



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

**OCTAVA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL
DEL CARIBE CENTRAL**

C/CAR DCA/8

INFORME FINAL

CURAZAO, ANTILLAS NEERLANDESAS, 15 AL 18 DE MAYO DE 2006

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-3
ii.9 Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	ii-4
Lista de Participantes	iii-1
 Cuestión 1 del Orden del Día 1	
Revisión de las conclusiones y decisiones vigentes de las anteriores reuniones de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, así como de la Reunión NACC/DCA/2	1-1
 Cuestión 2 del Orden del Día	
Asuntos de navegación aérea.....	2-1
 Cuestión 3 del Orden del Día	
Cuestiones sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional	3-1
 Cuestión 4 del Orden del Día	
Cuestiones sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC)	4-1
 Cuestión 5 del Orden del Día	
Otros asuntos	5-1

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Octava Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR DCA/8) se llevó a cabo en el World Trade Center, Curazao, Antillas Neerlandesas, del 15 al 18 de mayo de 2006.

ii.2 Ceremonia Inaugural

El Sr. José Antonio Díaz de la Serna, Director Regional Interino de la Oficina Regional 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 Sr. Siegfried Francisco, Director General de Aviación Civil de las Antillas Neerlandesas se dirigió a la Reunión y presentó al Sr. Galant Kenneth Gijsbertha, Ministro de Comunicaciones y Transportes de Curazao, representando al Gobierno de las Antillas Neerlandesas, quien a su vez dio la bienvenida a los participantes, presentó un análisis general sobre los principales desarrollos de la aviación civil en Antillas Neerlandesas y en general en el Caribe Central. Finalmente, inauguró oficialmente la Reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

La Reunión fue presidida por el Sr. Siegfried Francisco, Director General de Aviación Civil de las Antillas Neerlandesas y el Sr. José Antonio Díaz de la Serna, Director Regional Interino actuó como Secretario de la Reunión, asistido por el Sr. Aldo Martínez, Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia, ambos de la Oficina Regional NACC de la OACI.

ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. Las Notas de Estudio y el Informe de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas.

ii.5 **Orden del Día**

La Secretaría mencionó durante la presentación del Orden del Día que con respecto a la Cuestión 3 del Orden del Día, Incidentes de Víctimas en Masa (MCI), no se recibió documentación por parte del Relator, aunque se envió una carta a PAHO con copia a CDERA sobre este asunto no se recibió respuesta para apoyar la presentación de esta cuestión. La Secretaría informó que el asunto será seguido por el Grupo de Trabajo del Caribe Oriental y por los Directores.

Por lo anterior, la Reunión decidió eliminar la Cuestión 3 del Orden del Día y adoptó el orden del día siguiente:

**Cuestión 1 del
Orden del Día:** **Revisión de las conclusiones y decisiones vigentes de las anteriores reuniones de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, así como de la Reunión NACC/DCA/2.**

**Cuestión 2 del
Orden del Día:** **Cuestiones sobre navegación aérea.**

- 2.1 Revisión del Sumario de Discusiones de la Sexta Reunión del Grupo de Trabajo del C/CAR.
- 2.2 Deficiencias en Navegación Aérea.
- 2.3 Otros asuntos de Navegación Aérea

**Cuestión 3 del
Orden del Día:** **Cuestiones sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional**

**Cuestión 4 del
Orden del Día:** **Cuestiones sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC)**

**Cuestión 5 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 14:00 horas, con dos períodos de receso requeridos. Asimismo, se adoptó la modalidad de trabajo en Sesión Plenaria.

ii.7 **Asistencia**

Asistieron a la Reunión 7 Estados/Territorios de la Región C/CAR, 1 Organización Internacional y RASOS, formando un total de 27 delegados que se indican en la lista de participantes que aparece en las páginas iii-1 a iii-6.

ii.8 **Conclusiones y Decisiones**

La Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central registra sus actividades en la forma de Conclusiones y Decisiones de la siguiente manera:

