



Organización de Aviación Civil Internacional
OFICINA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

C/CAR WG/5-NI/03
18/01/05

Quinta Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG/5)
Ciudad de México, México, 21 al 24 de febrero de 2005

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Seguimiento de las acciones tomadas respecto a las Conclusiones/Decisiones
vigentes de reuniones previstas**

**1.2 Revisión de las Conclusiones/Decisiones de las Reuniones C/CAR
DCA**

CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN C/CAR DCA/7 RELATIVAS AL C/CAR WG

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota presenta las conclusiones de la Reunión C/CAR DCA/7 de
interés para el Grupo de Tarea.

Referencias :

- Informe de la Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil
del Caribe Central (C/CAR DCA/7), San Juan, Puerto Rico, 28
de junio al 1 de julio de 2004.

1. Introducción

1.1 Las conclusiones relevantes de la Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil del
Caribe Central se incluyen en el **Apéndice** a esta nota para consideración en el desarrollo de las
actividades del C/CAR/WG.

REVISIÓN DE LAS CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN C/CAR DCA/7 RELEVANTES PARA EL C/CAR WG

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
GEN	CONCLUSIÓN 7/1 PRIORIZACIÓN DE LOS PROYECTOS DE CONCLUSIÓN REFERIDOS POR EL GRUPO DE TRABAJO DEL CARIBE CENTRAL Que el Grupo de Trabajo C/CAR, al referir sus Proyectos de Conclusión a las reuniones de Directores de Aviación Civil, agreguen información que enfatice aquellas conclusiones cuyas acciones sean más críticas y establezca prioridades.	C/CAR WG	Se discutirá bajo la cuestión 6 del Orden del Día.	Válida
ATM	CONCLUSIÓN 7/4 APOYO A LOS TRABAJOS DE IMPLEMENTACIÓN DE LA RVSM EN EL CARIBE CENTRAL Que los Estados/Territorios continúen el apoyo al C/CAR WG para que, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, finalice los trabajos y actividades del programa que lleva acabo para la implementación de la RVSM en el Caribe Central el 20 de enero de 2005.	C/CAR WG	Se proporcionará información sobre la implementación RVSM en las FIR de la Región CAR.	Finalizada
ATM	CONCLUSION 7/5 IMPLEMENTACIÓN DE LA SEGUNDA FASE DE RUTAS RNAV EN EL CARIBE CENTRAL Que los Estados/Territorios del C/CAR, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, implementen la segunda fase de Rutas RNAV en el C/CAR señalada en el Apéndice A a esta parte del informe.	C/CAR WG	La propuesta de enmienda S ATM 04-04 indicó el 17 de marzo de 2005 para implementar las rutas. Se discutirá bajo la cuestión 3.2 del Orden del Día.	Válida
ATM	CONCLUSIÓN 7/6 ESTUDIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL RNP EN EL CARIBE CENTRAL Que el C/CAR WG, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, lleven a cabo los estudios y presenten en la C/CAR DCA/8 un plan de acción para la implementación del RNP en el C/CAR basado en la información del Apéndice B a esta parte del informe (<i>Adjunto1 a este Apéndice</i>).	C/CAR WG	Se discutirá bajo la cuestión 3.2 del Orden del Día.	Válida

