completar e implementar nueva LOAS con los Estados/Territorios CAR vecinos.
1/15	
1/16	
1/18 b)	b) Se requieren acuerdos bilaterales entre Antillas Neerlandesas y Colombia para implementar el circuito oral ATS Curazao ACC/Barranquilla ACC.
1/22	Para cumplir el inciso a) se ha establecido la nueva fecha del 15 de mayo de 2003.
1/31	
1/33	
2/3	Los Estados/Territorios deberían actualizar sus LOAS usando el nuevo formato.
2/15	
	<u>Reemplazadas:</u>
1/7	Reemplazada por NACC/DCA-1/16
1/8	Reemplazada por C/CAR WG-2/16
1/9	Reemplazada por NACC/DCA-1/20
1/12 c)	Se reemplaza el inciso c) por: “implanten lo anterior a más tardar el 27 de noviembre de 2003 e informen a la Oficina Regional de la OACI cuando el mencionado Comité y el proceso de rastreo hayan sido establecidos.
1/24	Reemplazada por GREPECAS-10/20 a 10/24 y 11/41
1/26	Reemplazada por el GREPECAS. Islas Caimanes y Antillas Neerlandesas están desarrollando sus regulaciones.
1/28	Reemplazada por GREPECAS-10/33, 11/47 y C/CAR WG/3 pa. 5.22
1/29	Reemplazada por C/CAR WG/3
1/30	Reemplazada por NACC/DCA-1/20
2/1	Reemplazada por C/CAR WG/3 pa. 4.4 al 4.10
2/4	Reemplazada por C/CAR WG/3 pa. 4.18
2/5	Reemplazada por NACC/DCA-1/18
2/6	
2/7	Reemplazada por C/CAR WG/3-3/9
2/8	Reemplazada por NACC/DCA/1
2/11	Reemplazada por GREPECAS-10/22, 10/23, 10/24 y 11/41
2/12 a)	Reemplazada por GREPECAS-10/32
2/14	Reemplazada por NACC/DCA/1
2/16	Reemplazada por C/CAR WG/3-3/4
2/17	Reemplazada por C/CAR WG/3-3/2
2/19	Reemplazada por NACC/DCA-1/20

CONCLUSIONES	
No.	Comentarios
	<u>Finalizadas:</u>
1/10 a)	
1/17	
1/18 a)	
2/2	La fecha de implementación (20 de enero de 2005) y el nivel de vuelo (FL 290 – FL410, inclusive) se han armonizado entre los planes.
2/9	
2/20	

DECISIONES	
No.	Comentarios
	<u>En curso:</u>
2/18	
	<u>Reemplazadas:</u>
1/11	Reemplazada por C/CAR WG/3-3/5
1/19	Reemplazada por C/CAR WG/3-3/18
1/20	Reemplazada por NACC/DCA/1-1/20 y GREPECAS-11/55 y 11/58
2/13	Reemplazada por C/CAR WG/3 pa. 5.22
	<u>Finalizadas:</u>
1/23	
1/27	
2/20	

APÉNDICE C

PLAN DE ACCIÓN PARA RESOLVER LAS DEFICIENCIAS AGA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL HATO, CURAZAO, ANTILLAS NEERLANDESAS

Estado/Instalaciones: Antillas Neerlandesas, CURACAO / WILLEMSTAD, Aeropuerto Int'l Hato
 Fecha: 25 de marzo de 2003.

Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Dificultades encontradas
AGA 249 C Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.14.1) – Las zonas de parada no tienen luces en la Pista 11.	1. NOTAM a ser emitido por la Dirección de Aviación Civil notificando falta de luces de zonas de parada. 2. El operador del aeropuerto entrará en un proceso de consultación con la Dirección de Aviación Civil y operadores de aeronaves para confirmar la necesidad de zonas de parada. 3. Si las zonas de parada no son necesarias, la Dirección de Aviación Civil no las declarará, modificará la distancia ASDA declarada de pista y enmendará el AIP. 4. Si las zonas de paradas son necesarias, el operador del aeropuerto proveerá las luces de zonas de paradas.	25/3/03 15/4/03 Ciclo AIRAC 31/3/04	
AGA 246 C Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.2.8.1 & 3) – Las señales de eje de calle de rodaje no existen en algunas intersecciones de pista y calle de rodaje	El operador del aeropuerto pintará señales de eje de calles de rodaje en las intersecciones con la pista.	30/4/03	

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)

SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE C A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

1C-2

Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Dificultades encontradas
AGA 248 C Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.5.1 y Tabla AOP 1 del FASID del ANP) – La Pista 29 no tiene un sistema visual indicador de pendiente de aproximación.	1. El operador del aeropuerto entrará en un proceso de consultación con la Dirección de Aviación Civil y los operadores de aeronaves para confirmar la necesidad de luces PAPI. 2. Si las luces PAPI son necesarias, las proveerá el operador del aeropuerto.	30/4/03 31/12/04	Alto costo de suministro y baja utilización de la Pista 29 (< 1%).
AGA 247 C Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 - 5.3.4.1C y Tabla AOP1 del FASID del ANP) – La Pista 11 tiene un sistema sencillo de iluminación de aproximación en vez de un sistema de iluminación de aproximación Categoría I.	1. El operador del aeropuerto entrará en un proceso de consultación con la Dirección de Aviación Civil y los operadores de aeronaves para confirmar la necesidad de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I y entregará un estudio técnico aeronáutico a la Dirección de Aviación Civil solicitando aceptación de incumplimiento del requisito norma, si es el caso. 2. Si se necesita un sistema de iluminación de aproximación de precisión Categoría I, el operador del aeropuerto lo proporcionará.	30/4/03 31/12/04	Alto costo de suministro y reportes de pilotos deslumbrados por las luces existentes.
AGA 251 C Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.4 - 9.4.4) – El pavimento de la pista tiene grietas extensivas.	El operador del aeropuerto sellará la superficie de la pista.	30/6/03	El operador del aeropuerto ha realizado un estudio técnico especializado que establece que las grietas son sólo superficiales, no estructurales.

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)

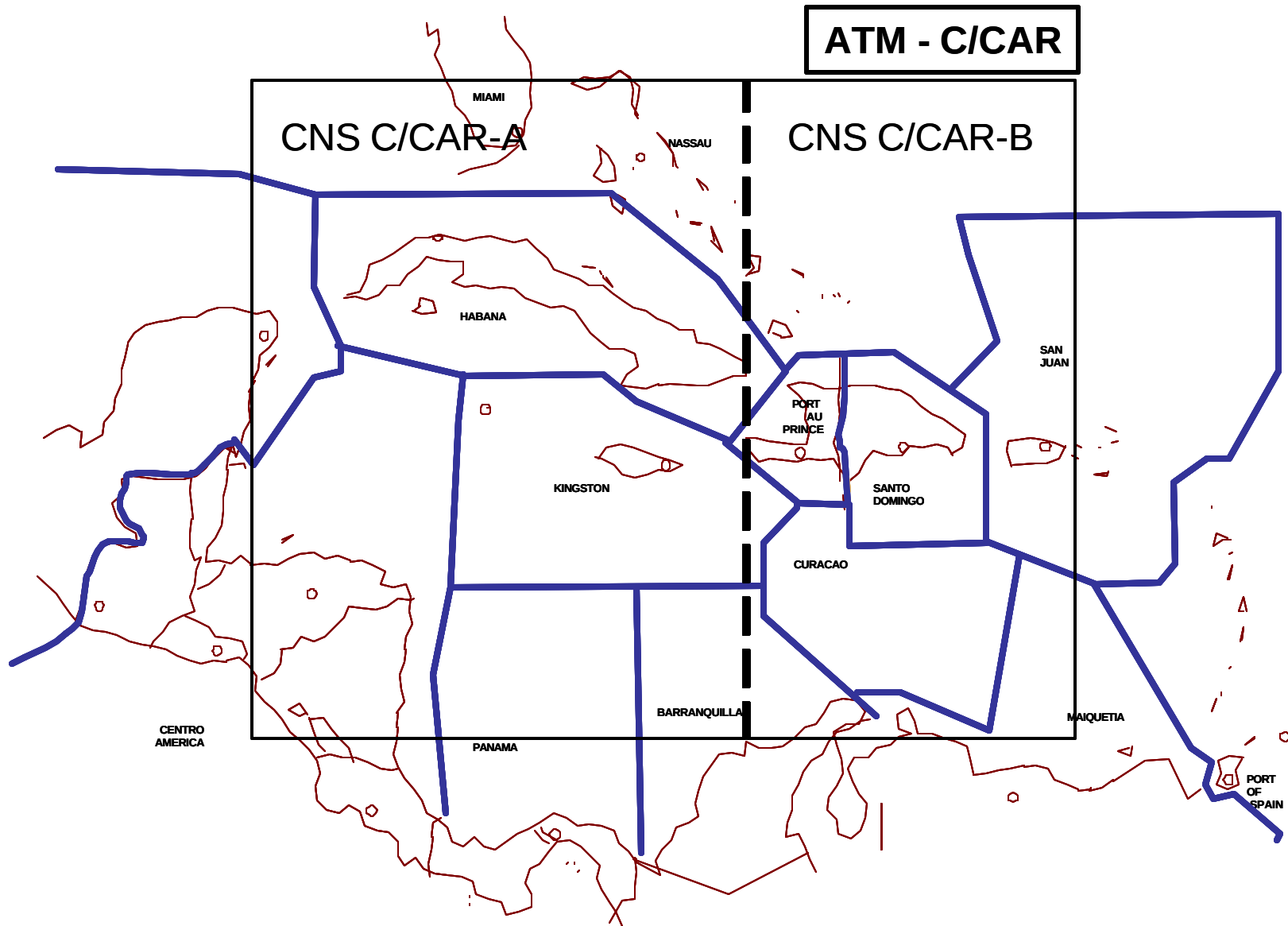
SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE C A LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

1C-3

Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Dificultades encontradas
AGA 250 C Condiciones de las superficies de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9.4 - 9.4.3) – El pavimento de la calle de rodaje paralela tiene grietas extensivas desde la plataforma hasta la Pista 11.	El operador del aeropuerto está desarrollando una nueva calle de rodaje A Oeste realineada.	31/7/03	

CENTRAL CARIBBEAN CNS/ATM SCENARIOS
ESCENARIOS CNS/ATM CARIBE CENTRAL



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Desarrollos en el área AGA

2.1 La Secretaría presentó la NE/05 sobre certificación y auditorías de aeródromos. Se revisó un informe sobre el estado actual de la implantación de la certificación de aeródromos basado en las informaciones proporcionadas por Estados/Territorios en reuniones regionales y en respuesta a una carta de seguimiento de la OACI. El informe se actualizó con informaciones proporcionadas a la Reunión por parte de Antillas Neerlandesas y Haití. El informe revisado sobre el estado actual de la implantación de la certificación de aeródromos se incluye en el **Apéndice** a esta parte del informe.

2.2 La Reunión también revisó el Plan Preliminar de Trabajo Preparatorio para la ampliación del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI (USOAP) a aeródromos.

2.3 La Reunión consideró que la Decisión 2/18 del C/CAR/WG “Seguimiento a la Implantación de la Certificación de Aeródromos en los Estados/Territorios C/CAR” continuaba siendo válida y merecía conservarse hasta que llegara la fecha límite del 27 de noviembre de 2003 para certificación de aeródromos.

2.4 Se informó a la Reunión sobre talleres de inspector/auditor de aeródromos a celebrarse durante el segundo semestre de 2003.

Certificación de Aeródromos en el Área C/CAR			
Estado/Territorio	Avance y estado de Implantación del Sistema de Certificación	Fecha de Inicio de la Certificación	Comentarios
Antillas Neerlandesas	El Consejo de Ministros pasó la legislación de aviación – Decreto Gubernamental “Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil” que requiere que todos los aeropuertos dentro de las Antillas Neerlandesas que proporcionen servicios aéreos internacionales se certifiquen a más tardar el 27 de noviembre de 2003. Se estableció un Grupo de Trabajo sobre Manual de Aeródromos para preparar a los aeropuertos.	2003	
Aruba	Implantado	-----	
Bahamas	No reportó a la OACI	?	
Cuba	Implantado.	-----	
Haití ¹	El reglamento de certificación de aeródromos y sistema de licencias están en preparación y se finalizarán en junio de 2003	2003	
Jamaica	Implantado.	-----	
Reino Unido Islas Caimanes Islas Turcas y Caicos	Existe un sistema parcial de certificación de aeródromos que se reemplazará con nuevos poderes y sistemas regulatorios incluyendo la certificación de aeródromos.	2003	
República Dominicana	En proceso de adecuar la legislación para que figure la certificación de aeródromos y elaborar el reglamento correspondiente.	2003	

¹ Los Estados CARICOM miembros del RASOS (Regional Aviation Safety Oversight System – Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación) han aprobado el establecimiento de un Grupo de Trabajo de Certificación de Aeródromos (AC/WG) para brindar apoyo a los Estados para que se implante la certificación de aeródromos a más tardar en noviembre de 2003 y para que se preparen para las auditorías de aeródromos USOAP de la OACI a comenzar en febrero de 2004.

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Desarrollos en el área AIS/MAP**

3.1 La Secretaría presentó la NE/06, que trataba sobre la falta de implementación AIS en las siguientes áreas:

- Implementación de Sistema de Garantía de Calidad AIS/MAP;
- Implementación de Sistema Automatizado Integrado AIS/MAP;
- Implementación, levantamiento, cálculo, publicación e integración de WGS-84; y
- Formato, integridad, precisión y vigencia de los AIPS.

3.2 La Reunión también tomó nota de la falta de respuesta por parte de los Estados/Territorios a las Decisiones 2/16 y 2/17 del C/CAR/WG. La Reunión decidió establecer un Grupo Ad hoc AIS con Antillas Neerlandesas, Islas Caimanes, IFALPA y OACI para revisar asuntos, deficiencias y carencias AIS encontradas por los Estados del área del Caribe Central y proponer un Plan de Acción para su resolución.

3.3 El Grupo revisó asuntos AIS/MAP comunes a muchos de los Estados/Territorios C/CAR en el área. Los problemas generales que contribuyen a la implantación incompleta de los sistemas y prestación de servicios AIS en muchos Estados/Territorios en el C/CAR incluyen los siguientes:

1. Insuficiente conciencia de los requisitos AIS/MAP por parte de la gerencia de las Direcciones de Aviación Civil
2. Reconocimiento insuficiente de la importancia de AIS/MAP por parte de la gerencia de las Direcciones de Aviación Civil
3. Comunicación interna insuficiente con la sección AIS/MAP por parte de las Direcciones de Aviación Civil
4. Información y reuniones informativas insuficientes para la sección AIS/MAP por la gerencia de las Direcciones de Aviación Civil
5. Fondos insuficientes presupuestados y asignados para las dependencias AIS/MAP
6. Personal insuficiente
7. Capacitación insuficiente al personal
8. Cursos de capacitación insuficientes en la región
9. Participación insuficiente en las reuniones AIS/MAP
10. Material de orientación específico insuficiente sobre implantación de sistemas AIS/MAP
11. Insuficiente compartición de conocimientos y experiencias sobre implantación de sistemas AIS/MAP entre los Estados.

3.4 Cuba informó a la Reunión sobre la completa implementación de WGS-84, AIS QA y Automatización AIS/MAP en su Estado.

Implantación del WGS-84 y seguimiento al cuestionario del inventario WGS-84

3.5 La Reunión opinó que muchos Estados/Territorios no han implantado completamente el sistema WGS-84 esencialmente debido a falta de fondos suficientes. Los aeropuertos no han tenido levantamientos que incluyan a los obstáculos circundantes, o bien no han proporcionado a las Direcciones de Aviación Civil los datos, si se hizo el levantamiento. En algunos Estados/Territorios, el personal

involucrado con AIS no está suficientemente capacitado, o informado con respecto a la implantación del WGS-84. En la mayoría de los casos el cuestionario WGS-84 no ha sido llenado. La información requerida no se transmite a tiempo a las dependencias AIS para su procesamiento. Incluso si se han tomado acciones correctivas, la información no se circula. En cuanto a las coordenadas publicadas de algunos puntos limítrofes, hay discrepancias entre los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales adyacentes que comparten los mismos puntos limítrofes.

Implantación de los Sistemas Automatizado Integrado AIS/MAP y de Garantía de Calidad

3.6 La mayoría de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales no ha implantado los Sistemas Automatizado Integrado y QA AIS/MAP debido a una falta de fondos, herramientas y/o capacitación adecuada.

Otros asuntos AIS/MAP

3.7 No todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales han implantado la Documentación Integrada de Información Aeronáutica. El AIP no está en formato electrónico estándar, lo que conduce a que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales apliquen formatos diferentes. El hecho de que no hayan completado su levantamiento WGS-84 no significa que los Estados no puedan emitir el AIP en el nuevo formato. Los Estados tienen la opción de publicar el AIP en el nuevo formato con una nota indicando que las coordenadas no cumplen con el sistema WGS-84.

3.8 La Reunión concordó sobre la necesidad de que la OACI debería alentar a los Estados/Territorios a formular un Plan de Acción para resolver cada una de las deficiencias de navegación aérea regionales en la esfera AIS y entregar copias a la Oficina Regional de la OACI en conformidad con la Conclusión 1/20 de NACC/DCA y la Conclusión 11/55 de GREPECAS.

3.9 Los compromisos de las Direcciones de Aviación Civil en la esfera AIS deberían ser delegados de manera oportuna a los oficiales respectivos directamente responsables de los servicios de información aeronáutica para evitar retrasos innecesarios de cumplimiento.

3.10 La Reunión recordó la necesidad de que los aeropuertos han de entregar sus cartas de aeródromos y obstáculos actualizadas a su respectiva dependencia AIS para su publicación y distribución oportunos.

3.11 Se debería ampliar un programa regional de capacitación en cooperación con la OACI para capacitar al personal AIS/MAP que está directamente involucrado con la implantación de los sistemas WGS-84, AIS QA y Automatización AIS, así como AIS/MAP en general. Por lo tanto, la Reunión adoptó el siguiente Proyecto de Conclusión:

PROYECTO DE

CONCLUSIÓN 3/1 CAPACITACIÓN REGIONAL AIS/MAP DE LA OACI

Que la OACI considere aumentar el número de eventos educativos regionales realizados en la esfera AIS/MAP en la Región CAR.

3.12 La Reunión recomendó que la OACI debería solicitar de nuevo a todos los Estados/Territorios C/CAR completar y entregar el cuestionario de inventario WGS-84 y enfatizar la importancia de cumplir, y por lo tanto la Reunión adoptó el siguiente Proyecto de Conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 3/2 CUESTIONARIO DEL INVENTARIO DE LEVANTAMIENTO SOBRE
EL ESTADO DE IMPLANTACIÓN DEL WGS-84**

Que se inste a los Estados/Territorios del Caribe Central a completar el Cuestionario de Inventario de Levantamiento sobre el estado de implantación WGS-84 y a enviarlo a la Oficina NACC de la OACI a más tardar el 30 de junio de 2003.

3.13 Actualmente, el modelo integrado AIP está anexo al Manual AIS (Doc 8126) impreso. El Grupo sugirió que la OACI ponga a disposición de los Estados/Territorios este modelo electrónicamente para efectos prácticos, y por lo tanto formuló el siguiente Proyecto de Conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 3/3 MODELO AIP OACI EN FORMATO ELECTRÓNICO**

Que se inste a la OACI a considerar la posibilidad de enviar a los Estados/Territorios una versión electrónica (software de procesador de palabras u hoja de cálculo) del Modelo AIP (Apéndice del Doc 8126) a más tardar el 30 de abril de 2003, con vistas a ser usado como base para la elaboración de su respectiva AIP en el nuevo formato.