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

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

LISTA DE CONCLUSIONES ADOPTADAS POR LA REUNIÓN C/CAR DCA/8

No.	Conclusión	Página
8/1	Actualización de los requisitos establecidos en el FASID y optimización de la aplicación de los SARPS que inciden en las deficiencias en la navegación aérea	2-8
8/2	Apoyo por parte de la Reunión C/CAR DCA a las acciones requeridas por la Reunión ALLPIRG/5	2-11
8/3	Desarrollo e implantación del concepto ATFM	2-13
8/4	Adopción de la Enmienda 11 al Anexo 17	4-1
8/5	Reclutamiento de Profesionales AVSEC	4-2
8/6	Red de puntos de contacto (POC) de Seguridad de la Aviación	4-4

Lista de Notas de Estudio y Notas de Información

Notas de Estudio

Número	Cuestión	Título	Fecha	Presentada por
NE/01	--	Orden del Día Provisional, Notas Aclaratorias, Modalidad, Organización y Horario de Trabajo de la Reunión C/CAR DCA/8	27/03/06	Secretaría
NE/02	1	Estado de Cumplimiento de las Conclusiones de las Reuniones previas de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, así como de la Reunión NACC/DCA/2	31/03/06	Secretaría
NE/03	2.1	Resumen Ejecutivo de la Sexta Reunión del Grupo de Trabajo del C/CAR	03/05/06	Presidente del GT y la Secretaría
NE/04	2.2	Deficiencias específicas de Navegación Aérea sobre Planificación e Implantación en el Caribe Central	28/04/06	Secretaría
NE/05	2.3	Objetivos de Desempeño ATM para las Regiones NAM y CAR relacionadas con las iniciativas del Plan Mundial (GPI) de la OACI	04/05/06	Secretaría
NE/06	2.3	Dificultades en la Implementación de la Red MEVA II en Cuba	24/04/06	Cuba
NE/07	2.3	Informe de los resultados y seguimiento de la Quinta Reunión del Grupo Consultivo/ALLPIRG (ALLPIRG/5)	28/04/06	Secretaría
NE/08	5	Revisión de los desarrollos y actividades Mundiales y Regionales en el Campo AVSEC	21/04/06	Secretaría
NE/09	2.3	Actividades de la Administración Federal de Aviación (FAA) sobre la Gestión del Tránsito Aéreo	17/04/06	Estados Unidos

Notas de Información

Número	Cuestión	Título	Fecha	Presentada por
NI/01	--	Información General	04/04/06	Secretaría
NI/02 REVISADA	--	Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	15/05/06	Secretaría
IP/03	4	Directors General of Civil Aviation Conference results <i>(solamente en Inglés)</i>	06/04/06	Secretaría
NI/04	6	Programa Tentativo – 2006 – Oficina NACC de la OACI, Reuniones, Seminarios, Cursos y Talleres	28/04/06	Secretaría
NI/05	2.1	Propuesta para la Primera Fase del Intercambio Bilateral de Datos Radar entre Cuba y Jamaica <i>(solamente en español)</i>	24/04/06	Cuba
NI/06	2.2	Actualización del plan de acción para eliminar las deficiencias de cuba a la navegación aérea <i>(solamente en Español)</i>	24/04/06	Cuba
IP/07	2.3	Current Status of the Federal Aviation Administration Telecommunications Programs <i>(solamente en Inglés)</i>	10/05/06	Estados Unidos
IP/08	4	The Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) lessons learned <i>(solamente en Inglés)</i>	10/05/06	Estados Unidos
IP/09	2.3	The United States Federal Aviation Administration Integrated Safety Management System (ISMS) <i>(solamente en Inglés)</i>	10/05/06	Estados Unidos
NI/10	2.3	Proyecto de Cooperación Técnica para la Producción de Cartas Aeronáuticas	12/05/06	Secretaría
IP/11	4	RASOS Activities <i>(solamente en Inglés)</i>	12/05/06	RASOS
IP/12	2.3	Presentación sobre búsqueda y salvamento, por Mr. Coert Smits, Jefe del Centro de búsqueda y salvamento de Antillas Neerlandesas y Aruba	15/05/06	Antillas Neerlandesas