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
ATM	CONCLUSIÓN 7/7 INCLUSIÓN EN EL PROGRAMA DE TRABAJO DE C/CAR WG DEL DESARROLLO DE PROGRAMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL ATS Que el C/CAR WG desarrolle, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, un programa de gestión de la seguridad operacional ATS con objetivos y niveles mínimos aceptables para el Caribe Central a fin de garantizar la seguridad en la provisión de los Servicios de Tránsito Aéreo y de reducir incidentes ATS, y que los resultados se presenten a la próxima reunión de C/CAR DCA.	C/CAR WG	La Oficina NACC organizará un seminario de programas de gestión de seguridad operacional ATM. Se discutirá bajo la cuestión 3.2 del Orden del Día.	Válida
ATM	CONCLUSIÓN 7/8 DESARROLLO DE PLANES DE CONTINGENCIA ATM PARA LA REGIÓN CAR Que, los Estados/Territorios C/CAR que aún no lo hayan hecho: a) elaboren sus planes de contingencia ATM para el espacio aéreo (CTA/UTA/FIR) y aeródromos bajo su jurisdicción; b) envíen a la Oficina Regional NACC de la OACI una copia de su Plan de Contingencia ATM a más tardar el 30 de noviembre de 2004; y c) celebren acuerdos bilaterales y/o multilaterales con los Estados/Territorios responsables del espacio aéreo vecino, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, para elaborar un Plan Regional de Contingencia ATM utilizando las guías presentadas en el Apéndice C a esta parte del informe (Adjunto 2 a este Apéndice).	C/CAR WG	Haití finalizó su plan. República Dominicana está coordinando el suyo. Se discutirá bajo la cuestión 3.2 del Orden del Día.	Válida

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
AIS/ MAP	CONCLUSIÓN 7/9 IMPLEMENTACION TOTAL DEL WGS-84 Considerando que los sistemas RNAV y RNP, incluyendo la RVSM, que están en fases avanzadas de implementación, y que para su eficiente aplicación se requiere de una rigurosa precisión e integridad de los datos en que se basan, los Estados/Territorios del C/CAR acuerdan: a) dar un mayor y fuerte seguimiento a la implementación total del Sistema WGS-84; b) establecer como fecha límite para la implementación total del WGS-84 en los Estados/Territorios del Caribe Central el 30 de noviembre de 2004; c) desarrollar acuerdos de asistencia técnica en los que se aproveche la experiencia que han obtenido los Estados que ya han implementado el sistema en sus territorios; d) asignar al C/CAR WG para que electrónicamente lleve a cabo la tarea de preparar y completar las tablas que aparecen en el Apéndice D a esta parte del informe, de forma que los Estados/Territorios con FIRS adyacentes determinen bilateralmente las coordenadas geográficas de los puntos comunes en los límites de las FIRS, así como su normalización y publicación, para el 30 de noviembre de 2004; e) requerir a la Oficina Regional mediar como conciliadora para pronta resolución en los casos en que surja alguna discrepancia.	C/CAR WG	Se discutirá bajo la cuestión 3.1 del Orden del Día. Se espera que el Grupo de Tarea AIS/MAP presente información al respecto.	Válida
GEN	CONCLUSION 7/10 DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA Los Directores de Aviación Civil de los Estados/Territorios del Caribe Central preocupados por el gran número de Deficiencias de Navegación Aérea y concientes de su responsabilidad de corregirlas, acordaron: a) revisar minuciosamente las Deficiencias de Navegación Aérea identificadas en sus Estados/Territorios, en particular aquellas que tienen un gran impacto en la Seguridad Operacional; b) usar este análisis para desarrollar una estrategia y actividades para la resolución de estas deficiencias de alto riesgo; y c) enviar a la Oficina NACC los Planes de Acción (Apéndice F a esta parte del Informe) apropiados para la corrección de sus respectivas Deficiencias de Navegación Aérea a más tardar el 30 de diciembre del 2004	C/CAR WG	Se discutirá bajo la cuestión 2 del Orden del Día.	Válida

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
ATM	CONCLUSIÓN 7/12 IMPLEMENTACIÓN DE LA FIR BAHAMAS Que, a) Bahamas, Cuba, Haití y los Estados Unidos identifiquen claramente las dimensiones del espacio aéreo de la FIR propuesta por Bahamas; b) Bahamas y los Estados Unidos trabajen para definir las responsabilidades operacionales en la nueva FIR; c) cuando sea necesario, la Oficina NACC OACI invite a otros Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales involucrados, unirse en el proceso; y d) los Estados involucrados mantengan informada a la Oficina NACC sobre los avances	Bahamas Cuba Estados Unidos Haití OACI	Se discutirá bajo la cuestión 3.2 del Orden del Día.	Válida
ATM	CONCLUSION 7/13 APOYO PARA UNA INTEGRACION OPERACIONAL DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM EN EL CCAR Que los Estados/Territorios del Caribe Central soliciten al Grupo de Trabajo del Caribe Central que, a) desarrolle, en coordinación con la Oficina Regional NACC, un plan de acción para la automatización regional ATM en el C/CAR basado en la información señalada en el Apéndice G a esta parte del Informe; y, b) presente en la próxima reunión C/CAR DCA/8 un plan de acción para la automatización regional ATM en el C/CAR.	C/CAR WG	Se discutirá bajo la cuestión 3.4 del Orden del Día.	Válida