3.14 Para tratar con eficacia los problemas fundamentales que contribuyen a la implantación incompleta de los sistemas y disposiciones AIS, la Reunión acordó el siguiente Proyecto de Conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 3/4 IMPLANTACIÓN COMPLETA DE LOS SERVICIOS AIS/MAP PREVIA
A LAS AUDITORÍAS USOAP ATS Y AGA DE LA OACI**

Que, dado el impacto directo que tiene el hecho de disponer de información AIS/MAP íntegra, precisa y oportuna en el formato requerido, incluyendo las coordenadas WGS-84, para la seguridad de las operaciones de aeronaves, los Estados/Territorios han de finalizar la completa implantación de Sistemas de Garantía de Calidad y Automatización AIS/MAP, incluyendo la Documentación Integrada de Información Aeronáutica, en preparación para las auditorías USOAP ATS y en Aeródromos de la OACI que están programadas para comenzar en febrero de 2004.

3.15 Se revisó un informe del estado de implantación del WGS-84, basado en la información proporcionada por los Estados/Territorios durante reuniones regionales y en respuesta a una carta de la OACI de seguimiento de la implantación enviada a los Estados/Territorios. El informe revisado del estado de implantación del WGS-84 se incluye en el **Apéndice** a esta parte del informe.

3.16 Se informó a la Reunión sobre un Seminario CAR/SAM de Garantía de Calidad AIS a celebrarse en octubre de 2003, sujeto a que un Estado/Territorio ofrezca ser anfitrión del evento. También se informó a la Reunión sobre la tarea vigente del Subgrupo AIS/MAP del GREPECAS de preparar material de orientación sobre QA AIS que se espera estará disponible para los Estados/Territorios hacia finales de 2003.

APÉNDICE

STATUS OF IMPLEMENTATION OF WGS-84/ESTADO DE IMPLANTACIÓN DEL WGS-84

STATE / ESTADO	Fully implemented/ Totalmente implantado	Partially implemented/ Parcialmente Implantado*	Remarks/ Comentarios
1	2	3	4
Aruba		●	3
Bahamas		●	4
Cayman Islands Islas Caimanes	●		2
Cuba	●		7
Dominican Republic República Dominicana		●	1
Haití		●	6
Jamaica		●	5
Netherlands Antilles Antillas Neerlandesas		●	3
Turks and Caicos Islands Islas Turcas y Caicos	●		
United States Estados Unidos	●		

1. There is a plan for surveying main aerodrome(s) nav aids, obstacles and ATS fixes. No WGS-84 data published in AIP. Financial assistance could be required (ICAO - SIP)
- Hay un plan para levantamiento del(los) aeródromo(s) principal(es), ayudas para la navegación aérea, obstáculos y puntos de referencia ATS. Información WGS-84 no publicada en el AIP. Podría necesitarse ayuda financiera (SIP – OACI).
2. Survey completed for main aerodrome(s), nav aids, and ATS fixes for all PIARCO aerodromes, results were published in new AIP edition. Coordinates for boundaries with PIARCO FIR require coordination among adjacent States/Territories.
- Levantamiento terminado para el(los) aeródromo(s) principal(es), ayudas para la navegación aérea y puntos de referencia ATS para todos los aeródromos PIARCO. Los resultados se publicaron en la nueva edición de la AIP. Las coordenadas para los límites con la FIR de PIARCO requieren coordinación entre los Estados/Territorios adyacentes.
3. NIMA Survey completed for aerodrome(s) but results to be published.
- Levantamiento NIMA terminado para los aeródromo(s), pero aún tienen que publicarse los resultados.

4. Survey completed for main aerodrome(s), navaids, and ATS fixes, coordinates were partially published in AIC's for RNAV procedures (ASAC project).
- Levantamiento terminado para el(los) aeródromo(s) principal(es), ayudas para la navegación aérea y puntos de referencia ATS. Las coordenadas fueron parcialmente publicadas en AICS para procedimientos RNAV (proyecto ASAC).
5. Survey completed for main aerodrome(s), navaids, and ATS fixes, results were published in new AIP edition. FIR Coordinates for boundaries require coordination with adjacent States/Territories.
- Levantamiento terminado para el(los) aeródromo(s) principal(es), ayudas para la navegación aérea y puntos de referencia ATS. Los resultados fueron publicados en la nueva edición del AIP. Coordenadas limítrofes con la FIR requieren coordinación entre los Estados/Territorios adyacentes.
6. Some surveys were started but prevailing situation in the State/Territory stopped the process. Financial assistance could be required (ICAO - SIP)
- Se empezaron algunos levantamientos pero la situación prevaleciente en el Estado/Territorio frenó el proceso. Podría necesitarse ayuda financiera (SIP – OACI).
7. FIR boundary Coordinates require coordination with adjacent States/Territories.
- Coordenadas limítrofes con la FIR requieren coordinación entre los Estados/Territorios adyacentes.

* **Note: For column 3 no obstacles were surveyed**

* **Nota: Para la columna 3 no se hizo levantamiento de obstáculos.**

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Desarrollos en el área ATM**

4.1 La Reunión activó un Grupo Ad hoc para tratar los asuntos ATM incluyendo representantes de todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que participaron en la Reunión. Las funciones de Relator fueron llevadas a cabo por la Sra. Leslie Cary de Estados Unidos.

4.2 El Grupo Ad-hoc ATM tomó nota de la información presentada por la Secretaria en la NE/07 sobre las Conclusiones y Decisiones en el campo ATM adoptadas por la Reunión GREPECAS/11 celebrada en Manaus, Brasil (Diciembre 2002) y la Reunión NACC/DCA/1 celebrada en Gran Caimán, Islas Caimanes (Octubre 2002).

4.3 Basado en varias notas de estudio (de la NE/11 a la NE/15) presentadas por Haití tratando una propuesta de ruta ATS, Implantación RVSM, Planificación de Contingencia ATS, Cartas de Acuerdo y Garantía de Calidad ATS, los resultados de la Reunión sobre estos asuntos se exponen a continuación.

Asuntos de la Gestión del Espacio Aéreo (ASM)

Rutas ATS

4.4 La Reunión examinó información disponible sobre el estado de las siete rutas ATS propuestas durante la Reunión C/CAR/WG/2 celebrada en Petion Ville, Haití, 18 al 22 febrero de 2002 siguientes:

- Panama City / San Juan, Puerto Rico
- Santiago de Cuba / Port-au-Prince
- Santiago de Cuba / Montego Bay
- Santiago de Cuba / Cap Haitien
- Cap Haitien / Puerto Plata
- Kingston / Great Inagua
- Cabo Codera / Miami UL304

4.5 La Reunión consideró que la ruta propuesta Santiago de Cuba/Cap Haitien no era factible debido a una restricción de espacio aéreo alrededor del aeropuerto militar estadounidense de Guantánamo que la ruta tendría que cruzar. La Reunión opinó que se debería retirar la consideración de este segmento de ruta.

4.6 El segmento de ruta ATS Cabo Codera / Miami (UL304) ha sido publicado con excepción de ese segmento dentro de la FIR de Miami donde existe una ruta convencional. Este asunto fue considerado como concluido.

4.7 El segmento de ruta ATS Kingston/Great Inagua ha sido modificado por los Estados afectados para así despejar espacio aéreo restringido alrededor del aeropuerto militar estadounidense de Guantánamo. La nueva trayectoria de ruta es Kingston / BYGON/Great Inagua. Jamaica someterá una solicitud a la Oficina NACC de la OACI para proponer una enmienda al ANP CAR/SAM con el propósito de incluir esta ruta.

4.8 Se están coordinando los cuatro segmentos de rutas ATS restantes entre los Estados afectados y la IATA. La Reunión exhortó al Grupo de Tarea Rutas ATS a concluir la coordinación necesaria para estas rutas.

4.9 Haití presentó a la Reunión una solicitud para realinear A315 entre OBN y PJG, quitando la bifurcación en CRO. La Reunión reconoció el beneficio significativo que obtendrían los usuarios de esta ruta. Sin embargo sólo dos de los tres Estados interesados estaban presentes para examinar esta solicitud. La Reunión tomó nota de que otras rutas ATS serían afectadas por la realineación propuesta y que no era posible tratar estos asuntos sin la participación de República Dominicana. Se acordó que esta realineación de ruta se agregara a la lista de rutas a ser coordinada por el Grupo de Tarea Rutas ATS.

4.10 Dada la multitud de asuntos ATM a estudiarse con mayor profundidad, incluso entre reuniones del C/CAR, se propuso activar un nuevo Grupo de Tarea ATM desactivando el Grupo de Tarea Rutas ATS que había sido creado en la Primera Reunión del Grupo de Trabajo C/CAR, e incorporando sus tareas al nuevo Grupo de Tarea ATM. Los Términos de Referencia y el Programa de Trabajo del Grupo de Tarea ATM deberán elaborarse próximamente para ser adoptadas a más tardar en la reunión C/CAR WG/4. El Sr. Randolph Jones de Jamaica fue elegido Relator del Grupo de Tarea ATM. Por lo tanto, la Reunión adoptó la siguiente Decisión:

DECISIÓN 3/5 GRUPO DE TAREA ATM

Se establece un nuevo Grupo de Tarea ATM, conformado por miembros de Antillas Neerlandesas, Cuba, Estados Unidos, Haití, Islas Caimanes, y Jamaica (Relator), desactivando el Grupo de Tarea ATS e incorporando el Programa de Trabajo del Grupo desactivado en el nuevo Grupo creado.

Implantación RVSM

4.11 La Reunión tomó nota de las acciones relevantes a la implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM incluyendo las siguientes, que deberán formar parte del Programa de Trabajo del Grupo de Tarea ATM:

- El RVSM será implantado en una fase única desde el FL290 al FL410, inclusive, simultáneamente con la Región NAM Región el 20 de enero de 2005;
- Los puntos de contacto en cada Estado/Territorio para ATS y aprobación de aeronaves y operadores serán proporcionados a la Oficina NACC de la OACI;
- Los sistemas ATC automatizados serán evaluados para modificaciones necesarias para acomodar RVSM;
- Los Estados/Territorios realicen un análisis sobre la ocupación de niveles de vuelo para uso en la elaboración de sus planes nacionales de implantación de RVSM; y
- Los Estados participen de manera amplia y comprometida en las reuniones/talleres del RLA98/003.

4.12 La Reunión identificó a las siguientes personas que fungirán como puntos de contacto de los Estados/Teritorios presentes para los asuntos ATM, y acordó proponer un Proyecto de Conclusión conforme se presenta a continuación:

	ATS	OPS/AIR
Antillas Neerlandesas	Rolando Emers	S. Mercelina
Cuba -	José Manuel Vega	Por definir
Estados Unidos	Brian Throop	Robert Swain
Haití -	Jacques Boursiquot	Joseph Laurent Dumas
Islas Caimanes -	Jeremy Jackson	Richard Smith
Jamaica -	Patrick Stern	Howard McCalla

PROYECTO DE CONCLUSIÓN 3/6 PUNTOS DE CONTACTO PARA RVSM

En apoyo a las Conclusiones 11/26 y 11/27 del GREPECAS, los Estados/Teritorios del Caribe Central que todavía no lo han hecho, proporcionen los puntos de contacto del Proveedor de Servicio ATS y de la Autoridad Estatal de Aprobación para Aeronaves y Operadores al Relator del Grupo de Tarea RVSM del Comité ATM del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS a través de la Oficina NACC de la OACI a más tardar el 15 de mayo del 2003.

Coordinación Civil/Militar

4.13 La Reunión trató los asuntos sobre la activación y coordinación para el Área W-1001. Durante 2001, Estados Unidos cambió la activación del Área W-1001 al sistema NOTAM. ARTCC Miami es responsable de publicar el NOTAM internacional en representación del USN e informar al ACC Habana verbalmente de los horarios y altitudes de activación. En turno, ACC La Habana coordina la información con los ACCs de Kingston y Puerto Príncipe.

4.14 Los Estados afectados (Cuba, Estados Unidos, Haití y Jamaica) informaron estar satisfechos con el sistema de coordinación civil/militar actual para el Área W-1001. Este asunto fue considerado por la Reunión como concluido.

Asuntos del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS)

Cartas de acuerdo entre los ACCS del Caribe Central y dependencias de los espacios aéreos adyacentes.

4.15 La Reunión tomó nota de la muestra de formato de Carta de Acuerdo (LOA) elaborada durante la reunión del C/CAR WG/2 en Petion Ville, Haití, del 18 al 22 de febrero de 2002. Los Estados/Teritorios notaron que al actualizar sus Cartas de Acuerdo bilaterales deberían usar el formato acordado.

4.16 Al revisar el formato LOA, la Reunión tomó nota que la implementación RVSM no requerirá un cambio significativo. La separación vertical se trata dentro del formato existente, y dará cabida fácilmente a las modificaciones necesarias para RVSM.

4.17 También la Reunión tomó nota que las Cartas de Acuerdo entre Venezuela y los Estados/Territorios CAR están significativamente desactualizadas. Como resultado, la separación de 10 minutos y/o separación longitudinal RNAV de 80 NM no se usa entre aeronaves que entran a la FIR Maiquetía en las rutas ATS UL795, A516, G342, A300 y UL337, penalizando por lo tanto a los usuarios y otros ACCS y Estados. En consecuencia, la Reunión adoptó el siguiente Proyecto de Conclusión:

PROYECTO DE

CONCLUSIÓN 3/7 REVISIÓN DE LAS CARTAS DE ACUERDO ATS DE LOS ESTADOS/TERRITORIOS CAR CON VENEZUELA

Que la OACI, en nombre de los Estados/Territorios CAR, exhorte a Venezuela a cooperar en la revisión, coordinación e implementación de Cartas de Acuerdo ATS entre Maiquetía ACC con Curaçao ACC y San Juan ACC para que se incluya el uso de separaciones de 10 minutos/80 NM.

Plan de Contingencia ATS para el Caribe Central

4.18 La Reunión discutió cómo proceder con la elaboración de un plan de contingencia regional ATS. Cuba presentó y entregó una copia de su plan de contingencia ATS nacional, en el cual se describen elementos que van desde fallas parciales de comunicaciones hasta falla total operacional. Basado en el Plan de Cuba mencionado, la Reunión elaboró una plantilla preliminar que otros Estados/Territorios podrían adaptar para su uso nacional. El Grupo podría revisar esta plantilla, que se presenta en el **Apéndice** a esta parte del informe, con el propósito de elaborar el Plan de Contingencia para el Caribe Central. Asimismo, se acordó que los Estados/Territorios deberían elaborar o actualizar sus planes nacionales y entregar una copia a la Oficina NACC de la OACI a más tardar el 27 de noviembre de 2003.

Programas de Garantía de Calidad ATS

4.19 La Reunión discutió el avance de la elaboración de los Programas de Garantía de Calidad ATS dentro del Caribe Central. Jamaica informó que había participado en el Taller OACI de QA y que previamente había instituido un programa de QA. Cuba informó que ha elaborado el proceso para el programa ATS QA y que éste se implantará simultáneamente con el programa QA de la aviación civil completo. Islas Caimanes informó que tiene un proyecto de documento QA y que está elaborando su programa. Haití tiene algunos procedimientos instalados y espera que el programa QA esté listo para noviembre de 2003. Antillas Neerlandesas informó que tiene una legislación que exige a los Proveedores de ATS tener un programa QA ATS; sin embargo, está en proceso de privatizar su ATS y como resultado se ha dejado pendiente temporalmente la elaboración de un programa QA en espera de la reorganización mencionada.

Investigación de incidentes ATS

4.20 La Reunión tomó nota que los Estados/Territorios del Caribe Central están elaborando procedimientos de investigación de incidentes ATS en conjunto con sus programas de QA ATS.

Otros asuntos ATM

Revisión del Sistema de Asignación de Códigos SSR

4.21 Jamaica informó a la Reunión sobre las dificultades que están teniendo con las salidas en ruta hacia los Estados Unidos y las series de códigos SSR asignados para la FIR Kingston. El ANP CAR/SAM asigna las series de códigos 5000 y 5100 a la FIR Kingston para operaciones internacionales. Ambas series de códigos están designadas para otros usos en la FIR Miami, lo que da como resultado que en Kingston, Havana o Miami Center se presenten duplicidades y necesidades de cambios de códigos SSR en las dependencias ATS mencionadas. Después de estudiar la tabla de asignación de series de códigos SSR del FASID ANP CAR/SAM y el Plan de Asignación de Códigos SSR NAM, se determinó que había pocas alternativas posibles.

4.22 Cuba ofreció intercambiar una serie de códigos con Jamaica. La FIR Havana utilizaría la serie 5100 para salidas internacionales desde Cuba, ya que no afectan a la FIR Miami. La FIR Kingston utilizaría la serie 6700 para vuelos internacionales. Esta propuesta de solución se coordinará con la Oficina NACC de la OACI para su consideración y aprobación.

4.23 Además, Jamaica solicitó a los Estados Unidos analizar la posibilidad de aceptar ya sea la serie de códigos 0600 ó 0700 para vuelos internacionales en dirección norte. Estos bloques de códigos se utilizan actualmente por la FIR Kingston para operaciones nacionales. Durante la reunión, Estados Unidos expresó que evaluaría la incidencia de estas propuestas en su espacio aéreo e informaría sus consideraciones lo antes posible. Al momento de redactarse este sumario final, se recibió la respuesta de Estados Unidos expresando que aprobaba el uso de series de códigos 6700 y 0700 desde la FIR Havana. La Oficina NACC de la OACI no tiene objeciones a esta solución provisional, por lo que se encaminará la correspondiente enmienda a la Tabla de Asignación de Códigos SSR del FASID. Podría necesitarse un análisis más profundo de los sistemas de asignación de códigos SSR de las Regiones CAR/SAM y NAM para resolver todas las dificultades de uso de las series de códigos SSR.

4.24 En resumen, el Grupo de Trabajo C/CAR ha convenido proponer las enmiendas descritas a continuación, a la tabla de asignación de códigos SSR contenida en el Apéndice B a la Parte V del FASID ANP CAR/SAM:

- a) que se sustituya la asignación de la serie de códigos 6700 a la FIR Havana por la serie 5100;
- b) que se sustituya la asignación de la serie de códigos 5100 a la FIR Kingston por la serie 6700;
- c) que se sustituya el “uso interior” de la serie de códigos 700 asignados a la FIR Kingston por “uso internacional”; y
- d) que se sustituya el “uso internacional” de la serie de códigos 500 asignado a la FIR Kingston por “uso interior”.

4.25 También, la Reunión discutió la necesidad de examinar y modificar los Planes de Asignación de Códigos SSR CAR/SAM y NAM ya que afectan a otros Estados/Territorios en las Regiones. Asimismo, se informó a la Reunión que están surgiendo varios conflictos dentro y adyacentes a la FIR San Juan al establecerse servicios de control radar adicionales en las FIRS de la Región CAR.