LISTA DE PARTICIPANTES

ANTILLAS NEERLANDESAS

Siegfried Francisco
Vilmo Pieter
Leslie Laplace
Arthur Tholel
Cedric Balentien
Micilia Albertus-Verboom
Erich Menig
Essard Ignacio
Percy Lourensz
Humphrey Martina

ARUBA

Jozef Maduro
Louis Reed

CUBA

Mirta Crespo Frasier
Pedro Ortega Amador
Jorge Félix Castillo de la Paz

ESTADOS UNIDOS

Mayté Ashby
Dulce Roses
Loretta McNeir
Luis A. Ramirez
Michael Sammartino
Allan Hurr

HAITÍ

Joseph Laurent Dumas
Yves André César

ISLAS CAIMANES

Jeremy Jackson

JAMAICA

Oscar Derby

IATA

Mauricio Morán

RASOS

Gregory Fox

Octava Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Lista de Participantes

iii - 2

LISTA DE PARTICIPANTES – INFORMACIÓN GENERAL

ESTADO ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NOMBRE PUESTO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX E-MAIL
ANTILLAS NEERLANDESAS	
Siegfried Francisco Director of Civil Aviation	Directorate of Civil Aviation Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. + 5999 9 839 3320 Fax + 5999 9 868 9924 E-mail siegfried.francisco@gov.an
Vilmo Pieter ATS/AD Inspector	Directorate of Civil Aviation Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. + 5999 9 839 3324 Fax + 5999 9 868 9924 E-mail vilmo.pieter@gov.an
Leslie A. Laplace ATS/AD , AVSEC Inspector	Directorate of Civil Aviation Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. + 5999 9 839 3313 Fax + 5999 9 868 9924 E-mail leslie.laplace@gov.an llaplace@yahoo.com
Arthur Tholel AVSEC Inspector / FAL Officer	Directorate of Civil Aviation Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. + 5999 9 839 3327 Fax + 5999 9 868 9924 E-mail arthur.tholel@gov.an
Cedric Balentien Manager Airway Facilities N.A.A.T.C. N.V.	Netherlands Antilles Air Traffic Control Inc. Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. + 5999 9 839 3512 Fax + 5999 9 868 3012 E-mail cedric.balentien@gov.an
Micilia Albertus-Verboom Director	Netherlands Antilles Air Traffic Control Inc. Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. + 5999 9 839 3506
Erich Menig Dep. Director	Netherlands Antilles Air Traffic Control Inc.(N.A.A.T.C. N.V.) Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. + 5999 9 839 3506 Fax + 5999 9 868 3012 E-mail erich_menig@yahoo.com
Essard Ignacio ACC Supervisor	Netherlands Antilles Air Traffic Control Inc. Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. + 5999 9 767 2258 E-mail e.ignacio@onenet.an

Octava Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Lista de Participantes