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
MCI	CONCLUSIÓN 7/14 PLAN REGIONAL DE RESPUESTA A UN ACCIDENTE DE AVIACIÓN CIVIL CON VÍCTIMAS EN MASA PARA EL CARIBE Que, a) la PAHO designe al Relator del Nuevo Grupo de Tarea MCI del Caribe; b) la composición inicial del Grupo de Tarea MCI del Caribe incluya a Jamaica, Trinidad y Tabago, los Estados Unidos (USCG), CDERA, la OACI y la OPS; y c) el relator de la PAHO convoque una reunión del Grupo de Tarea MCI del Caribe en Barbados durante el 2004, para coordinar la finalización del Plan Regional de Respuesta a un Accidente de Aviación Civil con Víctimas en Masa para el Caribe, basándose en la ampliación del proyecto del Plan Regional de Respuesta a un Accidente de Aviación Civil con Víctimas en Masa para la Región del Caribe Oriental existente, para que se incluya a la Región C/CAR en el mismo.	Estados Unidos Jamaica Trinidad y Tabago CDERA OACI PAHO		Válida
OPS	CONCLUSIÓN 7/15 ENFOQUE DEL SISTEMA USOAP Que, los Directores de Aviación Civil del Caribe Central tomando en cuenta el esfuerzo que tendrá que realizarse para cumplir con los requerimientos del enfoque del sistema del Programa Universal de la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), acordaron: a) nombrar un Coordinador Nacional de Vigilancia de la Seguridad Operacional en donde se requiera; b) apoyar la participación del Coordinador Nacional de Vigilancia de la Seguridad Operacional en los seminarios/talleres programados para el 26-27 de septiembre del 2004, y c) solicitar a la Oficina NACC de la OACI realizar un evento similar en la Región.	C/CAR WG	Se discutirá bajo la cuestión 4 del Orden del Día.	Válida

ÁREA	CONCLUSIÓN	ACCIÓN PARA	COMENTARIOS Y SEGUIMIENTO	ESTADO
GEN	CONCLUSIÓN 7/16 REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE Que los Directores de Aviación Civil del Caribe Central, a) apoyen la realización de la Reunión NACC/DCA/2 como programada en Tegucigalpa, Honduras en la segunda mitad del 2005; b) sugieran temas para la Orden del Día de esta reunión a la oficina NACC de la OACI; c) consideren los resultados de la Reunión C/CAR/WG/5 de manera electrónica, y d) si fuera necesario, convocar a una Reunión de la C/CAR/DCA el día anterior a la celebración de la Reunión NACC/DCA/2.	Directores	Se discutirá bajo la cuestión 7 del Orden del Día.	Válida

ADJUNTO 1 AL APÉNDICE

PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN RNP EN LAS FIRs (INVOLUCRADAS)