PROYECTO DE

CONCLUSIÓN 3/8

REVISIÓN DEL SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE CÓDIGOS SSR DE LAS REGIONES CAR/SAM Y NAM

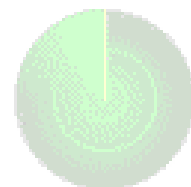
Se insta a las Oficinas NACC y SAM de la OACI a convocar a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM para evaluar y considerar la posibilidad de proponer una enmienda integral coordinada a los sistemas de asignación de códigos SSR, con vistas a resolver los problemas y las diferencias que se presentan en los sistemas de asignación de códigos SSR que se usan en los espacios aéreos de Houston Oceanic, Miami y San Juan Oceanic con el Sistema de Asignación de Códigos SSR establecido en el FASID ANP CAR/SAM para el resto de las FIRS de las Regiones CAR/SAM.

APÉNDICE

PLAN PRELIMINAR DE CONTINGENCIA



ACC



Aprobación: Este Plan ha sido aprobado por el Director de _____.

Revisiones/Pruebas : Este Plan será revisado, simulado y probado durante intervalos apropiados y con la participación de los departamentos involucrados de la Dirección de _____ y el Centro de Control de Tránsito Aéreo de _____.

Enmiendas : Las enmiendas realizadas a este Plan deberán ser conocidas por los afectados con no menos de 72 horas antes de la hora y fecha de entrada en vigor.

Firma del Director

Fecha de entrada en vigor:

Índice.

- Introducción
- 1. Generalidades
- 2. Fallo del equipo de radio en tierra
- 3. Frecuencia bloqueada
- 4. Uso no autorizado de la frecuencia ATC
- 5. Fallo de las comunicaciones
- 6. Fallo de los sistemas radar
- 7. Fallo múltiple de sistemas
- 8. Falla total
- 9. Fallo de los sistemas de navegación
- 10. Alerta a corto plazo en caso de conflicto (STCA)
- 11. Separación de emergencia
- 12. Procedimientos aplicables a las aeronaves dotadas de sistemas anticolidión a bordo. (ACAS)
- 13. Procedimiento para aviso de altitud mínima de seguridad (MSAW)
- 14. Enfermedad masiva
- 15. Fallas en la edificación

Este Plan ha sido desarrollado con el objetivo de detallar los arreglos de contingencia que permitirán el seguimiento del tránsito aéreo nacional e internacional en el caso de una degradación de los distintos servicios y sistemas del tránsito aéreo en el ACC ____.

Las diversas circunstancias en torno a cada situación de contingencia, impiden establecer procedimientos detallados que hayan de seguirse con exactitud. No se pretende recoger en este Plan el ciento por ciento de situaciones específicas, el objetivo fundamental es guiar a controladores aéreos, Supervisores y Jefes de Turno en procedimientos generales que puedan seguir en situaciones de contingencia.

Este Plan se activará durante aquellos períodos en que el ACC ____, las áreas o entidades adyacentes pierdan la habilidad de prestar eficazmente servicios de comunicaciones, navegación, vigilancia y otros.

Para los casos críticos se han diseñado fichas de acción, de manera que los Jefes de Turno y Supervisores puedan guiarse rápidamente al tomar las decisiones que correspondan con cada caso.

Este plan ha sido diseñado para garantizar la seguridad continua de la navegación dentro de la FIR ____ y minimizar demoras y molestias a los distintos operadores.

Los Jefes de turnos y Supervisores bajo la supervisión del Jefe de Operaciones del ACC ____, quedan encargados del cumplimiento de este Plan, para lo cual tomarán las medidas que se requieran, pudiendo adicionar medidas en aquellos casos que no se consignan en este Plan o cuando condiciones de emergencias o desastres así lo requieran.

1. GENERALIDADES

- 1.1. Cuando el Jefe de Turno recibe el aviso de un controlador de un sector determinado de una contingencia procederá de inmediato a poner en marcha el **“Plan de Aviso de Contingencia”** y enviará al Supervisor al sector que presenta la contingencia o se personará el mismo, delegando en otro controlador el inicio del Plan de Aviso.
- 1.2. Se cancelará los períodos de descanso acordados en aquellos sectores que presenten una contingencia y en aquellos que aunque no estén en contingencia se requiere del personal de descanso asignado a ellos para reforzar otras actividades relacionadas con la contingencia que está teniendo lugar.
- 1.3. Los Jefes de turnos, Supervisores y controladores del ACC _____ una vez conocido de una contingencia actuarán guiándose por las fichas de actuación confeccionadas para cada caso y por las instrucciones de este Plan de Contingencia.
- 1.4. Este Plan deberá ser de conocimiento de aquellas Oficinas de Aproximación o Torres de Control que están designadas como alternativas de comunicaciones del ACC _____ y se espera que los controladores de esas entidades obren en correspondencia con este Plan.

2. FALLA DEL EQUIPO DE RADIOCOMUNICACIONES (AMS) EN TIERRA.

2.1. Determinación de la falla.

- 2.1.1. Compruebe que la falla no está originada por el mal funcionamiento de uno de los dispositivos en su sector. (pedal, interruptor del audífono, selección de frecuencia etc.)
- 2.1.2. Determine si la falla es sólo de recepción o en ambos sentidos. Por ejemplo transmita a ciegas a una aeronave dentro de cobertura y que ya estaba en contacto con usted, que cambie a la frecuencia secundaria designada para su sector.
- 2.1.3. Si determina que la falla es solo en recepción y la frecuencia secundaria funciona, obre en consecuencia, instruyendo al resto de las aeronaves a cambiar a tal frecuencia secundaria. Avise del cambio de frecuencia al Jefe de Turno, áreas y dependencias adyacentes y continúe el control normalmente.
- 2.1.4. Si la falla es en transmisión de la frecuencia primaria, trate de que le envíen una aeronave a la frecuencia secundaria asignada a su sector para comprobar que la misma está funcionando correctamente.
- 2.1.5. Repita el procedimiento anterior de ser necesario en la frecuencia 121.5 asignada a su sector.
- 2.1.6. De estar funcionando correctamente, solicite a la aeronave con la que ha establecido contacto que cambie a la frecuencia primaria de su sector y que transmita al aire que la frecuencia primaria de su sector esta fuera de servicio en transmisión y que se requiere que todas las aeronaves cambien a la frecuencia secundaria o de emergencia según sea el caso.
- 2.1.7. Avise lo antes posible al Supervisor, sectores y áreas adyacentes de la nueva frecuencia que está utilizando.
- 2.1.8. De encontrarse fuera de servicio la frecuencia secundaria, trate de ocupar la frecuencia de emergencia el menor tiempo posible pasando el sector a falla total cuando le sea posible.

2.2. Falla total.

- 2.2.1. De comprobarse que la falla es total tanto en los equipos primarios como secundarios y de emergencia, declare su sector en **CONTINGENCIA DE COMUNICACIONES** avisando de inmediato al Jefe de Turno y aplique los procedimientos generales establecidos.

2.3. Procedimientos generales.

- 2.3.1. El controlador radar deberá verificar en la pantalla radar que aeronave o aeronaves están en configuración de descenso o ascenso y cerciorarse que están libre de conflictos en los próximos 10 minutos durante tal maniobra.
- 2.3.2. En las tirillas de control el controlador asistente encerrará en un círculo las identificaciones de las aeronaves que se requieren pasar a frecuencia de sectores o áreas adyacentes.
- 2.3.3. El controlador asistente deberá avisar de la contingencia a la Oficina de Aproximación o Torre designada en este Plan como alternativa de comunicaciones e informará la identificación de las aeronaves que es necesario avisar del servicio radar terminado y del cambio de frecuencia.
- 2.3.4. El controlador radar avisará a las aeronaves en la frecuencia a través de la retransmisión de una aeronave bajo control de otro sector o área adyacente de la falla de comunicaciones de sector y que se requiere todas las aeronaves en esa frecuencia llamen a la frecuencia de Aproximación o Torre designada.
- 2.3.5. El controlador asistente avisará de la autorización ATC a la Oficina de Aproximación o Torre para cada aeronave, inmediatamente después de coordinada con los ACC adyacentes.

2.4. Mínimas de separación.

- 2.4.1. Las aeronaves que se encontraban dentro de la FIR o próximas a entrar de las cuales se había aceptado la transferencia radar se mantendrán con tal separación hasta que abandonen la FIR o el área de responsabilidad del sector manteniéndose al mínimo posible los cambios de nivel innecesarios.
- 2.4.2. El controlador radar coordinará con las áreas adyacentes la aceptación de los tráficos bajo su control hasta ese momento, al nivel último asignado a la aeronave y de la cual recibió acuse de recibo, hubiese sido previamente coordinado con el área adyacente o no.
- 2.4.3. El Supervisor avisará a las áreas adyacentes de la falla de comunicaciones aire/terra total en el sector, cancelando a partir de ese momento la transferencia radar, y solicitando que las aeronaves entrando a la FIR lo hagan con 10 minutos de separación longitudinal ó 80 millas RNAV al mismo nivel y niveladas en el punto de entrada a la FIR e informando además de la frecuencia y nombre de la oficina a contactar.
- 2.4.4. Los vuelos que despeguen de aeropuertos nacionales que sobrevuelen o tengan un destino dentro del sector afectado serán espaciadas a 5 minutos entre ellas sin importar el nivel de vuelo.
- 2.4.5. En dependencia de la situación del sector, relativo a las condiciones meteorológicas, áreas militares activadas que no puedan ser canceladas, radioayudas a la navegación fuera de servicio, el Jefe de Turno pudiera variar el flujo de aeronaves a aceptar a 5 minutos o 40 millas entre aeronaves sin importar el nivel de vuelo y punto de entrada al sector.

2.5. Rutas alternativas.

- 2.5.1. En el caso de que se prevea que la falla se extenderá más allá de dos horas, el Jefe de Turno podrá proponer al _____, el uso de las rutas emergentes alternativas de emergencia establecidas en este Plan y previstas para los distintos sectores.
- 2.5.2. Se tramitará con el Departamento de Información Aeronáutica el envío de las notificaciones correspondientes a los usuarios y de realizar las coordinaciones con los Jefes de Operaciones de los ACC adyacentes.
- 2.5.3. El aviso a las áreas adyacentes se realizará con no menos de 30 minutos de anticipación.
- 2.5.4. En caso de deterioro de la situación presentada en el sector y de la sobrecarga e impacto que pueda tener la situación para la seguridad de los vuelos, el Jefe de Operaciones podrá proponer a las instancias superiores el cierre parcial del sector y el desvío de aeronaves a otros sectores.

2.6. Regreso a las operaciones normales.

- 2.6.1. En cuanto se conozca el retorno a la normalidad de las frecuencias afectadas el Supervisor avisará a los controladores de probar las frecuencias afectadas, incluyendo frecuencias primarias, secundarias y de emergencia.
- 2.6.2. De comprobarse el estado satisfactorio de las frecuencias, los controladores avisarán a las Oficinas de Aproximación o Torre de la terminación de la contingencia y que instruyan a las aeronaves a contactar el sector en la frecuencia primaria del sector y en caso de no ser posible que retornen a la frecuencia de la Oficina de Aproximación o Torre.
- 2.6.3. Después de cumplido este paso los controladores avisarán al supervisor que están listos para iniciar las operaciones normalmente.
- 2.6.4. El Supervisor cancelará primeramente el uso de las rutas alternativas de haber estado implementadas y coordinará a partir de los próximos 15 minutos el retorno a la separación radar y de todas las operaciones a la normalidad.

3. FRECUENCIA BLOQUEADA

En el caso de que la frecuencia de control esté bloqueada inadvertidamente por el transmisor de una aeronave cumpla con los siguientes pasos:

- 3.1. Intente identificar la aeronave que origina el bloqueo.
- 3.2. Si se identifica la aeronave, trate de establecer contacto con la misma en la frecuencia de emergencia, por SELCAL, por la frecuencia de la empresa de la compañía, en la frecuencia aire-aire para uso de las tripulaciones (poner frecuencia) MHZ, o por cualesquiera otros medios de comunicaciones y si la aeronave está en tierra por contacto directo con la tripulación a través del representante de Operaciones.
- 3.3. De establecer contacto con la aeronave, instruya a la tripulación para que cambie de inmediato la frecuencia del transmisor con problemas o tome las medidas adecuadas para interrumpir el bloqueo de la frecuencia.
- 3.4. En caso de que la tripulación requiera realizar una prueba de frecuencia, otorgue una frecuencia secundaria que no esté en uso, para evitar el bloqueo de su frecuencia primaria.

4. USO NO AUTORIZADO DE LA FRECUENCIA ATC

Cuando ocurran transmisiones falsas y engañosas por algunas de las frecuencias del ACC ____ el controlador deberá de inmediato:

- 4.1. Corregir cualquier instrucción o autorización falsa o engañosa.
- 4.2. Emita un mensaje en la frecuencia advirtiéndolo a todas las aeronaves en su frecuencia que se han transmitido instrucciones o autorizaciones falsas.
- 4.3. Avise de inmediato al Supervisor que su sector está teniendo lugar **USO NO AUTORIZADO DE FRECUENCIA**.
- 4.4. El Supervisor debe avisar de inmediato al Supervisor de Comunicaciones, para que se localice de inmediato la fuente de transmisión y se dé por terminada la transmisión.
- 4.5. Instruya a las aeronaves a verificar toda instrucción o autorización que se les transmita antes de ejecutarlas.
- 4.6. Difunda dos veces en su frecuencia el siguiente mensaje:
 - 4.6.1. **A TODAS LAS AERONAVES EN (frecuencia), SE HAN DETECTADO AUTORIZACIONES FALSAS, VERIFIQUEN CON CENTRO ____ ANTES DE EJECUTAR CUALQUIER INSTRUCCIÓN.**
 - 4.6.2. **ALL AIRCRAFT ON (frequency), FALSE CLEARANCE AND INSTRUCTIONS HAVE BEEN DETECTED ON THIS FREQUENCY, VERIFY ALL INSTRUCTIONS OR CLEARANCE BEFORE COMPLY, WITH _____ CENTER.**
- 4.7. De ser posible instruya a las aeronaves a cambiar a la frecuencia secundaria publicada en las cartas Jeppesen y que usted conozca sin radiodifundir tal frecuencia.
- 4.8. Avise a las aeronaves cuando cese la transmisión de instrucciones o autorizaciones falsas.

5. FALLO DE LAS COMUNICACIONES DEL SERVICIO FIJO AERONÁUTICO (AFS)

5.1. Determinación de la falla.

- 5.1.1. Cuando se presente una falla en el sistema MEVA el Supervisor comprobará si la falla es en todos los sistemas incluyendo la AFTN.
- 5.1.2. Avisará a los controladores de comprobar si la línea de emergencia con el ACC de ____ funciona normalmente.
- 5.1.3. Compruebe además la línea directa con el ACC de ____, aunque no está dentro del sistema MEVA.
- 5.1.4. Compruebe con el Supervisor de Comunicaciones si no ha sido posible pasar el sistema AFTN por SITA.
- 5.1.5. De encontrarse de alta la línea emergente con el ACC de ____, las coordinaciones con este ACC se realizarán por esta vía.

5.2. Falla total.

- 5.2.1. De comprobarse que existe una falla en el MEVA, se declarará al ACC en **CONTINGENCIA DE COMUNICACIONES TOTAL** si incluye la AFTN o **PARCIAL** con servicio AFTN, con servicio en la línea emergente de ____ o con servicio en AFTN y línea emergente con ____.

- 5.2.2. En el caso de que se presente una falla que incluya además el sistema de teléfono comercial se declarará una EMERGENCIA DE COMUNICACIONES.

5.3. Procedimientos generales.

- 5.3.1. El controlador radar deberá verificar en su pantalla radar que aeronave o aeronaves están en configuración de descenso o ascenso y cerciorarse que alcanzarán y mantendrán el nivel de vuelo asignado antes de llegar al punto de salida de la FIR _____, de lo contrario tomarán las medidas adecuadas, incluyendo el vectoreo para evitar que dichas aeronaves entren a la FIR adyacente ascendiendo o descendiendo, a menos que se haya recibido aprobación del ACC involucrado para tal operación.
- 5.3.2. En las tirillas de control el controlador asistente encerrará en un círculo las identificaciones de las aeronaves que se requieren pasar a frecuencia de áreas adyacentes y de las que no se había iniciado la transferencia radar, para que el controlador radar instruya a estas aeronaves a realizar contacto con dichas áreas y solicitar la aprobación del nivel.
- 5.3.3. El Supervisor deberá llamar a los ACC adyacentes por la línea telefónica comercial y avisará de la falla que está teniendo lugar y que se procede a cancelar la transferencia radar y se procederá en ese momento a realizar las coordinaciones pendientes por realizar hasta ese momento.
- 5.3.4. De comprobarse que el fallo del MEVA incluye la AFTN, sitúe uno o dos controladores según sea la situación en los sectores que así lo requieran debido al tráfico que presentan para la introducción de datos de plan de vuelo para la confección de las tirillas de vuelo y de no serle posible atender personalmente el teléfono comercial, designe a un controlador para que se ocupe exclusivamente de ello.
- 5.3.5. De estar trabajando la AFTN, se situará un controlador asistente extra en aquellos sectores con más tráfico, según amerite la situación, para que reciba y transmita los mensajes AFTN.
- 5.3.6. Todas las aeronaves serán instruidas a llamar a los ACC adyacentes 10 minutos antes de llegar al límite de la FIR informando estimado al punto de salida y nivel de vuelo.
- 5.3.7. De comprobarse que la línea de emergencia con el ACC de _____ funciona normalmente, se coordinarán todos los vuelos desde y hacia el ACC de _____ por esta vía, pero no se aceptarán transferencias radar.
- 5.3.8. De estar trabajando la AFTN las coordinaciones de los vuelos se realizarán a través de esta vía y se tratará en lo posible de transmitir las además por el teléfono comercial.
- 5.3.9. Estos procedimientos son igualmente aplicables cuando se reciba de un ACC adyacente el aviso de que están presentado una falla de comunicaciones del sistema MEVA.
- 5.3.10. Se aplicarán similares procedimientos en el caso de que ocurra una falla con el ACC de _____ pero limitados a ese sector.
- 5.3.11. En el caso de presentarse una emergencia total de comunicaciones el Jefe de Operaciones solicitará a las instancias superiores 5 teléfonos movitel de los asignados a la Jefatura para la comunicación con el interior del país y la contratación urgente e inmediata de tres celulares con salida internacional.

5.4. Mínima de separación.

- 5.4.1. Avise al Supervisor del ACC adyacente que aunque se mantienen las comunicaciones con este ACC, que debido a la falla del MEVA y para evitar sobrecarga a los controladores a partir de ese momento solicita todas las aeronaves con separación no radar de 10 minutos ó 80 millas RNAV, a excepción de aquellas que aterricen en la FIR ____.
- 5.4.2. Se solicitará, por los medios disponibles con que se cuente, a los ACC adyacentes, excepto ____, que a partir de ese momento se solicitan las aeronaves con una separación de 15 minutos (120NM RNAV) entre aeronaves al mismo nivel. De encontrarse trabajando la línea emergente con ____ se aplicará entonces una separación de 10 minutos (80NM RNAV) entre aeronaves al mismo nivel procediendo desde y hacia esa área.
- 5.4.3. En todos los casos se mantendrá la separación radar para los vuelos nacionales hasta donde sea posible según la sobrecarga de tráfico y coordinación entre sectores.
- 5.4.4. Si el fallo del sistema MEVA es total, (incluyendo la AFTN y la línea emergente de____) extendiéndose por más de 30 minutos, el Jefe de Turno de acuerdo a la situación de tráfico existente y la hora del día, pudiera variar el flujo de aeronaves a aceptar a los ACC adyacentes, excluyendo al ACC de ____, a 5 minutos (40 millas) entre aeronaves sin importar el nivel de vuelo y punto de entrada al sector.