iii - 3

ESTADO ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NOMBRE PUESTO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX E-MAIL
Percy Lourensz Chief AIS	Netherlands Antilles Air Traffic Control Inc. Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. + 5999 9 767 2258 Fax + 5999 9 E-mail percy.lourensz@gov.an
Humphrey Martina Senior Tech	Netherlands Antilles Air Traffic Control Inc. (N.A.A.T.C. N.V.) Seru Mahuma z/n Curaçao, Netherlands Antilles Tel. + 5999 9 839 3515 / 560 4433 Fax + 5999 9 868 3012
ARUBA	
Jozef Maduro Director of Civil Aviation	DCA Aruba Sabana Berde 73-B Aruba Tel. + 297 583 2665 Fax + 297 582 3038 E-mail jozef.maduro@aruba.gov.aw
Louis Reed Head of Air Traffic Service	DCA Aruba Sabana Berde 73-B Aruba Tel. + 297 583 2665 Fax + 297 582 3038 E-mail louis.reed@aruba.gov.aw
CUBA	
Mirta Crespo Frasquiere Directora Aeronavegación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba Calle 23 # 64, esquina a Infanta Vedado, Ciudad Habana, Cuba Tel. + 537 55 1121 / 55 1146 Fax + 537 834 4571 E-mail mirta.crespo@iacc.avianet.cu
Pedro Ortega Amador Inspector de Operaciones y Seguridad Aeronáutica	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba Calle 23 # 64, esquina a Infanta Vedado, Ciudad Habana, Cuba Tel. + 537 55 1115 Fax + 537 834 4575 E-mail dsa@iacc.avianet.cu
Jorge Félix Castillo de la Paz Director Comercial	ECASA, Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba Ave. Independencia, Km 15.5 Boyereros, Ciudad Habana, Cuba Tel. + 537 55 1115 Fax + 537 834 4575 E-mail dsa@iacc.avianet.cu

Octava Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Lista de Participantes

iii - 4

ESTADOS UNIDOS	
Mayté Ashby FAA Senior Representative	Western Hemisphere Office 8600 NW 36 th St., Suite 501 Miami, FL 33166 United States Tel. + 305 716 3500 x 12 E-mail mayte.ashby@faa.gov
Dulce Roses Program Manager, International Telecommunications	Air Traffic Organization – Technical Operations 5600 NW 36 th St., Suite 433 Miami, FL 33166 United States Tel. + 305 526 2187 E-mail dulce.roses@faa.gov
Loretta McNeir TSA Caribbean Representative	3000 SW 148 th Ave., Suite 200 Miramar, FL 33027 United States Tel. + 954 431 7770 E-mail loretta.mcneir@dhs.gov
Luis A. Ramirez Director of Safety and Operations Support	En Route and Oceanic Services 800 Independence Ave., SW Washington, DC 20591 United States Tel. + 202 267 9368 E-mail luis.a.ramirez@faa.gov
Michael Sammartino Director of System Operations	13600 EDS Drive, Suite 100 Herndon, VA 20171 United States Tel. + 703 904 4400 Fax + 703 904 4461 E-mail mike.sammartino@faa.gov
Allan Hurr TSA Caribbean Representative	3000 SW 148 th Ave., Suite 200 Miramar, FL 33027 United States Tel. + 954 431 7620 E-mail allan.hurr@dhs.gov

Octava Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Lista de Participantes

iii - 5

HAITI	
Joseph Laurent Dumas Director of Flight Safety	Office National de l'Aviation Civile P.O. Box 1346 Port-au-Prince, Haiti Tel. + 509 250 0052 / 0647 Fax + 509 250 0998 / 0175 E-mail dum_ofnac@yahoo.com
Yves André César Director of Equipment	Office National de l'Aviation Civile P.O. Box 1346 Port-au-Prince, Haiti Tel. + 509 250 0052 / 0647 Fax + 509 250 0998 / 0175 E-mail yacesar@ofnac.org
ISLAS CAIMANES	
Jeremy Jackson Director of Air Navigation Services Regulation	Civil Aviation Authority of the Cayman Islands Unit 4 Cayman Grand Harbour P.O. Box 10277 APO Grand Cayman, Cayman Islands Tel. + 1 345 949 7811 Fax + 1 345 949 0761 E-mail jeremy.jackson@caacayman.com
JAMAICA	
Oscar Derby Deputy Director General, Regulatory Affairs	Jamaica Civil Aviation Authority 4 Winchester Road Kingston 10, Jamaica Tel. + 876 926 9771 Fax + 876 920 0194 E-mail ddgra@jcaa.gov.jm
IATA	
Mauricio Morán Manager, Safety, Operations & Infrastructure	Latin America and Caribbean 703 Waterford Way, Suite 600 Miami, FL 33126 United States Tel. + 305 779 9839 Fax + 305 266 7718 E-mail moranm@iata.org