Actividades	Área Responsable	Fecha de inicio	Fecha de finalización	Estado de aplicación	Observaciones
1. Acuerdo Regional para la implantación de la RNP en las Regiones CAR/SAM	GREPECAS				El GREPECAS/12 alcanzo un acuerdo regional para la implantación de RNP en las Regiones CAR/SAM.
2. Identificación de la necesidad operacional (RNP 10, 5, 4)	Estados				
3. Estudio del impacto en el espacio aéreo.	Estados				Se debe considerar el empleo de herramientas de simulación del espacio aéreo.
4. Establecimiento de los procedimientos para Aprobación RNP.					- Documentos de referencia: • Manual RNP (Doc. 9613) • Leaflet NO. 2 rev. 1: AMJ 20X2 - JAA Guidance Material on Airworthiness Approval and Operational Criteria for the Use of Navigation Systems in European Airspace Designated for Basic RNAV Operations
5. Análisis de costo - beneficio entre Proveedores ATS y Usuarios.	Estados / Usuarios				
6. AIC para la difusión de la información.	Estados				
7. Desarrollar Documentación Regional	GREPECAS Estados				
8. Coordinación entre proveedores ATS y usuarios.	Estados / Usuarios				

Actividades	Área Responsable	Fecha de inicio	Fecha de finalización	Estado de aplicación	Observaciones
9. Establecimiento y mantenimiento actualizado de un registro de aeronaves aprobadas RNP	CARSAMMA				
10. Establecimiento de una cantidad mínima de aeronaves aprobadas RNP antes de iniciar los ensayos.	Estados				
11. Programa para la evaluación de la seguridad operacional del espacio aéreo.	Estados/ CARSAMMA				
12. Programa de recolección de la información para la evaluación de seguridad y de la disponibilidad operacional.	Estados y Usuarios				
13. Publicación de un AIC informando a la comunidad aeronáutica la introducción de RNP	Estados				
14. Publicación de un Suplemento AIP con los procedimientos y requisitos aplicables.	Estados				
15. Notificación a la CARSAMMA de: Aeronaves aprobadas RNP 4/5	Estados				

Actividades	Área Responsable	Fecha de inicio	Fecha de finalización	Estado de aplicación	Observaciones
16. Desarrollar capacitación RNP para los controladores de tránsito aéreo	Estados				
17 Evaluación de la Seguridad Preliminar	Estados /CARSAMMA				
18 Evaluación final de la Seguridad operacional	Estados /CARSAMMA				
19 Evaluación de la Disponibilidad Operacional	CARSAMMA				
20 Decisión de continuar o posponer los ensayos pre-operacionales	Estados				
21 Fecha de implantación de la RNP	Estados				

ADJUNTO 2 AL APÉNDICE**PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM
PARA LA CTA/UTA/FIR**

OBJETIVO: Este plan de contingencia contiene los arreglos para asegurar la seguridad continua de la navegación aérea en el caso de una interrupción parcial o total de los servicios de tránsito aéreo (ATS), la cual está relacionada con el Anexo 11 de la OACI – *Servicios de Tránsito Aéreo*, Capítulo 2, párrafo 2.28. El plan de contingencia deberá diseñarse para proveer rutas alternativas, utilizando las aerovías existentes, las cuales en la mayoría de los casos, permitirán a los operadores de aeronaves a volar a través de o evitando el espacio aéreo dentro de la CTA/UTA/FIR (XXX).

GESTIÓN DE TRÁNSITO AÉREO**Responsabilidades ATS**

Las consideraciones tácticas ATC durante los periodos de sobrecarga pueden requerir la reasignación de rutas o porciones requeridas.

Las rutas alternativas deberán diseñarse para utilizar al máximo las estructuras de rutas existentes y los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia.

En el caso de que no puedan proveerse servicios ATS dentro de la CTA/UTA/FIR (XXX), la Autoridad de Aviación Civil deberá publicar el NOTAM correspondiente indicando lo siguiente:

- a) Hora y fecha de inicio de las medidas de contingencia;
- b) Espacio aéreo disponible para el aterrizaje y sobrevuelo de tránsito y espacio aéreo a ser evitado;
- c) Detalles de las instalaciones y servicios disponibles o no disponibles y cualquier límite en la provisión de servicios ATS (por ejemplo, ACC, APP, TWR y FIS), incluyendo la fecha de restauración de los servicios, en caso de ser posible;
- d) Información acerca de las provisiones preparadas para los servicios alternativos;
- e) Rutas de contingencia ATS;
- f) Procedimientos a seguir por las unidades ATS vecinas;
- g) Procedimientos a seguir por los pilotos; y
- h) Cualquier otro detalle relacionado con las interrupciones y con las acciones que se están tomando que pudieran ser útiles para los operadores de aeronaves.