5.5. Rutas alternativas.

Las rutas alternativas podrán ser utilizadas, previa consulta al Jefe de Operaciones del ACC en el caso de una degradación considerable de las comunicaciones generales del ACC que incluya el teléfono celular y comercial.

5.6. Regreso a las operaciones normales.

- 5.6.1. Una vez que se reciba la notificación de que el sistema MEVA está nuevamente en servicio, se instruirá a los controladores a probar las comunicaciones en ambos sentidos en todos los sectores.
- 5.6.2. Si durante los próximos diez minutos se comprueba que efectivamente el sistema se mantiene funcionando y se ha comenzado a recibir mensajería por la AFTN dé por terminada la contingencia.
- 5.6.3. Avise a todos los ACC, incluyendo al ACC de ____ cuando la contingencia haya terminado y que las operaciones radar vuelven a su normalidad.

6. FALLO DE LOS SISTEMAS RADAR

Los fallos en el sistema radar se pueden presentar bien por fallas en los propios radares, por fallos en los sistemas de transmisión de datos o por fallos del software que incluye a los servidores de datos o las PC de sectores o incluso por la falla en un monitor.

En dependencia de la falla el servicio radar se puede ver afectado en un área de sector, en un sector totalmente o en todos los sectores del ACC, por lo que realizar una guía para cada una de las situaciones innumerables que se pueden presentar sería muy difícil, por lo que en este aspecto sólo se dictan normas generales y específicas en los casos de fallas parciales y o totales en un sector o en el ACC ____.

6.1. Determinación de la falla.

- 6.1.1. Al presentarse una mal funcionamiento del sistema radar o cuando no este satisfecho de la presentación radar que está mostrando el sector los controladores deberán de reportarlo de inmediato al Supervisor especificando en que consiste el mal funcionamiento o en que área ha dejado de recibir las señales del radar o radares.
- 6.1.2. Al recibir el reporte de una falla radar en un sector determinado, el Supervisor deberá determinar de conjunto con el Supervisor de Comunicaciones que tipo de falla es la que se presenta y la repercusión en tiempo aproximada que puede tener para el servicio.
- 6.1.3. Cuando la falla radar signifique la pérdida total o parcial en un sector determinado los controladores deberán aplicar los procedimientos generales que se describen en este Plan.

6.2. Procedimientos generales.

- 6.2.1. Los controladores deberán reflejar en el control de tirillas que aeronaves se encontraban bajo separación mínima radar (____ millas de separación) y cuales mantienen menos de 10 minutos al mismo nivel.
- 6.2.2. Deben además señalar en el control de tirillas que aeronave se encontraba en un perfil de descenso o ascenso y cerciorarse de inmediato que nivel abandona.
- 6.2.3. Los controladores radar darán por terminado el servicio radar a las aeronaves en el área del sector afectado.
- 6.2.4. Se debe llamar al controlador radar de los centros y sectores adyacentes, informándole de la falla radar y solicitándole si puede aceptar a las aeronaves próximas a entrar a su FIR al nivel de vuelo inicialmente coordinado y obrar en consecuencia.

6.3. Mínima de separación.

- 6.3.1. Si el fallo que presenta en el sector es sólo parcial aplique separación no radar de 10 minutos (80NM RNAV) con los áreas o sectores adyacentes afectados y mantenga la separación y transferencia radar con el resto.
- 6.3.2. Si la falla radar es total en un sector se cumplirá con 6.2 anterior y se aplicará una separación de 10 minutos (80NM RNAV) entre aeronaves al mismo nivel.
- 6.3.3. El Jefe de Turno determinará en que sector o sectores es necesario aplicar un flujo de operaciones, basándose en las condiciones meteorológicas, áreas militares activadas que no puedan ser canceladas y sistemas de navegación de tierra fuera de servicio pudiendo ampliar la separación a 15 minutos (120NM RNAV) o aplicar como medida extrema separación de 40 millas o 5 minutos entre aeronaves sin importar el nivel de vuelo y el punto de entrada al sector. Se deberá coordinar tal acción con las áreas y sectores adyacentes con no menos de 30 minutos antes su entrada en vigor.
- 6.3.4. Como medida adicional a 6.3.3 el Jefe de Turno podrá limitar todos los despegues a las aeronaves que despeguen con destino o de sobrevuelo al sector afectado.

- 6.3.5. En el caso de que la falla radar sea total en el ACC _____ entonces se aplicará una separación inicial de 15 minutos (120 Millas RNAV) entre aeronaves al mismo nivel.
- 6.3.6. Se limitarán todos los despegues de los aeropuertos internacionales y nacionales del país a uno cada 5 minutos.
- 6.3.7. El Jefe de Turno pondrá variar el flujo de operaciones en cada uno de los sectores, estableciendo una separación de 40 millas o 5 minutos entre aeronaves sin importar el nivel de vuelo y el punto de entrada al sector en los próximos 30 minutos después de haber ocurrido la falla total y 20 minutos después de haber coordinado tal acción con los ACC adyacentes.
- 6.3.8. El Jefe de Turno propondrá al Jefe de Operaciones el continuar variando el flujo de operaciones de 5 a 10 y a 15 según se detecte se puedan degradar aun mas las condiciones de seguridad del control.

6.4. Rutas alternativas.

- 6.4.1. En el caso de que la falla radar total se extienda por más de seis horas el Jefe de Turno propondrá al Jefe de Operaciones utilizar las rutas alternativas de emergencia establecidas para estos casos y que aparecen en las fichas de actuación alternas a este Plan de conjunto con la separación longitudinal que se este aplicando.
- 6.4.2. El Jefe de Operaciones deberá coordinar tal acción con las áreas y sectores adyacentes con no menos de una hora antes de poner en vigor tal procedimiento, enviando la información previamente por AFTN.

6.5. Regreso a las operaciones normales.

- 6.5.1. Cuando cese la falla de los sistemas radar el Supervisor debe instruir a los controladores que revisen las áreas de cobertura y le avisen de su satisfacción con la presentación de la señal, para paulatinamente ir restableciendo el servicio radar en toda la FIR.
- 6.5.2. El Jefe de Turno debe avisar a los Centros de las FIRS adyacentes del restablecimiento del servicio radar.

7. FALLOS MÚLTIPLE DE SISTEMAS

- 7.1. De presentarse una combinación de fallas en los sistemas como: radar-radio, radar-comunicaciones o radio-comunicaciones, pero nunca los tres en su totalidad, se deberá cumplir con lo establecido en este Plan para cada uno de ellos, excepto que siempre que exista una combinación de fallas y según su repercusión y hora en que tiene lugar dicha falla el Jefe de Turno podrá establecer de inmediato el control de flujo de operaciones de entrada a un sector determinado o sectores de 5 minutos entre aeronaves sin importar el nivel y punto de entrada al sector.
- 7.2. De extenderse por más de 30 minutos esta falla, el Jefe de Turno podrá ampliar la separación a 10 minutos entre aeronaves sin importar el nivel y punto de entrada al sector.
- 7.3. En el caso de que la falla múltiple se extienda o se prevea se va a extender más de 30 minutos, el Jefe de Turno podrá proponer al Jefe de Operaciones el pasar a utilizar las Rutas Alternativas de Emergencia en el sector o sectores afectados.
- 7.4. El Jefe de Operaciones deberá coordinar tal acción con las áreas y sectores adyacentes con no menos de 15 minutos antes de poner en vigor tal procedimiento, enviando la información previamente por AFTN o por los medios disponibles a su alcance.

8. FALLA TOTAL

- 8.1. Cuando se presente una falla total en todos los sistemas ATC, el Jefe de Turno avisará de inmediato, dentro de lo posible, por los medios que tenga a su disposición a las áreas y dependencias ATS adyacentes de la falla y limitará las entradas a todos los sectores del ACC a una cada 5 minutos sin importar el nivel en la primera media hora y 10 minutos sin importar el nivel en la segunda media hora.
- 8.2. Cancelará todos los despegues nacionales e internacionales del país hasta tanto se establezca un medio de control para estas operaciones, excepto de aquellas aeronaves que se conocía ya estaban rodando a posición de despegue.
- 8.3. Pondrá en práctica las rutas alternativas de contingencia en todos los sectores a partir de 30 minutos de la falla total.
- 8.4. Los controladores deberán aplicar dentro de lo posible los procedimientos generales que se describen en este plan apoyándose en el uso de teléfonos movitel y celulares u otros medios que se pongan al alcance del ACC en este tipo de contingencia.
- 8.5. De no tener certeza de que tiempo pudieran estar totalmente fuera los sistemas y de estar de alta los sistemas VHF y de teléfono de la torre del Aeropuerto _____, enviará controladores a esa entidad para desde allí comenzar a controlar las operaciones en esa parte del país.
- 8.6. En cuanto se establezca comunicación con las Oficinas de Aproximación o Torres del interior que son alternativas de contingencia del ACC, se restablecerán los despegues de todos los aeropuertos del país limitados a 5 minutos entre aeronaves y se podrá aceptar un flujo de operaciones de 5 minutos o 40 millas entre aeronaves sin importar el nivel.
- 8.7. El Jefe de Turno deberá evaluar la nueva situación después de restablecido el contacto con las entidades de contingencia del ACC para cancelar o no el uso de las rutas alternativas de haberlas puestas en vigor.
- 8.8. Según se vayan restableciendo los distintos sistemas, el Jefe de Turno y el Supervisor obrarán según lo dispuesto en este Plan para cada uno de los sistemas, cancelado todas las medidas de contingencia que previamente se habían tomado y avisando de ello a las dependencias ATS adyacentes.

9. FALLO DE LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN

- 9.1. Toda vez que los equipos a bordo de las aeronaves ha sufrido ciertas mejoras en sus sistemas de navegación y cada día se hacen menos dependiente de los sistemas de navegación en tierra para llevar a cabo su sobrevuelo exitosamente y la posibilidad de vigilancia radar en la FIR o sector _____, a fin de que se disminuya el impacto de que una radioayuda en tierra este fuera de servicio, a excepción de aquellas que sirven de base a un procedimiento de aterrizaje por instrumentos.
- 9.2. En el caso de que la radioayuda o radioayudas que sirven a un procedimiento de aterrizaje por instrumentos se encuentre fuera de servicio:
 - 9.2.1. Si la falla ocurre en horas diurnas avise a los operadores y pilotos que la operación en ese aeródromo se conducirá bajo las reglas de vuelo visual (VFR).
 - 9.2.2. Si la falla ocurre en horas nocturnas avise a los operadores y pilotos del cierre del aeropuerto.

10. ALERTA A CORTO PLAZO EN CASO DE CONFLICTO (STCA)

- 10.1. La generación de alertas a corto plazo en caso de conflicto, es una función del sistema de procesamiento de datos radar. El objetivo del STCA es prestar ayuda al controlador para mantener la separación entre vuelos controlados, generando oportunamente una alerta sonora y visual acerca de una posible infracción de las mínimas de separación.
- 10.2. Se supervisan en cuanto a proximidad en la función STCA situaciones actuales y pronosticadas hasta en tres dimensiones derivadas del radar, de aeronaves que poseen equipo transpondedor. Si la distancia entre las posiciones en las tres dimensiones de dos aeronaves se pronostica que disminuye a menos de las mínimas definidas de separación aplicables en un plazo especificado de tiempo, se generará una alerta sonora y visual al controlador radar en cuya área de jurisdicción estén operando las aeronaves involucradas.
- 10.3. Se deberá entrenar a los controladores sobre la función STCA antes de su puesta en marcha en todo lo relativo a tipo de vuelos elegibles, parámetros, método de presentación, procedimientos de inhabilitación, etc.
- 10.4. En caso de que se genere una STCA el controlador deberá tomar sin demora las medidas adecuadas para asegurarse que no infringirán las mínimas establecidas.
- 10.5. Después de generada una STCA el controlador radar deberá confeccionar un reporte de incidente si se infringieron las mínimas de separación.
- 10.6. Siempre que se genere un STCA el Supervisor realizará el reporte en el Parte Diario y se realizará la investigación que corresponde para determinar si este STCA fue justificado o no.
- 10.7. Debe considerarse la posibilidad de la activación STCA en caso de que las tripulaciones que realicen las operaciones cuiden su propia separación (visual),

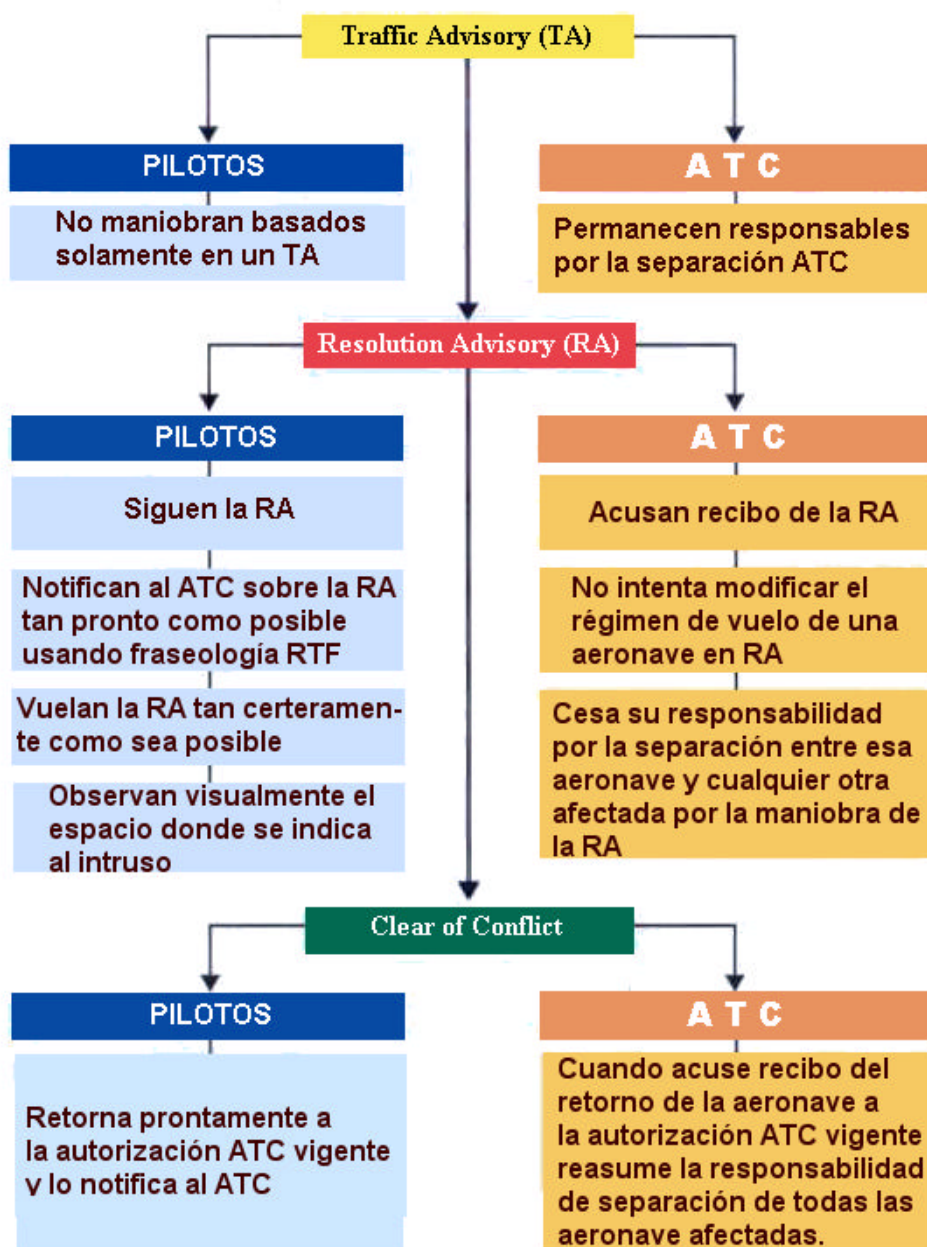
11. SEPARACIÓN DE EMERGENCIA

- 11.1. Cuando se presente una situación de emergencia y no sea posible asegurarse de que pueda mantenerse la separación horizontal mínima utilice una separación de emergencia que sea la mitad de la mínima aplicable vertical, es decir 500 pies entre aeronaves en el caso de que se emplee una mínima de 1000 pies, y de 1000 pies entre aeronaves en el caso de que se emplee una mínima de 2000 pies entre aeronaves.
- 11.2. Cuando aplique este tipo de separación advierte a las tripulaciones de vuelo involucradas de que esta siendo utilizada la separación de emergencia y además se informará a ambas tripulaciones de su tráfico esencial.

12. PROCEDIMIENTOS APLICABLES A LAS AERONAVES DOTADAS DE SISTEMAS ANTICOLISIÓN DE A BORDO. (ACAS)

- 12.1. Cuando un piloto le notifique la realización de una maniobra debido a un aviso de resolución ACAS (RA), no modifique la trayectoria de vuelo de la aeronave hasta recibir indicación del piloto en el sentido de que este se atiene de nuevo a los términos de autorización o instrucción vigente del control de tránsito aéreo, pero proporcione información sobre el tránsito, si es que la tiene.
- 12.2. Cuando una aeronave se aparta de lo autorizado para cumplir con un aviso de resolución el controlador cesa de asumir la responsabilidad de proporcionar la separación entre tal aeronave y cualquier otra aeronave afectada como consecuencia directa de la maniobra inducida por el aviso de resolución.

- 12.3. El controlador asume nuevamente la responsabilidad de proporcionar la separación para todas las aeronaves afectadas cuando:
- 12.3.1. Acusa recibo de un informe de la tripulación de vuelo que la aeronave ha reanudado lo indicado en la autorización vigente o
 - 12.3.2. Acusa recibo de un informe de la tripulación de vuelo que la aeronave ha reanudado lo indicado en la autorización vigente y expide una autorización de alternativa de la que la tripulación de vuelo acusa recibo.
- 12.4. Siempre que se genere un ACAS el controlador radar deberá iniciar un reporte de incidente.
- 12.5. Interacción entre controladores y pilotos durante un evento ACAS,



13. PROCEDIMIENTO PARA AVISO DE ALTITUD MÍNIMA DE SEGURIDAD. (MSAW)

- 13.1. La generación de avisos de altitud mínima de seguridad es una función del sistema de procesamiento de datos radar ATC. Su objetivo es prestar ayuda para impedir accidentes de impacto con el terreno sin pérdida de control, generando oportunamente un aviso de la posible infracción de una altitud mínima de seguridad.
- 13.2. En la función MSAW se supervisan los niveles notificados de las aeronaves equipadas con transpondedores y capacidad de Modo C, comparándolos con las altitudes mínimas de seguridad definidas. Cuando se detecta que el nivel de una aeronave o el previsto es inferior a la altitud mínima de seguridad aplicable se genera un aviso sonoro y visual para el controlador radar en cuya jurisdicción opera la aeronave.
- 13.3. Los controladores deberán ser entrenados en la función MSAW antes de su puesta en marcha en todo lo relativo a tipo de vuelos elegibles, parámetros, método de presentación, valores de altitudes mínimas, procedimientos de inhabilitación, etc.
- 13.4. En el caso de que se genere un MSAW respecto a un vuelo controlado se adoptarán las siguientes medidas:
 - 13.4.1. Si se está proporcionando guía vectorial a la aeronave, se darán instrucciones para que ascienda inmediatamente hasta el nivel de seguridad aplicable y de ser necesario para evitar el terreno, se proporcionará un nuevo vector radar.
 - 13.4.2. En los demás casos se notificará inmediatamente a la tripulación de vuelo, que se ha generado un aviso de altitud mínima de seguridad y se darán instrucciones para verificar el nivel de vuelo de la aeronave.
- 13.5. Después de un suceso MSAW el controlador del sector que corresponda deberá completar un reporte de incidente solamente cuando se infringió inadvertidamente la altitud mínima de seguridad y se presentó potencialmente la posibilidad de que la aeronave en cuestión impacte contra el terreno sin pérdida del control.