Octava Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Lista de Participantes

iii - 6

RASOS	
Gregory Fox RASOS Coordinator	ACAAC – RASOS CARICOM/Jamaica 4 Winchester Road Kingston, Jamaica Tel. + 876 960 4364 Fax + 876 929 4532 E-mail coordinator@rasos.org
OACI	
José Antonio Díaz de la Serna Director Regional Interino	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe Av. Presidente Masaryk 29 – 3er Piso Col. Chapultepec Morales México D.F., 11570, México Tel: (5255) 5250 3211 Fax: (5255) 5203 2757 E-mail: jdiazdelaserma@mexico.icao.int icao_nacc@mexico.icao.int Website: www.icao.int/nacc
Aldo Martínez Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe Av. Presidente Masaryk 29 – 3er Piso Col. Chapultepec Morales México D.F., 11570, México Tel: (5255) 5250 3211 Fax: (5255) 5203 2757 E-mail: amartinez@mexico.icao.int icao_nacc@mexico.icao.int Website: www.icao.int/nacc

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Revisión de las conclusiones y decisiones vigentes de las anteriores reuniones de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, así como de la Reunión NACC/DCA/2.

1.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Reunión determinó el estado de cumplimiento de las conclusiones vigentes de las Reuniones anteriores de Directores de Aviación Civil del Caribe Central. Teniendo en cuenta que posterior a la celebración de las Reuniones C/CAR DCA/7 se realizaron la Décimo Segunda y Décimo Tercera Reuniones del GREPECAS, así como la Reunión NACC/DCA/2, y que el alcance de las conclusiones de estas últimas reuniones incluye al Caribe Central, la Reunión consideró los casos en que conclusiones del GREPECAS y de la NACC/DCA implicaron el reemplazo de algunas conclusiones del C/CAR DCA. Los comentarios y acciones de seguimiento expresados en la Reunión y el estado de cumplimiento de las conclusiones de las Reuniones del C/CAR DCA se presentan en el **Apéndice A** de esta parte del Informe

1.2 También, la Reunión revisó el estado de las conclusiones de la Primera Reunión de Directores de Aviación Civil del Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC), celebrada en Gran Caimán en octubre de 2002, así como de la segunda reunión NACC DCA, celebrada en Tegucigalpa, Honduras, en octubre de 2005, las cuales también se refieren al área del Caribe Central. Los resultados de la revisión de las conclusiones de las reuniones NACC DCA se presentan en el **Apéndice B** de esta parte del Informe.