En caso de que la DGAC no pueda emitir un NOTAM, la CTA/UTA/FIR (alternativa) deberá tomar acción para emitir el NOTAM informando acerca del cierre del espacio aéreo, siempre y cuando haya sido notificada por la DGAC correspondiente o por la Oficina Regional NACC de la OACI.

Separación

El criterio de separación será aplicado de acuerdo con los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) y con los *Procedimientos suplementarios regionales* (Doc 7030).

Restricciones de nivel

En lo posible y en relación con los niveles de crucero, se le dará prioridad a las aeronaves que estén en vuelos internacionales de larga distancia.

Otras medidas

Pueden tomarse otras medidas relacionadas con el cierre de espacio aéreo y con la ejecución de un esquema de contingencia con la CTA/UTA/FIR (XXX) de la siguiente manera:

- a) Suspensión de todas las operaciones VFR;
- b) Demora o suspensión de las operaciones IFR de aviación general; y
- c) Demora o suspensión de operaciones IFR comerciales.

TRANSICIÓN AL ESQUEMA DE CONTINGENCIA

Durante los periodos de incertidumbre cuando es posible que haya cierres de espacio aéreo, los operadores de aeronaves deberán estar preparados para un posible cambio de encaminamiento mientras se encuentran en ruta; para familiarizarse con rutas alternativas establecidas en el esquema de contingencia, así como a estar alertas por lo que pueda ser publicado por un Estado a través de un NOTAM o un AIP.

En el caso de que ocurra un cierre de espacio aéreo que no ha sido divulgado, el ATC debería, en lo posible, transmitir a todas las aeronaves en su espacio aéreo, qué espacio aéreo está cerrado y que estén en espera de instrucciones posteriores.

Los proveedores de servicios ATS deberían reconocer que cuando se divulga un cierre de espacio aéreo o de aeropuertos, las aerolíneas individuales pueden tener requerimientos diferentes dentro de sus compañías, respecto a encaminamientos alternativos. El ATC deberá estar alerta a responder cualquier requerimiento de una aerolínea y reaccionar de acuerdo a las medidas de seguridad operacional.

TRANSFERENCIA DE CONTROL Y COORDINACIÓN

La transferencia de control y comunicaciones deberá realizarse en los límites comunes de la FIR entre las unidades ATS, a menos que exista un acuerdo mutuo de que se realice en las unidades ATS adyacentes. Los proveedores ATS deberían también revisar los requerimientos actuales de coordinación tomando en cuenta las operaciones de contingencia o el poco tiempo de aviso de un cierre de espacio aéreo.

PROCEDIMIENTOS DE PILOTOS Y OPERADORES

Los pilotos deben estar atentos de que en vista de las circunstancias internacionales actuales, un encaminamiento de contingencia que requiera que una aeronave opere fuera de la afluencia de tránsito aéreo normal, podría resultar en una interceptación por una aeronave militar. Por lo tanto, los operadores de aeronaves deben estar familiarizados con los procedimientos internacionales de interceptación contenidos en el Anexo 2 de la OACI – *Reglamento del Aire*, párrafo 3.8 y Apéndice 2, Secciones 2 y 3.

Los pilotos necesitan observar continuamente la frecuencia VHF de emergencia 121.5 MHz y deberían operar sus transpondedores en todo momento durante el vuelo, sin importar que la aeronave esté dentro o fuera del espacio aéreo donde se utiliza radar secundario de vigilancia (SSR) para fines ATS. Los transpondedores deberán fijarse en un código discreto asignado por el ATC o seleccionar el código 2000 si el ATC no le ha asignado un código.