14. ENFERMEDAD MASIVA

- 14.1. Cuando los controladores de un turno determinado enfrenten una enfermedad masiva cualquiera, el Jefe de Turno pondrá en marcha el Plan de Aviso contemplado para esta contingencia, que prevé según la Brigada de que se trate, de localizar a un mínimo de controladores cercanos para que se hagan cargo del turno, mientras se comienza a buscar a la brigada del próximo turno.
- 14.2. El Supervisor, el Jefe de Turno o el controlador que según su condición se encuentre bien, tomará las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de los vuelos a través de unión de sectores, aplicación de flujos de entrada a la FIR y de los despegues en los aeropuertos del país y la cancelación del servicio radar.
- 14.3. Según vayan llegando los controladores se restablecerán los distintos servicios lo más rápido posible y se avisará a las entidades adyacentes de la situación creada y del progreso de la recuperación de todos los servicios.

15. FALLAS EN LA EDIFICACIÓN

- 15.1. Se refieren fallas en la edificación a aquellos producidos dentro o en las cercanías de la Sala de Control del ACC _____ y que pueden ser provocados por humo, emanación de gases tóxicos, disparo del sistema contra incendio, incendio, impacto de una aeronave u otro vehículo en el

exterior del edificio u cualquier otro que provoque tomar medidas urgentes para poner a salvo las vidas de los controladores, técnicos y demás personal que se encuentre dentro de la edificación y que por tanto signifique una degradación considerable o total en los servicios de Control de Tránsito Aéreo en la FIR ____.

- 15.2. Cuando ocurre una alarma de este tipo, debe procederse con calma y verificar que es lo que sucede, para en base a ello tomar las medidas con el tráfico que se controla y proceder de inmediato a la evacuación del personal.
- 15.3. El Jefe de Turno ante una situación de este tipo, debe orientar el abandono ordenadamente del personal no imprescindible del edificio y los que abandonen el edificio deben pasar por todos los locales destinados a oficinas y talleres y cerciorarse de que todos conocen de la emergencia que ocurre.
- 15.4. Los controladores radar deben de inmediato proceder al cierre de todos los aeropuertos del país especificando los motivos.
- 15.5. El Jefe de Turno y el Supervisor deben proceder de inmediato a avisar a todas las FIR al cierre del espacio aéreo de la FIR de ____, si esto fuera posible, de lo contrario lo harán llamando por teléfono celular desde el exterior del edificio.
- 15.6. Los controladores radar tratarán dentro de lo posible de terminar el servicio radar a aquellas aeronaves que se encontraban vectoreadas por separación de tráfico o radiodifundirán que existe una contingencia y que todas las aeronaves deben reasumir su propia navegación.
- 15.7. Los controladores radar tratarán si es posible de radiodifundir dos veces en todas las frecuencias que el espacio aéreo de ____ esta cerrado debido a una contingencia en el edificio.
- 15.8. Se tomarán las medidas adecuadas para el plazo más breve posible restablecer la apertura de la FIR ____, iniciando el control desde otras instalaciones en el propio Aeropuerto de ____ y si es necesario enviando por los vías disponibles controladores hacia el interior del país, para desde esos aeropuertos reanudar las operaciones en toda la FIR con el máximo de seguridad.
- 15.9. Las autoridades aeronáuticas de ____ mantendrán al tanto a la Oficina Regional de la OACI de la contingencia así como del progreso de la recuperación de los sistemas en la FIR ____.

Adjunto A

**OFICINAS DE CONTINGENCIA EN CASO DE
FALLA DE RADIOCOMUNICACIONES**

SECTOR	NOMBRE DE DE ENTIDAD	FRECUENCIA
A	APROXIMACIÓN _____	
B	APROXIMACIÓN _____	
C	APROXIMACIÓN _____	
D	APROXIMACIÓN _____	
E	TORRE _____	

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG/3)
SUMARIO DE DISCUSIONES
APÉNDICE A LA CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA

4A-19

Adjunto B

Personal de contacto

Nombre y cargo	Teléfonos	Movitel	Celular	Fax	E-mail
Jefe Grupo ATS					
Jefe ACC _____					
Jefe Operaciones ACC _____					

Agregar tener copia de radcom y lo del piloteo manual por AFTN si falla.



INTRODUCCION

El Plan de Contingencia ATS se confecciona con el objetivo de detallar los arreglos de contingencia que permitan el seguimiento del tránsito aéreo nacional e internacional en el caso de una degradación de los distintos servicios y sistemas del control de tránsito aéreo.

No se pretende recoger en un Plan de Contingencia el ciento por ciento de situaciones específicas, el objetivo fundamental es guiar a controladores aéreos, Supervisores y Jefes de Turno en procedimientos generales que puedan seguir en situaciones de contingencia.

En los sistemas ATS se pueden presentar numerosas fallas, bien de forma aislada, otras veces combinadas y pudieran llegar a afectar al control en su totalidad, por lo que cualquier Plan de Contingencia debe tratar de recoger aquellas que mas se han experimentado

FALLAS DE SISTEMAS

- Fallas de equipos de radio en tierra
- Frecuencia Bloqueada
- Uso no autorizado de la frecuencia ATC
- Fallo de las comunicaciones
- Fallo del sistema radar
- Fallo combinado de sistemas
- Falla total
- Fallo de los sistemas de navegación en tierra

FALLAS DE SISTEMAS

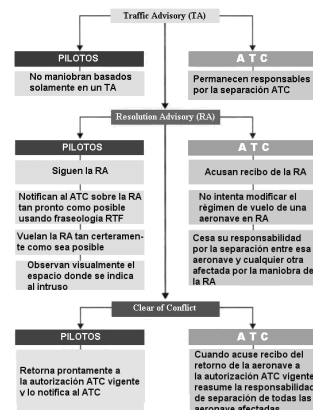
- Alerta a corto plazo en caso de conflicto (STCA)
- Separación de emergencia
- Procedimientos aplicables a las aeronaves dotadas de sistemas anticolidión a bordo. (ACAS)
- Procedimiento para aviso de altitud mínima de seguridad (MSAW)
- Enfermedad masiva
- Fallas estructurales (edificación)

En cada tipo de contingencia se debe detallar:

- Procedimientos generales
- Determinación del tipo de falla
- Declaración de la contingencia
- Aviso inmediato a las entidades afectadas
- Los procedimientos alternativos de cada caso, si los hubiere.
- Mínimas de separación a emplear
- Rutas alternativas de contingencia
- Retorno de las operaciones a la normalidad

Los controladores, Supervisores y Jefes de Turno deben tener bien definidas a través de fichas de actuación, las formas de proceder en cada caso, cuales son las alternativas en cada sector, con que medios de comunicación alternativos se cuenta, etc.

Los controladores deben tener fichas guías permanentes por ejemplo para el caso de una contingencia ACAS



Los Supervisores y Jefes de Turno deben tomar en consideración las condiciones existentes en el momento de la contingencia, época del año, hora del día, áreas militares activadas, condiciones meteorológicas y cualquier otra afectación que se piense pudiese afectar la seguridad de los vuelos, para de inmediato aplicar un flujo de operaciones.

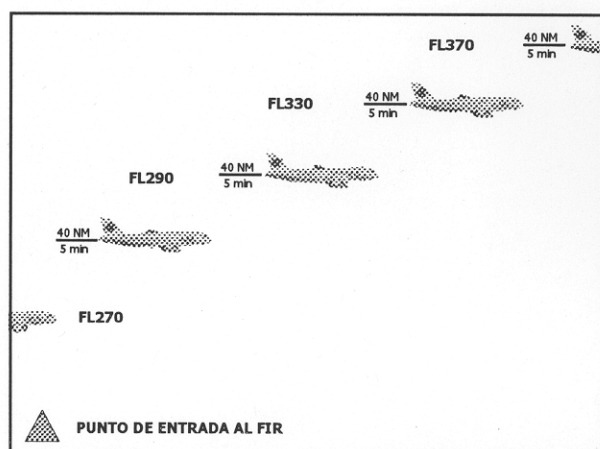
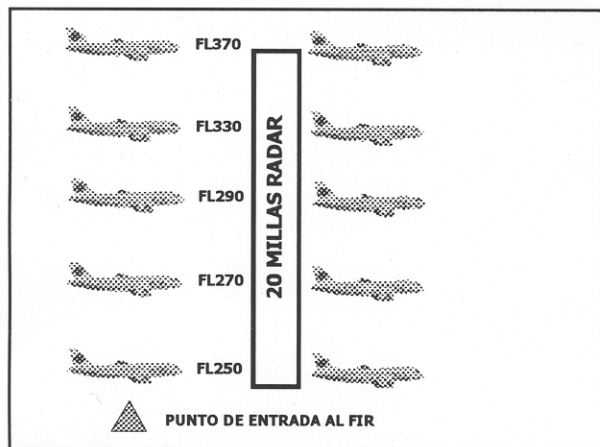
No siempre con sólo aplicar una separación no radar se garantiza la seguridad, debe tomarse en consideración los grandes volúmenes de aeronaves que se manejan hoy en día

Pongamos como ejemplo el siguiente caso de un área radar que pasa de una separación radar a una no radar

Tercera Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG/3) Sumario de Discusiones

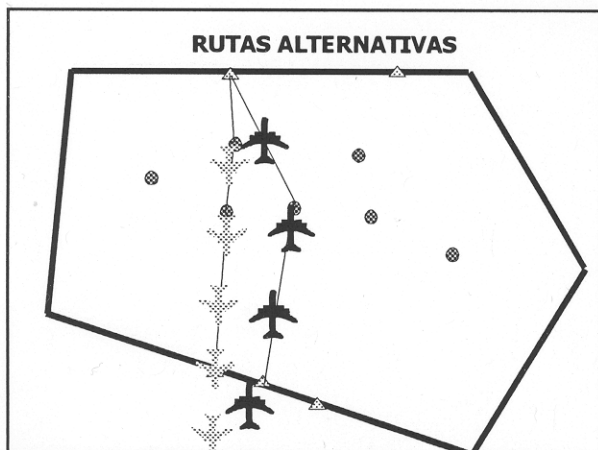
Apéndice a la Cuestión 4 del Orden del Día

4A-23



**Tercera Reunión del Grupo de
Trabajo del Caribe Central (C/CAR
WG/3) Sumario de Discusiones
Apéndice a la Cuestión 4 del Orden
del Día**

4A-24



El intercambio de los Planes de Contingencia entre todas las dependencias de un misma área o de una misma región lograrán mancomunar todos nuestros esfuerzos, para lograr mantener aún, independiente de la degradación de los sistemas ATS, el nivel de seguridad que los usuarios de nuestros espacios aéreos esperan.

POR UN CIELO SEGURO EN EL CARIBE



**Cuestión 5 del
Orden del Día: Desarrollos en el área CNS**

5.1 Para ayudar al examen de esta cuestión del orden día la Reunión creó un Grupo Ad hoc CNS; en el que participaron los Miembros de Antillas Neerlandesas, Cuba, Estados Unidos Haití, Jamaica e IFATCA. Las funciones de Relator fueron llevadas a cabo por el Sr. Franck St. Juste de Haití asistido por la Sra. Dulce Roses, de Estados Unidos. Los resultados de la labor de ese Grupo Ad hoc revisadas por la Reunión en plenaria se presentan a continuación.

General

Apoyo a la posición de la OACI en la CMR-2003 de la UIT

5.2 La Reunión reiteró la importancia y la urgente necesidad de la participación de los Estados a nivel de autoridades aeronáuticas o a nivel de autoridades a cargo del espectro de frecuencias en la CMR-2003, apoyando la postura de la OACI en esa Conferencia, la cual es defender y preservar el espectro de frecuencias requerido para la operación y el desarrollo de la aviación civil.

5.3 La Secretaría de la Reunión informó al Grupo que próximamente la OACI enviaría una carta a los Estados informando sobre algunas enmiendas a la postura de la OACI para la CMR-2003, basada en los recientes resultados del trabajo del Grupo AMCP y su consideración por la Comisión de Navegación Aérea. Se insta a que estas enmiendas sean tomadas en cuenta por las autoridades apropiadas a cargo de defender el espectro de frecuencias aeronáuticas.

Revisión de las Tablas CNS del FASID

5.4 La Secretaría del Grupo informó a la Reunión que, previo a la celebración de esta Reunión, la Oficina Regional de la OACI no había recibido informaciones de parte de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales con propuestas para actualizar las tablas CNS 2A y CNS 2B. Por lo tanto, se acordó que las tablas CNS2A y CNS3 permanecerían sin cambios. El Miembro de Cuba informó a la Reunión sobre los planes de su Estado para implementar próximamente un radar secundario monopulso en su Estado. Asimismo, el Representante de Antillas Neerlandesas informó a la Reunión sobre la implementación exitosa de un radar primario y un radar secundario en Curazao. También el Miembro de Jamaica informó a la Reunión que la implantación total de su servicio de control radar, basado en nuevas instalaciones de radar, será finalizada en diciembre de 2003.

5.5 Además, la Reunión acordó recomendar que se reiterase a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que deberían entregar la información que tengan disponible a la Oficina Regional de la OACI a más tardar el 28 de noviembre de 2003 para actualizar la tabla CNS4A. Con este propósito, la Reunión formuló el siguiente Proyecto de Conclusión:

PROYECTO DE

CONCLUSIÓN 3/9 ACTUALIZACIÓN DE LA TABLA CNS 4A DEL FASID

Que con la finalidad de actualizar la Tabla CNS 4A del FASID, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales deberían enviar a la Oficina Regional de la OACI información relacionada con la actualización de sus instalaciones y servicios de radar primario y secundario a más tardar el 28 de noviembre de 2003.

5.6 Tomando en cuenta el resultado de las discusiones sostenidas durante la cuestión 1 del orden del día, en donde se crearon dos escenarios CNS en el área C/CAR, se esclareció que esto no implicará la creación de grupos de trabajo adicionales, sino que se trata de facilitar el estudio de la mejora e implementación de los sistemas CNS como parte del trabajo dentro del Grupo de Trabajo C/CAR.

Comunicaciones

Mejoría de la cobertura VHF AMS

5.7 Bajo esta cuestión del orden del día, la Secretaría comunicó al Grupo que en la Oficina Regional de la OACI se recibieron informaciones sobre las estaciones VHF AMS de: Aruba, Cuba, Haití, Islas Caimanes, Islas Turcas Caicos, Jamaica y República Dominicana. Además, durante esta reunión Cuba y Jamaica proporcionaron información gráfica que representa sus respectivas coberturas de comunicaciones aeroterrestres. Estos diagramas de cobertura se muestran en los **Apéndices A y B** a esta parte del informe respectivamente.

5.8 También, la Reunión tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría que indicaba que COCESNA estaba instalando una estación VHF en la Isla del Cisne, Honduras. Esto mejoraría la cobertura hacia la porción Norte de la FIR CENAMER. Se informó asimismo a la Reunión que Cuba, Estados Unidos y México están trabajando para solucionar la falta de cobertura parcial en el Golfo de México.

5.9 El Miembro de Antillas Neerlandesas informó que la deficiencia de comunicación que existía anteriormente en la parte Noroeste de la FIR Curaçao se había resuelto con la implementación de equipos transmisores de alta potencia (200 watts) y de antenas de alta ganancia (16 db), los cuales ya estaban en operación.

5.10 También, el Miembro de Jamaica informó que para mejorar la cobertura de los sectores Noroeste y Este de la FIR Kingston se habían instalado Estaciones VHF adicionales en Jamaica y una estación remota en Gran Caimán. El **Apéndice C** muestra la cobertura de estas estaciones.

5.11 Además, la Reunión destacó y elogió los ejemplos de cooperación internacional que se están llevando a cabo para mejorar la cobertura VHF en el Caribe Central.

5.12 Teniendo en cuenta lo expresado en los párrafos anteriores, la Reunión formuló el siguiente Proyecto de Conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 3/10**

**ACCIONES COMPLEMENTARIAS PARA MEJORAR LA
COBERTURA VHF/AMS EN EL CARIBE CENTRAL**

Que para cumplir con la Conclusión 10/29 de GREPECAS, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales deberían enviar a la Oficina NACC de la OACI la información relacionada con sus estaciones VHF/AMS, así como información gráfica con respecto a su cobertura de comunicaciones aeroterrestres VHF, a más tardar el 15 de mayo de 2003.

Revisión del estado de las comunicaciones AFS

5.13 El Grupo estudió la importancia y la necesidad de continuar los esfuerzos para la transición desde la AFTN al AMHS para mejorar el intercambio de información digital entre instalaciones y servicios de navegación aérea. Por lo tanto la Reunión destacó la importancia de hacer la transición desde la red existente del Caribe Central MEVA SCPC DAMA a una plataforma digital MEVA II TDMA/Frame Relay para facilitar la implementación de AMHS y otros circuitos aeronáuticos.

5.14 La Reunión recomendó a Antillas Neerlandesas y a Venezuela estudiar la posibilidad de mejorar el circuito AFTN entre Curazao y Caracas de manera bilateral, así como considerar la posibilidad de proponer su inclusión entre los requisitos establecidos en el FASID.

5.15 El Miembro de Antillas Neerlandesas informó a la Reunión que el circuito oral ATS Curacao ACC – Baranquilla ACC fue descontinuado debido a una rotura del equipo terminal de Curazao y la imposibilidad de sustituirlo. Actualmente los centros mencionados están utilizando el servicio telefónico público internacional para realizar las comunicaciones ATS. La Reunión recomendó que Antillas Neerlandesas y Colombia examinen y acuerden las medidas apropiadas para solucionar esta deficiencia, incluyendo la evaluación de la propuesta que formularon las autoridades colombianas en octubre de 2001 sobre la posibilidad de instalar una terminal VSAT con equipos terminales en Curazao, para facilitar la reimplementación del circuito oral ATS Baranquilla-Curazao.

5.16 También, la Reunión consideró que, como etapa futura, se deberían implementar las interconexiones inter e intra regionales de las redes de comunicaciones digitales. En este sentido, se deberían continuar los esfuerzos para la interconexión de la Red MEVA y otras redes digitales regionales, específicamente con REDDIG, la Red Digital del Caribe Oriental y la CAMSAT de Centroamérica, mediante un ambiente de redes abiertas.

Implantación de la porción terrestre de la ATN

5.17 La Reunión recordó que durante la segunda reunión del Subgrupo ATM/CNS celebrada en Río de Janeiro (septiembre de 2002), se creó el Grupo de Tarea ATN para revisar el Plan de Transición CAR/SAM ATN existente. Se informó a la Reunión que la primera reunión del Grupo de Tarea ATN se llevará a cabo en Miami del 22 al 24 de abril de 2003. El Grupo acordó que, debido a la importancia de la reunión, la OACI debería enviar una carta invitando a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales para que participen en la reunión arriba mencionada. En consecuencia, la Reunión formuló el siguiente Proyecto de Conclusión.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 3/11**

IMPLEMENTACIÓN DE LA PORCIÓN TERRESTRE ATN

Que la OACI inste a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales a apoyar la primera reunión del Grupo de Tarea ATN y exhortando a los miembros a participar en ella.