APÉNDICE A

**ESTADO Y COMENTARIOS DE LAS CONCLUSIONES DE LAS
 REUNIONES ANTERIORES A LA C/CAR DCA/8**

ÁREA	CONCL.	COMENTARIOS
		<u>Válidas:</u>
GEN	7/1	El Informe C/CAR WG/6 presentado en esta Reunión, en conformidad con esta Conclusión, ha dado orden de prioridad de sus proyectos de conclusión.
AIS/MAP	7/2	Está relacionada con la Conclusiones 2/25 NACC DCA/2 y 13/46, así como los párrafos 3.5.20, 3.5.21 y 3.5.22 de la Reunión GREPECAS/13. Según informó en la NI/10 de esta Reunión. La D/TCB de la OACI, ha preparado un Proyecto para atender la producción de cartas aeronáuticas VFR en escalas 1:1000 000 y 1:500 000. Este proyecto que se someterá a la consideración de los Estados/Territorios en junio de 2006, el cual incluirá una propuesta de financiamiento.
ATO	7/3	La Oficina NACC de la OACI envió comunicación a Bahamas, Cuba y Jamaica. No se recibieron respuestas de estos países.
ATM	7/7	Se examinó bajo la Cuestión 2.3 de esta Reunión. Se requiere seguimiento.
ATM	7/8	Sólo Haití ha finalizado. Cuba y República Dominicana han elaborado un borrador. La Conclusión GREPECAS 13/68 solicitó finalizar el 30 de junio de 2006. La Comisión de Navegación Aérea está realizando un seguimiento a los planes de contingencia.
ATM	7/12	No se ha recibido un informe de Bahamas sobre el seguimiento de esta conclusión. Los comentarios de Estados Unidos se incluyen en la Cuestión 2 del Orden del Día, párrafo 2.3.34.
MCI	7/14	No se ha establecido contacto con el relator del Grupo de Tarea MCI, ni se ha reunido este Grupo MCI.
OPS	7/15 a)	La Oficina NACC de la OACI anunciará un Seminario sobre vigilancia de la seguridad operacional.
		<u>Reemplazadas:</u>
GEN	6/2	Por Conclusión 7/2 C/CAR DCA.
AIS/MAP	6/4	Por Conclusión 7/2 C/CAR DCA.
ATO	6/15	Por Conclusión 7/3 C/CAR DCA.
AIS/MAP	7/9	Por Conclusión 6/1 C/CAR WG. La fecha es el 15 de septiembre de 2006.
GEN	7/10	Por Conclusión 2/28 NACC DCA.

Octava Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
 Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día

1A - 2

ÁREA	CONCL.	COMENTARIOS
		<u>Finalizadas:</u>
ATM	7/4	Se implantó RVSM el 20 de enero de 2005. Las actividades post-implementación requieren que los Estados/Territorios presenten reportes de grandes desviaciones de altitud (LHD) para evaluar la seguridad operacional. La OACI no ha recibido el reporte LHD de Curazao ACC.
ATM	7/5	Fue implantada en diciembre de 2005.
ATM	7/6	Se examinó bajo la Cuestión 2.3 del Orden del Día de esta Reunión.
ATM	7/11	
ATM	7/13	Se examinó bajo la Cuestión 2.1 de esta Reunión.
OPS	7/15 a) y b)	Estas acciones fueron completadas.
GEN	7/16	La Reunión NACC/DCA/2 fue realizada en Tegucigalpa, Honduras, del 11 al 14 de octubre de 2005.

APÉNDICE B

**ESTADO Y COMENTARIOS DE LAS CONCLUSIONES DE LAS
 REUNIONES NACC DCA/1 Y NACC DCA/2**

ÁREA	CONCL.	COMENTARIOS
		<u>Válidas:</u>
ATM	1/10	Deben continuar los desarrollos de rutas RNAV y RNP. Se examinó bajo la Cuestión 2 del Orden del Día de esta Reunión.
GEN	2/1	Se debería optimizar el apoyo para la implementación de las Recomendaciones y Conclusiones que orientan el desarrollo de las esferas de navegación aérea considerando el Apéndice como lineamiento principal de trabajo.
AIS/MAP	2/2	Debido a que solamente un SIP es aprobado por materia en cada región, el SIP actual fue dirigido a cartas aeronáuticas-datos electrónicos. Un seminario de cartas aeronáuticas-datos electrónicos se llevará a cabo en noviembre de 2006 en República Dominicana. Se refiere al Proyecto de Conclusión 6/1 de la Reunión C/CAR WG/6.
OPS	2/3	Fue coordinado un Seminario/Taller en Curazao, Antillas Neerlandesas del 8 al 11 de mayo de 2006, el fue pospuesto debido a la insuficiente confirmación de participantes.
AVSEC - AIS/MAP	2/4	El GESPAА estudia la solicitud planteada por la Oficina NACC de la OACI para apoyar el desarrollo del proyecto de cooperación técnica para desarrollar los sistemas AIS/MAP. Hasta el presente las acciones de GESPAА se han dirigido a asuntos AVSEC.
OPS	2/5	Se requiere continuar el Plan de implementación de la estrategia unificada para la solución de las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional.
OPS	2/6	Es importante continuar iniciativas sobre el intercambio de datos de seguridad operacional.
OPS	2/7	Se requiere continuar el cumplimiento de los requisitos OACI y la aplicación de acciones apropiadas para mejorar la seguridad operacional.
OPS	2/8	Los requisitos de competencia lingüística de la OACI que inciden en la seguridad operacional deben ser cumplidos antes del 5 de marzo de 2008.
CNS/ATM	2/9	Es importante dar seguimiento a las acciones indicadas en esta Conclusión para contribuir a la implementación coordinada de los sistemas CNS/ATM.
CNS/ATM	2/10	El Grupo de Trabajo C/CAR debe contribuir a seguimiento de esta Conclusión.
CNS/ATM	2/11	Los Estados/Territorios deben continuar el seguimiento de esta Conclusión.