Si una aeronave es interceptada por otra aeronave, de inmediato el piloto deberá:

- a) Seguir las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a señales visuales de acuerdo con los procedimientos internacionales;
- b) Notificar, en lo posible, a la unidad ATS que corresponda;
- c) Intentar establecer comunicación de radio con la aeronave interceptora haciendo una llamada general en la frecuencia de emergencia 121.5 MHz y 243 MHz, en caso de estar disponible; y
- d) Fijar el transpondedor al código 7700, a menos que la unidad ATS que corresponda gire otras instrucciones.

En el caso de que se reciban instrucciones diferentes por radio de cualquier fuente que estén en conflicto con las instrucciones giradas por la aeronave interceptora, la aeronave interceptada deberá solicitar clarificación de inmediato a la vez que continúa cumpliendo con las instrucciones giradas por la aeronave interceptora.

APROBACIÓN DE SOBREVUELO

Los operadores de aeronaves deberán obtener la autorización de sobrevuelo por parte de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales para aquellos vuelos operando a través del espacio aéreo de su jurisdicción, cuando sea requerido. En una situación de contingencia, los vuelos podrán ser re-enrutados sin previo aviso y puede no ser posible que los operadores den el aviso requerido con antelación y a tiempo para obtener autorización. Los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales responsables del espacio aéreo en el cual están establecidas las rutas de contingencia, podrían considerar el hacer arreglos especiales para acelerar las autorizaciones de vuelo en estas situaciones de contingencia.

UNIDAD DE CONTINGENCIA

La unidad nacional de contingencia ATM asignada para los desarrollos de monitoreo que es la responsable de hacer cumplir el plan de contingencia y los arreglos de coordinación de la contingencia es:

Nombre de la Agencia:

Persona de Contacto:

Teléfono:

Fax:

Correo electrónico:

Durante una situación de contingencia, la Unidad Nacional de Contingencia mantendrá contacto con las FIRs involucradas a través de la Oficina Regional NACC de la OACI.

La Oficina Regional NACC de la OACI deberá:

- a) monitorear de cerca la situación y coordinar con todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales afectados y con la Oficina Regional de la IATA, para asegurar que los servicios de navegación aérea sean proporcionados para las operaciones de aeronaves internacionales en la Región CAR;
- b) tomar nota de cualquier incidente reportado y tomar las acciones adecuadas;
- c) dar asistencia, según sea requerido, para cualquier asunto con las Administraciones de Aviación Civil involucradas en el plan de contingencia; y
- d) mantener continuamente informados acerca de los desarrollos, incluyendo la activación del plan de contingencia, al Presidente del Consejo de la OACI, al Secretario General, C/RAO, D/ANB y C/ATM.

ESQUEMA DE RE-ENRUTAMIENTO

En el caso de que la CTA/UTA/FIR (XXX) sea cerrada, los operadores de aeronaves deberán documentar sus planes de vuelo utilizando las rutas de contingencia alternativas enlistadas en el esquema que se muestra a continuación para asegurar que se evite dicho espacio aéreo (CTA/UTA/FIR).

RUTA actual ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	FIRs INVOLUCRADAS
En lugar de:	(Unidad ATS) provee ATC en los siguientes encaminamientos: CR1: CR2: CR3:	XXX: en coordinación con XXX
En lugar de:	(Unidad ATS) provee ATC en el siguiente encaminamiento: CR4:	XXX: en coordinación con XXX

Todas las aeronaves deberían establecer y mantener contacto con las frecuencias VHF o HF publicadas con la unidad ATS (XXX) (APP/ACC/FIC) responsable por el espacio aéreo que está siendo cruzando.

Lista de puntos de contacto de todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales involucrados, la IATA y la Oficina NACC de la OACI

Estado/ Organización Internacional	Punto de Contacto	Teléfono / Fax	Correo Electrónico
		Tel. Fax.	
		Tel. Fax.	
		Tel. Fax.	
IATA		Tel. Fax:	
ICAO	Raymond Ybarra Víctor Hernández	Tel.: (5255) 5250 3211 Fax: (5255) 5203 2757 AFTN: MMMXICOX	rybarra@mexico.icao.int vhernandez@mexico.icao.int icao_nacc@mexico.icao.int