5.18 También, la Reunión acordó que la acción identificada bajo la Conclusión 2/11 de la reunión C/CAR WG/2 debería considerarse reemplazada por las tareas que fueron asignadas al Grupo de Tarea ATN del Subgrupo ATM/CNS de GREPECAS.

Navegación

Implantación del GNSS

5.19 En conformidad con la Conclusión 5/19 de la reunión C/CAR/DCA/5 y la Conclusión 10/32 de GREPECAS, la Reunión acordó que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales deberían continuar publicando y actualizando la legislación/normatividad que autoriza el uso de GNSS en su espacio aéreo respectivo en área terminal y en ruta.

Seguimiento a los ensayos de los sistemas de aumentación SBAS

5.20 La Reunión acordó que, en conformidad con la Conclusión 5/19 de la reunión C/CAR/DCA/5 y la Conclusión 10/32 del GREPECAS, es importante que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales se mantengan informados sobre el estado y resultado de los ensayos de sistemas de aumentación SBAS/WAAS llevados a cabo en las Regiones CAR/SAM bajo el Proyecto RLA/00/009; así como sobre los ensayos SBAS/EGNOS, que se están iniciando en las Regiones CAR/SAM bajo el Proyecto RLA/03/902, así como sobre los desarrollos mundial y regionales de la implementación GNSS.

Vigilancia

Actualización del Plan de vigilancia radar correspondiente al Caribe Central

5.21 Al revisar esta cuestión del orden del día, la Reunión se percató que la última vez que se actualizó la tabla CNS 4A fue en 1999. Por lo tanto, se acordó que era muy importante actualizar la tabla para tomar en cuenta nuevas instalaciones radar y planificar el intercambio de datos radar. Con base en esto, la Reunión ratificó la necesidad e importancia de calcular el diagrama de cobertura radar para identificar las áreas que no tienen cobertura radar y determinar las áreas factibles de intercambio de datos radar. La Reunión notó que una vez que se identifiquen estas áreas, también esto ayudaría a planificar la implementación de ADS en el futuro. Los Miembros de Cuba y Jamaica entregaron a la Reunión los diagramas de cobertura de sus respectivos radares, los cuales se muestran en los **Apéndices D y E** respectivamente.

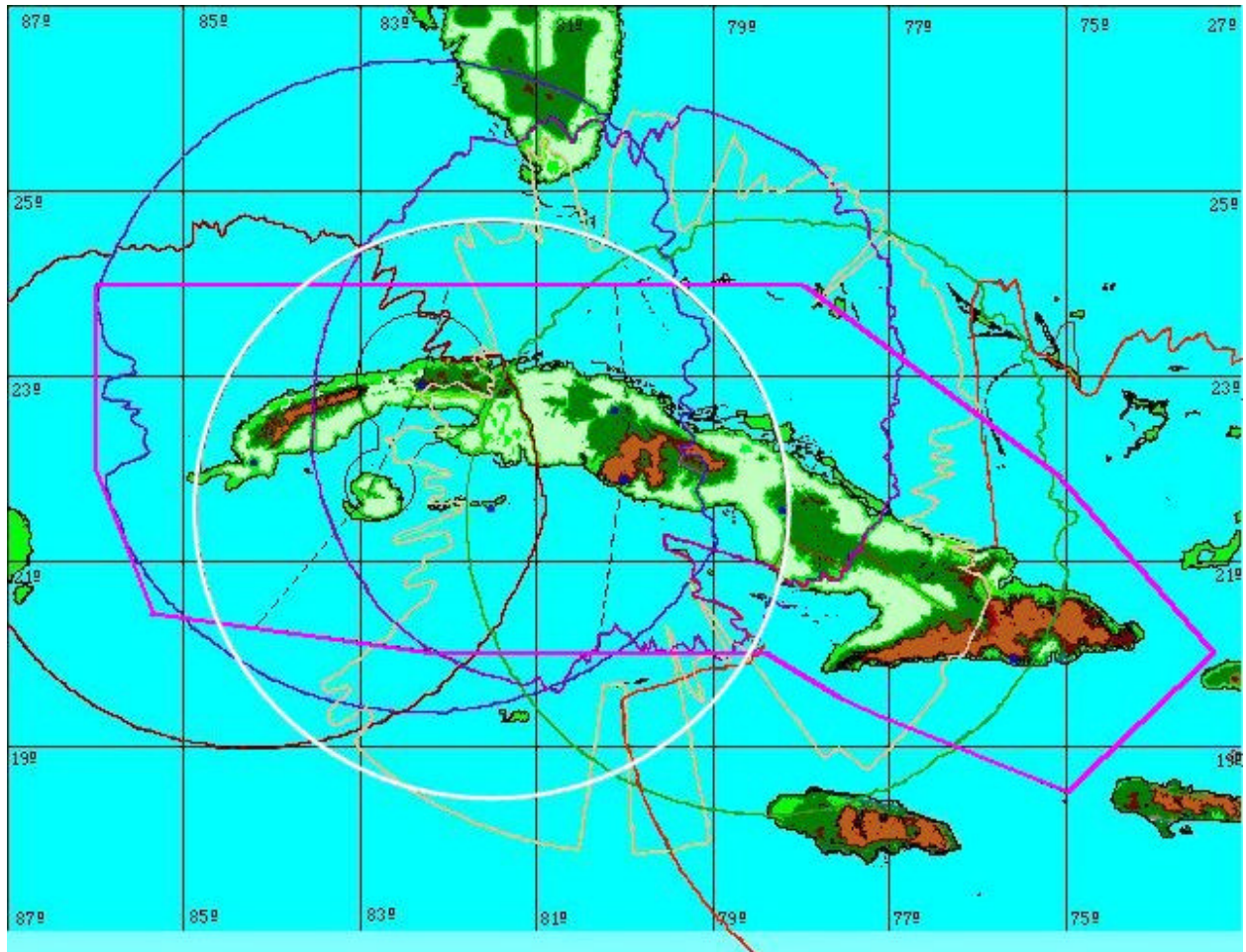
Implantación para el intercambio de datos radar

5.22 Con respecto a la implementación del intercambio de datos radar, en conformidad con la Conclusión 5/20 de la Reunión C/CAR/DCA/5 y tomando en cuenta las “*Guías Regionales Revisadas para el Intercambio de Datos Radar entre dependencias ATM*” publicadas por GREPECAS, a través de su Conclusión 11/47, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales y el Grupo de Trabajo C/CAR, apoyado por su Grupo de Tarea Compartición de Datos Radar debería continuar su trabajo sobre

la planificación e implantación del intercambio de datos radar entre las dependencias ATM en el Caribe Central. También la Reunión revisó los Términos de Referencia y Programa de Trabajo del Grupo de Tarea sobre intercambio de datos radar, cuyos resultados se muestran en el **Apéndice F** a esta parte del informe. La Reunión también acordó que este Grupo de Tarea debería continuar su trabajo de manera diligente para apoyar la implementación de ATM en general. La Reunión tomó nota de la información proporcionada por Estados Unidos, declarando su apoyo total al proyecto. Sin embargo, debido a falta de recursos, Estados Unidos no puede proporcionar información en este momento.

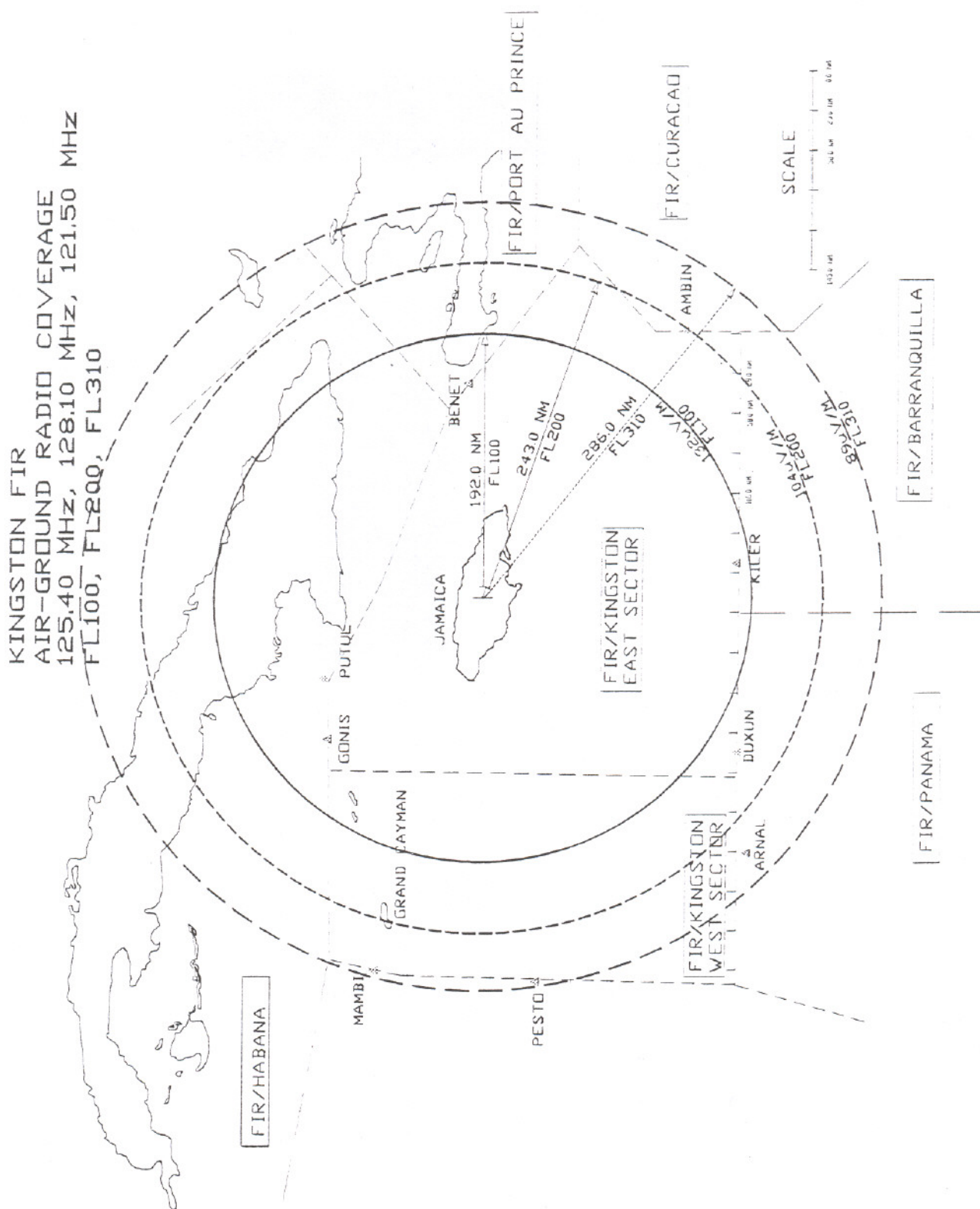
APÉNDICE A

COBERTURA DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES FL200 DE CUBA



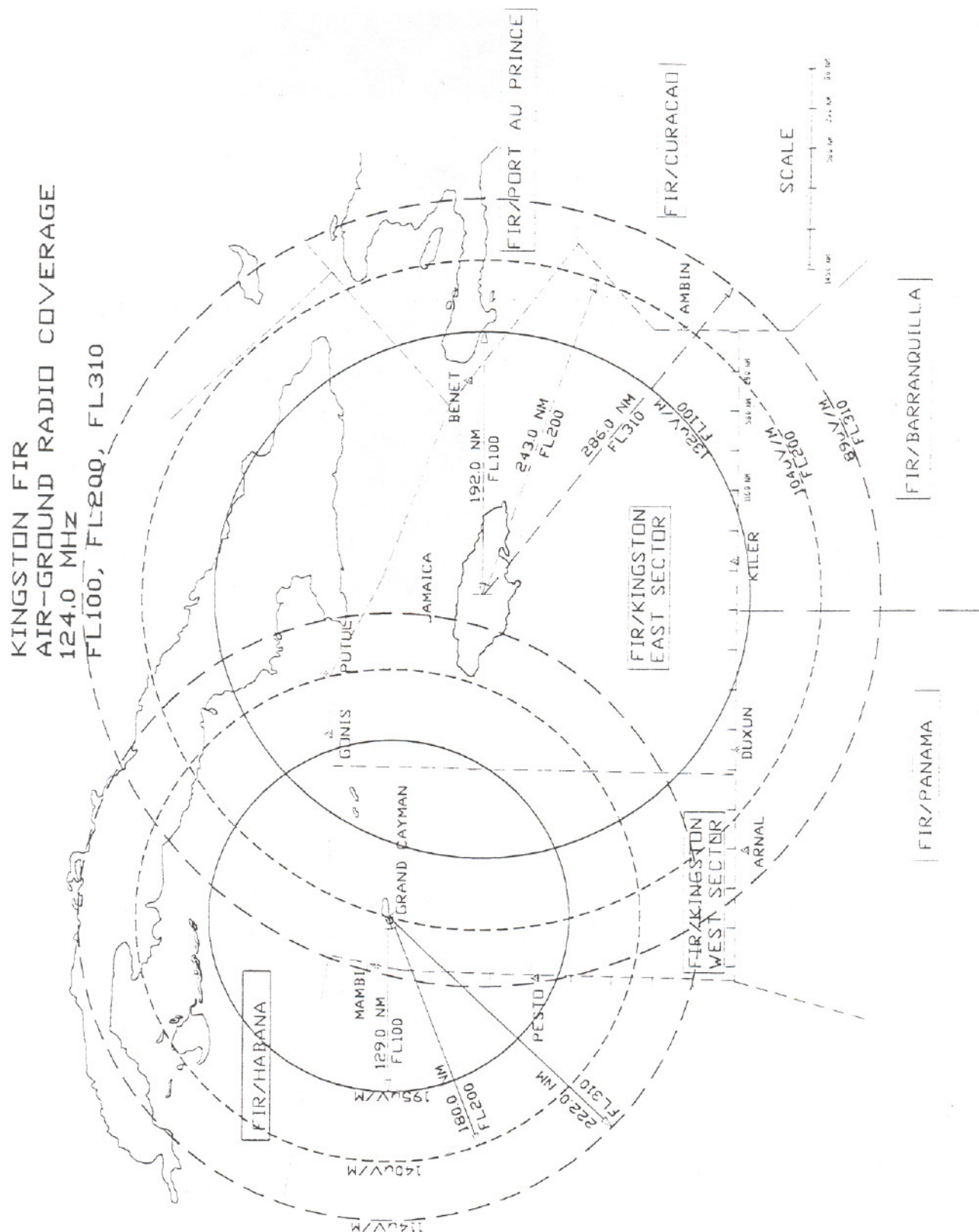
APÉNDICE B

COBERTURA DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES DE JAMAICA



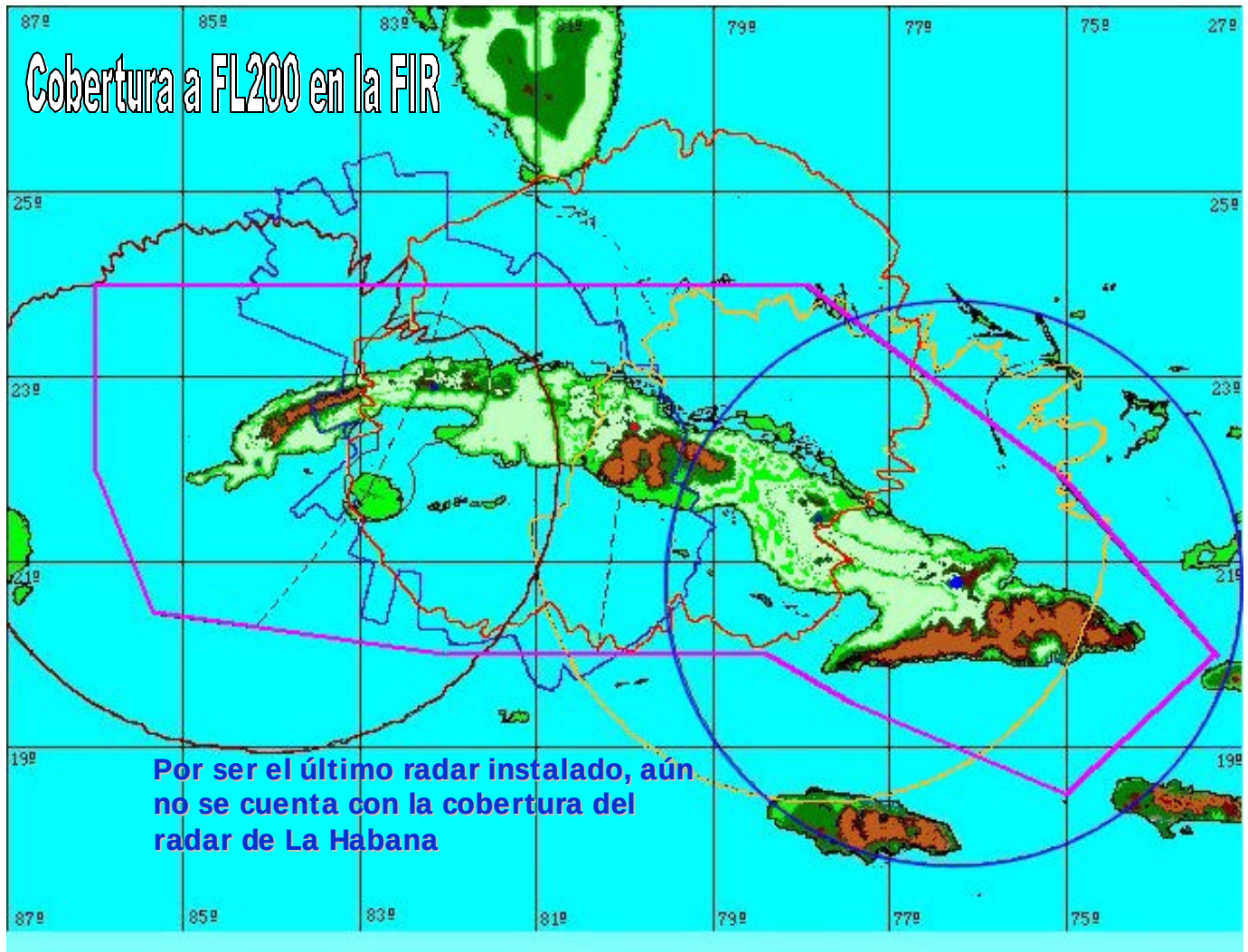
APÉNDICE C

COBERTURA DE ESTACIONES VHF ADICIONALES EN JAMAICA Y UNA ESTACIÓN REMOTA EN GRAN CAIMÁN



APÉNDICE D

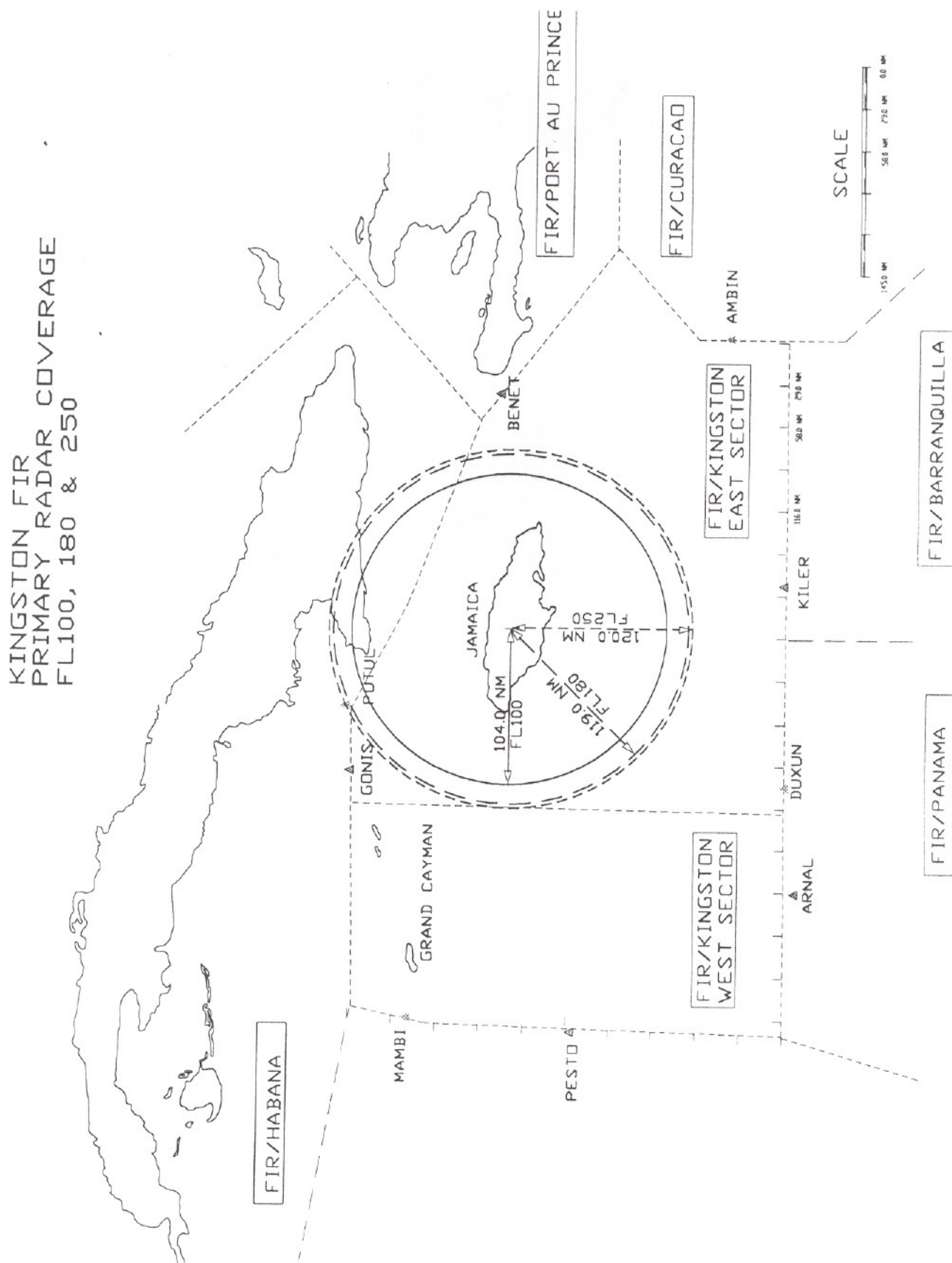
DIAGRAMA DE COBERTURA RADAR SSR DE CUBA



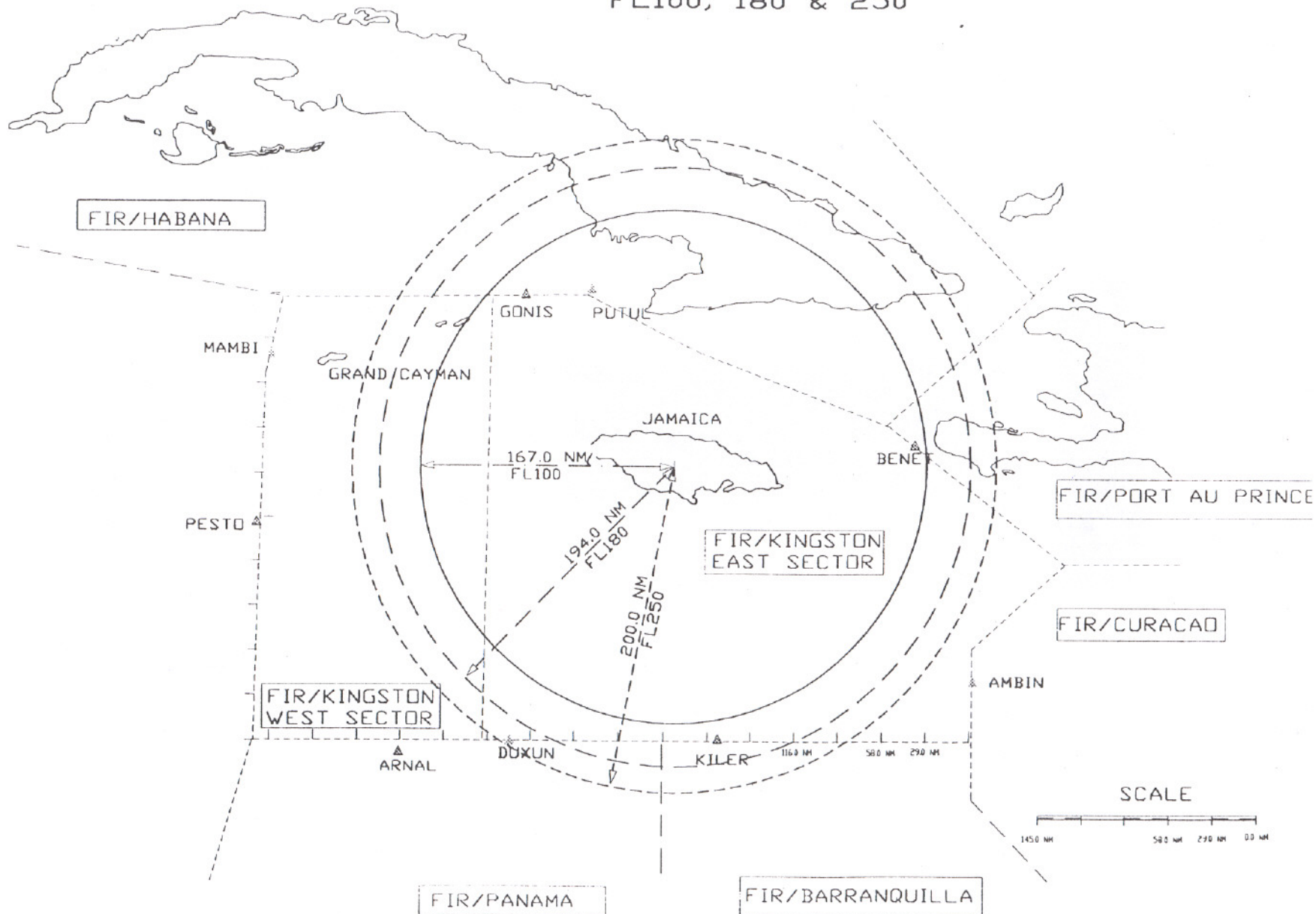


APÉNDICE E

DIAGRAMA DE COBERTURA RADAR PSR y SSR DE JAMAICA



KINGSTON FIR SECONDARY RADAR COVERAGE FL100, 180 & 250



APÉNDICE F**REVISIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO
DEL GRUPO DE TAREA SOBRE COMPARTICIÓN DE DATOS RADAR DEL CARIBE
CENTRAL****a) Términos de Referencia:**

Estudiar y asistir al Grupo de Trabajo C/CAR sobre la factibilidad de implementación del intercambio de datos radar en el área del Caribe Central basado en el Plan de Vigilancia contenida en la Tabla CNS4A del FASID y las Conclusiones y Directrices pertinentes del GREPECAS con vistas a proponer un plan subregional C/CAR de intercambio de datos radar y asesorar acciones para la concertación de acuerdos bilaterales y multilaterales para la implementación del intercambio de datos radar.

b) Programa de Trabajo

No.	Tareas	Fecha de cumplimiento
1	Basado en la información actualizada del Plan de Vigilancia -Tabla CNS4A correspondiente al Caribe Central y áreas vecinas, analizar la información de las instalaciones de radares de los Estados/Territorios/ Organizaciones del Caribe Central y compilar sus respectivos diagramas de cobertura. radar en los niveles de vuelo de 12.000 para área terminal y 25.000 pies para funciones en-ruta.	Mayo 2003
2	Proponer las fuentes primarias y secundarias de datos radar, así como las dependencias ATS que podrían beneficiarse del intercambio de esas fuentes de datos radar.	Noviembre 2003
3	Elaborar un Proyecto de Plan de Acción con vistas a la implementación de datos radar en el área C/CAR.	
4	Contribuir a mantener actualizados los datos de cualquier nueva implementación o cambio que se produzca en relación a la salida de servicio de cualquier instalación de radar. (Durante el período de trabajo del Grupo)	
5	Realizar un análisis de costo/beneficio para la implantación de los proyectos de intercambio de datos radar.	Junio 2004
6	Preparar un plan de intercambio de datos radar para la Sub-Región que permita compartir recursos en procura de un servicio de vigilancia radar de forma segura y eficiente.	Octubre 2003
7	Elaborar y recomendar un Documento de Acuerdo general como prototipo para Acuerdos bilaterales y/o multilaterales.	Noviembre 2004
8	Evaluar la información disponible sobre la densidad de tráfico en los FIRs y en otros espacios aéreos comprendidos en el Caribe Central con vistas a recomendar el uso de radar, así como el intercambio de datos radar.	Febrero 2004
9	Asistir y contribuir a la coordinación entre los Estados y Territorios del Caribe Central para la implementación del intercambio de datos radar.	Diciembre 2005
10	Distribuir los resultados del Programa de Trabajo a los miembros del Grupo de este Grupo de Tarea para su consideración.	Noviembre 2003

No.	Tareas	Fecha de cumplimiento
11	Informar en la 4ª Reunión de Trabajo del Grupo del Caribe Central los resultados del trabajo de este Grupo.	Febrero 2004
	.	

c) Composición

Antillas Neerlandesas, Cuba, Estados Unidos, Jamaica e IFATCA.

d) Relator

Vilmo Pieter, de Antillas Neerlandesas

**Cuestión 6 del
Orden del Día: Desarrollos en el área MET**

6.1 La Reunión concordó sobre la necesidad de efectuar el seguimiento a los asuntos MET aeronáuticos tratados en la primera reunión del Grupo, esencialmente sobre la actualización de las Tablas FASID MET2 y MET2A, así como otros asuntos MET, teniendo en cuenta los resultados pertinentes de las reuniones GREPECAS/11 y NACC/DCA/1. Asimismo, la Reunión examinó otras acciones propuestas para mejorar y desarrollar los servicios MET aeronáuticos en el Caribe Central. Los resultados de este examen por la reunión se presentan a continuación.

Acciones para resolver los problemas que afectan al intercambio de la información OPMET y asistencia para la elaboración y difusión de los mensajes SIGMET.

6.2 La Reunión tomó nota de los resultados del Proyecto Especial de Ejecución, COM/MET (SIP COM/MET), segunda fase, el cual se llevó a cabo del 23 de septiembre al 29 de octubre 2002, para los Estados/Territorios del Caribe Central y Oriental siguientes: Antigua y Barbuda, Barbados, Cuba, Granada, Haití, Jamaica, Martinica (Francia), República Dominicana, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tabago. El SIP fue ejecutado en conformidad con la Conclusión 9/7 del GREPECAS y la aprobación pertinente del Consejo de la OACI, con la finalidad de estudiar y recomendar a cada Estado/Territorio las medidas diseñadas para resolver con prontitud los problemas que afectan el intercambio de la información OPMET y para brindar asistencia sobre los procedimientos operacionales para la elaboración y difusión de los mensajes SIGMET, especialmente aquellos relacionados con los ciclones tropicales y la presencia de cenizas volcánicas.

6.3 Se informó a la Reunión que durante las visitas del experto de la OACI a los Estados/Territorios se realizaron reuniones con los representantes de las dependencias AIS, ATS, COM y MET, cubriendo un enfoque total de las responsabilidades y los procedimientos de estas dependencias operacionales relacionadas con el intercambio OPMET, y se concentraron en la necesidad de asegurar que los mensajes meteorológicos:

- a) se preparen de acuerdo con las disposiciones contenidas en el Anexo 3 – *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional de la OACI*, el Reglamento técnico [Capítulo C. 3.1] de la OMM y el Anexo 10 *Telecomunicaciones aeronáuticas* (Vol. II, Procedimientos de comunicación) de la OACI; y
- b) se distribuyan globalmente con base en los requerimientos del ANP CAR/SAM (Vol. I, ANP Básico, Parte IV - *Comunicaciones- Navegación – Vigilancia (CNS)* y Vol. II, FASID, Parte VI – *Meteorología*).

6.4 También el SIP verificó el estado de operación de la estación de trabajo STAR4 de uno (recepción) y de dos sentidos (recepción/transmisión), que permite recibir los productos del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) en la oficina MET y transmitir datos al centro mundial de pronósticos de área (WAFS) de Washington, incluyendo información OPMET (METAR, SPECI, TAF y avisos de cenizas volcánicas y ciclones tropicales). Asimismo, teniendo en cuenta las nuevas disposiciones introducidas por la Enmienda 72 al Anexo 3 de la OACI, aplicable desde el 1 de noviembre de 2001, con la introducción de la plantilla para los mensajes SIGMET relacionados con los avisos sobre cenizas volcánicas y ciclones tropicales, se hizo énfasis en las nuevas disposiciones sobre cenizas

volcánicas que deben estar en conformidad con las disposiciones del Anexo 3 de la OACI y usar los procedimientos establecidos en el *Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales* (Manual IAVW) – *Procedimientos operacionales y lista de puntos de contacto* (Doc 9766).

6.5 También, la Reunión fue informada que la Oficina NACC de la OACI remitió una copia del Informe Final SIP COM/MET respectivo a la Autoridad de Aviación Civil de cada uno de los Estados/Territorios visitados por el experto de la OACI. Cada informe contiene recomendaciones pertinentes, orientadas a ayudar a solucionar la problemática del referido intercambio. Además, se informó que con el propósito de contribuir al éxito del SIP COM/MET, la Oficina NACC, convocará a una reunión de implementación y seguimiento de las soluciones recomendadas por el SIP, a celebrarse durante el segundo trimestre de 2004. Esta reunión debería realizarse con la participación de los especialistas MET y COM de los Estados/Territorios interesados.

6.6 La Reunión recomendó que los Estados/Territorios del Caribe Central implicados en el SIP deberían elaborar lo antes posible un Plan de Acción para aplicar las Recomendaciones apuntadas en el Informe Final por el experto MET y solucionar los problemas que afectan el intercambio de información OPMET, y que aquellos Estados/Territorios que no fueron incluidos en el SIP COM/MET también deberían elaborar sus planes de acción para mejorar el intercambio de información OPMET.

Actualización de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A

6.7 La Reunión recordó la Conclusión 1/29 adoptada por la reunión C/CAR WG/1, la cual orientó al Grupo a que revisase las Tablas FASID MET2 y MET2A, en coordinación con el personal MET. También, la Reunión citó que la reunión GREPECAS/10 recomendó la necesidad de actualizar las tablas mencionadas con la finalidad de incluir en ellas los nuevos requerimientos que pueden existir para la diseminación de los datos OPMET, usando el Sistema Internacional de Comunicaciones por Satélite (ISCS) y el Sistema de Distribución por Satélite de Información relativa a la navegación aérea (SADIS) para la operación de los sistemas de difusión satelital del Servicio fijo aeronáutico (AFS), introducidos por la Enmienda 72 al Anexo 3, aplicable al 1 de noviembre de 2001.

6.8 La Reunión consideró que, dada la falta de participación de expertos MET en la labor del Grupo de Trabajo del Caribe Central y el hecho de que en la mayoría de los Estados/Territorios la tarea de revisión de las tablas FASID MET2 y MET2A no estaba subordinada a las Administraciones de Aviación Civil, era difícil para el Grupo realizar esta tarea, por lo que se propuso el reemplazo de la Conclusión 1/29 del Grupo por el siguiente nuevo Proyecto de Conclusión:

PROYECTO DE

CONCLUSIÓN 3/12 ACTUALIZACIÓN DE LAS PARTES CORRESPONDIENTES AL CARIBE CENTRAL DE LAS TABLAS FASID MET 2 Y MET 2A

Que las Administraciones de Aviación Civil de los Estados/Territorios del Caribe Central, en coordinación con sus respectivas Autoridades MET:

- a) revisen las partes correspondientes de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A del FASID CAR/SAM, para actualizar sus requisitos; y

- b) presenten a la Oficina Regional NACC de la OACI las propuestas de enmiendas debidamente documentadas, utilizando la forma que se incluye en el **Apéndice A** a esta parte del informe, antes del **28 de noviembre de 2003**.

Necesidad de capacitación para el personal MET

6.9 Con respecto a la necesidad de capacitación para el personal MET, la Reunión opinó que los Estados/Territorios del Caribe Central deberían mantenerse informados sobre el seguimiento de la Conclusión 10/39 del GREPECAS, apoyada por la Comisión de Navegación Aérea de la OACI, que tiene el propósito de implantar un proyecto de capacitación en la esfera de la meteorología aeronáutica, el cual se está coordinando entre la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Meteorológica Mundial (OMM) para proporcionar soluciones a corto y mediano plazo a la falta de personal capacitado en los Estados de las Regiones CAR/SAM en este campo. La Reunión recordó que la Comisión ha indicado que, de acuerdo con el *Modus Vivendi concertado entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Meteorológica Mundial* (Doc 7475), la OMM es la organización responsable que proporciona el servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Plan de transición para la fase final del WAFS en las Regiones CAR/SAM

6.10 La Reunión citó la Conclusión 11/71 del GREPECAS, la cual orientó la necesidad de que los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM adquiriesen las estaciones de trabajo del WAFS. Además, la Reunión recibió algunas informaciones actualizadas que enmendarían el cronograma del Plan de Transición para la fase final del WAFS en las Regiones CAR/SAM, pero consideró que, debido a que en la Reunión no estaban presentes expertos del área MET, se recomendaba que los especialistas MET del Subgrupo AERMET del GREPECAS, quienes se reunirán en junio de 2003, considerasen revisar el mencionado Plan. En el **Apéndice B** a esta parte del informe se muestra un borrador del mencionado Plan de Transición, que tiene propuestas de enmienda, el cual estaría sujeto a revisión por el Subgrupo AERMET.

6.11 También, la Reunión enfatizó la necesidad de recordar a los Estados/Territorios C/CAR que aún no lo hayan hecho, que lleven a cabo las acciones apropiadas a fin de adquirir las nuevas estaciones de trabajo del WAFS, y el hecho que la Oficina NACC de la OACI debería continuar el seguimiento a la Conclusión 11/71 del GREPECAS con la finalidad de cumplir con el Plan de Transición hacia la fase final del WAFS.

APÉNDICE B

BORRADOR DEL PROGRAMA DE TAREAS PARA APOYAR LA TRANSICIÓN HACIA LA FASE FINAL DEL WAFS (VER NOTA 1)

Tarea	Descripción de la tarea	Fecha propuesta de finalización
1	El WAFC de Washington brinda datos reticulares W/T a escala mundial en la clave GRIB	Terminada
2	El WAFC de Washington produce mapas SWH	Terminada
3	Los oficiales regionales MET de las Oficinas NACC y SAM de la OACI analizan la capacidad de los Estados para producir mapas de viento/temperatura basados en los datos GRIB.	Terminada
4	La OACI coordina con los Estados y usuarios si existe un requisito regional convalidado de mapas SWM para zonas geográficas limitadas.	Terminada
5	Estados Unidos proporciona a los fabricantes de estaciones de trabajo el soporte lógico para descifrar la clave BUFR.	Terminada
6	NWS-Estados Unidos proporciona las especificaciones técnicas de funciones con el fin de adquirir las nuevas estaciones de trabajo WAFS.	Terminada
7	Se clausuran los RAFC de Buenos Aires y Brasilia.	Terminada
8	Los Estados inician el proceso de adquisición de las nuevas estaciones de trabajo y de la capacitación para dar soporte a las estaciones con la instalación de las estaciones de trabajo prevista para noviembre de 2003.	abril 2003
9	Establecimiento de arreglos de distribución de respaldo para los productos WAFS	noviembre de 2002 (Ver nota 2)
10	Instrucción a ser completada en las estaciones de trabajo existentes, proporcionada a los Estados que necesiten ayuda para producir los mapas de viento/temperatura a partir de los datos GRIB*	mayo de 2003
11	Difusión satelital de pronósticos de prueba SIGWX con la clave BUFR	mediados de 2002
12	Todos los Estados que reciben productos GRIB están en capacidad de convertir los pronósticos GRIB en mapas de viento/temperatura*	mediados de 2003
13	Instrucción sobre la conversión operacional de BUFR a mapas SIGWX	mediados de 2003 - fines de 2004
14	Retiro de los mapas de viento/temperatura en formato T4 de la difusión satelital*	mediados de 2003
15	Distribución satelital de mapas SWH a escala mundial y de mapas SWM en formato BUFR	fines de 2003
16	Los Estados están en capacidad de operar el soporte lógico de decodificación y presentación visual para convertir los pronósticos SIGWX BUFR en productos operacionales gráficos	mediados de 2004
17	Retiro de los productos SIGWX T4 de la difusión satelital	julio 2005
Finaliza la transición del WAFS a la fase final		

Nota:

1. *Este programa está sujeto a la revisión por el Subgrupo AERMET del GREPECAS.*
2. *De acuerdo a la actualización del estado del plan realizado en marzo de 2003 con respecto a la tarea No. 9, se informó que los WAFS de Washington y Londres están finalizando los procesos de contingencia satelital, mediante los cuales se requerirán para todos los usuarios códigos de acceso a la contingencia.*

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

**Revisión de los Términos de Referencia y Programa de Trabajo del Grupo
de Trabajo del Caribe Central**

7.1 La Reunión revisó y realizó algunas enmiendas a los Términos de Referencia y al Programa de Trabajo del Grupo de Trabajo del Caribe Central con el propósito de enfatizar el enfoque del trabajo del Grupo hacia tareas de implementación para mejorar y desarrollar los sistemas y servicios de navegación aérea teniendo en cuenta los resultados del examen de las Cuestiones 1 al 6 del Orden del Día de esta reunión, incluyendo actualizaciones y adiciones de tareas según se muestra en el **Apéndice** a esta parte del Informe.

7.2 Basado en todo lo anterior, la Reunión decidió formular el siguiente Proyecto de Conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 3/13 TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL
GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR WG)**

Que, se adopten las enmiendas propuestas a los Términos de Referencia y al Programa de Trabajo del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG) que se muestran en el Apéndice a esta parte de Informe.

7.3 También, el Grupo expresó preocupaciones debido al hecho de que en las reuniones celebradas hasta ahora no han participado especialistas MET ni SAR de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, lo cual estaba dificultando el tratamiento de los asuntos MET y SAR. Sin embargo, la Reunión reconoció que parte del trabajo regional se ha realizado en las esferas MET y SAR en otros grupos, reuniones y foros. No obstante, la Reunión recordó que esos asuntos también eran muy importantes, por lo que se debería estudiar y aplicar soluciones a esa problemática. La Reunión comenzó a elaborar algunas alternativas de solución, pero finalmente acordó que el Grupo debería informar estos problemas a los Directores de Aviación Civil instándoles a considerar y aplicar soluciones a los problemas mencionados. En consecuencia, acordó el siguiente Proyecto de Conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 3/14 NECESIDAD DE ESTUDIAR Y APLICAR SOLUCIONES A LOS
PROBLEMAS QUE EXISTEN EN EL GRUPO DE TRABAJO C/CAR
PARA TRATAR TAREAS RELACIONADAS CON ASUNTOS MET Y
SAR**

Que, se estudien y se adopten medidas para solucionar los problemas de falta de participación de especialistas MET y SAR en los trabajos del Grupo de Trabajo C/CAR, lo cual está dificultando el desarrollo de las tareas asignadas relacionadas con las asuntos MET y SAR.

7.4 Además, la Reunión recordó que para lograr más avance en el trabajo del Grupo de Trabajo C/CAR, sus Grupos de Tarea deberían realizar más labor durante el período entre reuniones del Grupo, incluyendo la coordinación utilizando medios de comunicación electrónicos.

APÉNDICE

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

1 Antecedentes

El Grupo de Trabajo del Caribe Central fue establecido por la Conclusión 4/10 de la Cuarta Reunión de Directores de Aeronáutica Civil del Caribe Central, celebrada en Islas Caimanes del 17 al 20 de mayo de 2000, para tratar ~~en las~~ cuestiones de desarrollo de los sistemas/servicios de navegación aérea en el Caribe Central. También la Reunión mencionada acordó que la OACI debería asistir al establecimiento del Grupo de Trabajo y proveer servicios de Secretaría. Se circuló un ~~Un~~ borrador de los Términos de Referencia y Programa de Trabajo ~~ha sido circulado~~ a los Estados/Territorios/Organismos ~~Organizaciones~~ Internacionales del Caribe Central invitándolos a nominar su miembro respectivo de este Grupo de Trabajo. La Reunión también consideró que era necesario transferir el trabajo del Grupo de Tarea ATS del C/CAR e incorporándolo en las tareas del Grupo de Trabajo del Caribe Central. ~~También acordó que el Grupo de Trabajo del C/CAR debería reunirse antes de la 5ª Reunión C/CAR DCA.~~

La Primera Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG/1) se celebró en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, del 19 al 23 de febrero de 2001. La segunda reunión del Grupo (C/CAR/WG/2) se celebró en Pétiön Ville, Haití, del 18 al 22 de febrero de 2002. La Tercera Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG/3) se celebró en Willemstad, Curazao, Antillas Neerlandesas, del 24 al 28 de marzo de 2003.

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

Que:

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

- e) se programe una reunión del grupo de trabajo antes de la 5ª Reunión de Directores de Aviación Civil del C/CAR.

2 Términos de Referencia

- a) El Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG) examinará continuamente los problemas sub-regionales en todas las áreas de Navegación Aérea (AIS/AGA/ATM/CNS/MET/SAR) de los Estados y Territorios dentro de los límites geográficos de las FIR Curaçao, La-Havbana, Kingston, Miami Oceanic, Houston Oceanic, Nassau, Port-au-Prince y Santo Domingo;
- b) Promover, coordinar y dar seguimiento a la implantación de los requerimientos AIS/AGA/ATM/CNS/MET/SAR delestablecidos en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM de los Estados/Territorios del área de responsabilidad del C/CAR WG, así como para el cumplimiento de las conclusiones del GREPECAS teniendo en cuenta los SARPS de la OACI; y
- c) Identificar y proponer acciones correctivas a las carencias y deficiencias en los sistemas/servicios de la navegación aérea que afectan a la aviación civil internacional las operaciones en el área de responsabilidad del C/CAR WG.

3 Objetivos

Los objetivos del C/CAR WG en cada área de navegación aérea son los siguientes:

Aeródromos (AGA)

Estudiar las cuestiones AGA y recomendar acciones que deberían tomarse implementarse relacionadas con la planificación e implantación del desarrollo regional relativas a las operaciones de los aeródromos, características físicas, instalaciones, servicios y salvaguardia en relación con la seguridad de los aeródromos y su eficiencia, así como la protección del medio ambiente en los aeródromos y en a su alrededor de los aeródromos.

Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS)

Estudiar las cuestiones CNS y recomendar acciones relacionadas con las carencias/deficiencias y sus soluciones, la planificación e implantación del desarrollo regional relativos a los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia, proponiendo planes de acción, y contribuir a la coordinación y seguimiento de su implantación.

Gestión del Tránsito Aéreo (ATM)/Búsqueda y Salvamento (SAR)

Estudiar cuestiones [ATM y SAR](#) y recomendar acciones, [contribuir a la coordinación y efectuar el seguimiento de las cuestiones](#) -relacionadas con la planificación e implantación del desarrollo regional relativas a la Gestión del Espacio Aéreo (ASM), Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM), Búsqueda y Salvamento (SAR) y [los](#) programas de garantía de calidad ATS.

Meteorología (MET)

Estudiar [las](#) cuestiones [MET](#) y recomendar acciones que ~~deberían tomarse~~ [implementarse, contribuyendo a la coordinación y seguimiento de las cuestiones](#) relacionadas con la planificación e implantación del desarrollo regional relativas a observación, predicción e intercambio de información meteorológica ~~operacional~~ [operacional \(OPMET\)](#), funcionamiento y utilización de [WAFS](#).

Servicios de Información Aeronáutica (AIS)

Estudiar ~~cuestiones relacionadas con~~ la planificación ~~e i~~ [implementación](#) del desarrollo Regional relativas a Automatización de los Servicios de Información Aeronáutica, procesamiento de bases de datos y de [la](#) documentación integrada de información aeronáutica, [así como la](#) normalización de Cartografía Aeronáutica y su evolución hacia la prestación de servicios de información en formatos electrónicos y programas de Garantía de Calidad, [proponiendo planes de acción y contribuyendo a la coordinación y seguimiento de estas cuestiones](#).

4 Programa de Trabajo

No	Tarea	Prioridad	Finalización	Responsable
1	Revisar, ~~y promover,~~ contribuir a coordinar y proponer acciones pertinentes para la implantación de los requisitos AIS/AGA/ATM/CNS/MET/SAR ~~de~~ establecidos en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM.	A	Permanente	C/CAR WG
2	Revisar, ~~y~~ proponer acciones y efectuar el seguimiento para ~~llevar a cabo~~ la implantación de las recomendaciones/conclusiones de CAR/SAM/3 RAN y las conclusiones de GREPECAS relacionadas con todos los campos de Navegación Aérea.	A	Permanente	C/CAR WG
3	Revisar la ~~list~~ base de datos de las deficiencias en las áreas AIS/AGA/ATM/CNS/MET/SAR para cada Estado/Territorio y proponer acciones correctivas.	A	Permanente	C/CAR WG
4	~~Contribuir a Desarrollar y~~ mantener actualizados los Planes Nacionales de Implementación Transición CNS/ATM de los Estados/Territorios del Caribe Central.	A	Permanente	C/CAR WG
5	Revisión de las Cartas de Acuerdo entre los ACCs del Caribe Central y de aquellas FIRS adyacentes, contribuir a la coordinación y recomendar acciones correctivas en caso de ser necesario.	B	Permanente	Estados, Territorios, C/CAR WG

SUMARIO DE DISCUSIONES

APÉNDICE A LA CUESTIÓN 7 DEL ORDEN DEL DÍA

7A-4

No	Tarea	Prioridad	Finalización	Responsable
6	Revisión de la Red de Rutas ATS en el Caribe Central, recomendar cambios si se requieren en coordinación con las FIRs adyacentes y recomendar soluciones sobre el congestionamiento en algunas de las rutas ATS que cruzan la subregión.	A	C/CAR WG/ 34	Grupo de Tarea ~~ATM~~ ~~de~~ ~~Rutas ATS~~
7	~~Hacer~~ Realizar el seguimiento a la implantación del uso obligatorio del transpondedor SSR modo C en el Caribe Central.	A	C/CAR WG/ 34	C/CAR WG, Secretaría
8	Realizar el ~~Hacer~~ seguimiento a la implantación del uso obligatorio del ACAS II en el Caribe Central.	A	C/CAR WG/ 34	C/CAR WG, Secretaría
9	Identificar, evaluar y recomendar acciones para mejorar asuntos relacionados con la seguridad operacional en las áreas de movimiento de los aeropuertos internacionales del Caribe Central debido a deficiencias en las áreas de AGA, ATS, CNS y OPS- ~~en el Caribe Central~~ .	B	C/CAR WG/ 35	C/CAR WG
10	Estudiar los incidentes ATS y proponer la implantación de programas de garantía de la calidad ATS en el Caribe Central.	A	C/CAR WG/ 34	C/CAR WG, Secretaría
11	Examinar y proponer soluciones para la contratación del personal/ entrenamiento ATS y aspectos administrativos de las dependencias ATS del Caribe Central.	B	C/CAR WG/ 35	C/CAR WG
12	Estudiar y proponer soluciones del uso de la fraseología ATS no estandarizada y en especial del idioma inglés para los Estados que no son de habla inglesa en el Caribe Central.	A	C/CAR WG/ 34	C/CAR WG, Secretaría
13	~~Tomar~~ Recomendar las acciones necesarias para desarrollar y asistir a los Estados /Territorios en la implantación de un Plan de Automatización AIS en el Caribe Central, desarrollando las bases de datos pertinentes .	A	C/CAR WG/ 34	C/CAR WG, Secretaría
14	~~Desarrollar~~ Efectuar la coordinación, asistencia y el seguimiento de la implementación de un Sistema de Garantía de Calidad AIS/ MAP estándar en y asistir en su implantación a los Estados/Territorios del Caribe Central.	A	C/CAR WG/ 34	C/CAR WG, Secretaría
15	Identificar las necesidades de entrenamiento de todo el personal que utiliza información MET en sus operaciones, incluyendo la instalación, mantenimiento y reparación de equipo meteorológico de alta tecnología.	A	C/CAR WG/ 34	C/CAR WG
16	~~Asistir y contribuir a la coordinación entre los Estados/Territorios C/CAR para la Desarrollar un plan de~~ implantación de la compartición de datos radar en el Caribe Central.	B	~~A determinar~~ C/CAR WG/5	Grupo Tarea Compartición Datos Radar
17	Revisar la cobertura de comunicaciones VHF AMS (R) en los espacios aéreos d el Caribe Central y recomendar acciones para su completar la misma.	A	C/CAR WG/ 34	Grupo Tarea Cobertura VHF/AMS
18	~~Contribuir a la coordinación y efectuar el~~ Dar seguimiento a la ~~Implantación~~ Total del WGS-84 en los Estados/Territorios del Caribe Central y en las regiones adyacentes, así como recomendar acciones para resolver las discrepancias de los datos publicados en los AIP .	A	Permanente	C/CAR WG
19	Gestionar un estudio y recomendar un plan para la implantación del GNSS, incluyendo sus sistemas de aumentación.	B	A determinar	A determinar
20	~~Asistir y contribuir a la coordinación y seguimiento de la implementación de~~ Estudiar la planificación y el criterio posible ~~para~~ los enlaces de datos aire-tierra VHF (VDL).	B	A determinar	A determinar

No	Tarea	Prioridad	Finalización	Responsable
21	~~Proponer un Revisar el plan de acción subregional C/CAR para la implementación de la ATN y sus aplicaciones, transición del AFTN hacia el AMHS contribuyendo a su coordinación y seguimiento.~~	B	A determinar	~~TMG MEVA~~ C/CAR WG
22	~~Identificar y estudiar escenarios ATM y CNS en la Subregión C/CAR con vistas a mejorar e implementar estos sistemas/servicios.~~	A	C/CAR WG/5	C/CAR WG
223	Desarrollar un plan subregional C/CAR de implementación CNS/ATM, para el Caribe Central	A B	A determinar C/CAR WG/5	C/CAR WG
234	Efectuar el Dar seguimiento a la implantación de la separación longitudinal mínima de 10 minutos y/o 80 RNAV en el Caribe Central.	A	C/CAR WG/ 34	Secretaría, IATA

5 Prioridad

- A** Tareas de alta prioridad con relación a las cuales debe acelerarse el trabajo.
- B** Tareas de mediana prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo lo más pronto posible, pero sin detrimento de las tareas de prioridad **A**.
- C** Tareas de menor prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo según lo permitan el tiempo y los recursos, pero sin detrimento a las tareas de prioridad **A** y **B**.

6 Miembros

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

Nota: Se invitará a Colombia, México, Panamá, Venezuela y COCESNA a participar en Reuniones del C/CAR WG para tratar cuestiones de coordinación con las FIR adyacentes al Caribe Central.

7 Presidente y Vicepresidente del Grupo de Trabajo C/CAR

El presidente tendrá un período de mandato de 3 años para proveer continuidad y un vínculo de comunicación entre la Oficina Regional NACC de la OACI y los miembros del C/CAR WG entre las reuniones. Un participante del Estado/Territorio anfitrión serviráserá elegido como vicepresidente de la reunión correspondiente.

El presidente del gGrupo de tTrabajo C/CAR hará la presentación de los resultados de cada reunión del gGrupo a la correspondiente reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central.

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Otros asuntos**

Sede de la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central

8.1 En conformidad con el programa de rotación de las reuniones (refiérase al **Apéndice**), la Secretaría informó a la Reunión que República Dominicana está programada para ser anfitriona de la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central a mediados de febrero de 2004. Dado que República Dominicana no participó en esta Reunión, la Secretaría informaría y coordinaría directamente con ese Estado con respecto a la posibilidad de ser anfitriones de la Cuarta Reunión C/CAR/WG.

Elección del Presidente del Grupo para el próximo periodo

8.2 En conformidad con los Términos de Referencia del C/CAR/WG, el Sr. Jacques Boursiquot, el actual Presidente, había terminado su periodo de tres años para el cuál fue electo. La Reunión expresó su satisfacción con su excelente desempeño. Se invitó a la Reunión a elegir un Presidente para el siguiente periodo de tres años. Antillas Neerlandesas propuso la reelección del actual Presidente para el siguiente periodo de tres años. Esta moción fue apoyada por Jamaica y Estados Unidos y aprobada por la Reunión. La Reunión felicitó a Jacques Boursiquot por su renombramiento.

Agradecimiento por el trabajo de Gustavo de León

8.3 Jamaica solicitó a la Secretaría transmitir al anterior Secretario del C/CAR/WG, Sr. Gustavo de León, su agradecimiento por el excelente apoyo brindado al Grupo durante sus primeros dos años de existencia. y sus felicitaciones por su nombramiento en la Sección ATM en la Sede de la OACI. Todos los participantes de la Reunión concordaron con este parecer.

APÉNDICE

**PROGRAMA PARA LA ROTACIÓN DE SITIOS DE REUNIONES FUTURAS
DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL**

<u>Fecha</u>	<u>Estados / Territorios</u>
2004	República Dominicana
A ser determinada	Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México
A ser determinada	Cuba
A ser determinada	Jamaica
A ser determinada	Estados Unidos
A ser determinada	Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México
A ser determinada	Aruba
A ser determinada	Bahamas
A ser determinada	Islas Turcas y Caicos
A ser determinada	Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México
A ser determinada	Islas Caimanes