Octava Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día

1B - 2

ÁREA	CONCL.	COMENTARIOS
CNS	2/12	Los Estados/Territorios deberían adoptar un plan de modernización e implementación de equipos ATIS en conformidad con los requisitos ATM.
CNS	2/13	Teniendo en cuenta el relativo poco tiempo restante para la CMR-2007 y la importancia de esta Conferencia, los Estados/Territorios que aún no lo hayan hecho, deberían adoptar, lo antes posible, las acciones indicadas en esta Conclusión.
ATM	2/14	Se examinó bajo la Cuestión 2 del Orden del Día.
ATM	2/17	Se examinó bajo la Cuestión 2 del Orden del Día de esta Reunión.
ATM	2/18	La Reunión tomó nota que esta Conclusión se refiere a la FIR Centroamérica y a COCESNA.
ATM	2/19	Se llevó a cabo un seminario ATFM en Tegucigalpa, Honduras (27-32 de marzo de 2006) y una reunión ATM regional NAM/CAR en la que se discutieron los aspectos necesarios para la implementación ATFM. Se examinó bajo la Cuestión 2 del Orden del Día.
ATM	2/20	Se examinó bajo la Cuestión 2.1 del Orden del Día de esta Reunión.
ATM	2/21	La OACI organizará un curso para asistir en la implantación de un programa para la evaluación de la performance ATM.
MET	2/22	Es importante que los Estados y Territorios, que aún no lo han hecho, concreten acuerdos escritos entre cada Administración de aviación civil y su correspondiente autoridad de meteorológica nacional, estableciendo las respectivas funciones y la coordinación.
MET	2/23	La Reunión tomó nota sobre la necesidad de establecer acuerdos de cooperación entre cada administración de aviación civil con su respectiva autoridad meteorológica sobre la recolección y difusión de información SIGMET.
AIS/MAP	2/24	La Reunión tomó que un seminario que incluye los temas del Concepto AIM y las nuevas normas de los Anexos 4 y 15, se llevará a cabo en el segundo semestre de 2006 en República Dominicana, en conformidad con la Conclusión 13/40 de la Reunión GREPECAS/13.
AIS/MAP	2/25	Se espera que en junio de 2006 sea sometido a la consideración de los Estados/Territorios un Proyecto sobre producción de cartas aeronáuticas elaborado por la D/TCB de la OACI en coordinación con el IPGH.
AIS/MAP	2/26	La Reunión alentó a las Administraciones a implementar su respectivo plan de contingencia NOTAM basado en el material guía contenido en el Apéndice AE del Informe de la Reunión GREPECAS/13.

ÁREA	CONCL.	COMENTARIOS
HRT	2/27	El seguimiento de esta conclusión se trató bajo la Cuestión 2.1 del Orden del Día de esta Reunión.
GEN	2/28	El seguimiento de esta conclusión se trató bajo la Cuestión 2.2 del Orden del Día de esta Reunión.
AVSEC	2/29	La Reunión tomó nota de la importancia de dar seguimiento a esta Conclusión.
		<u>Reemplazadas:</u>
GEN	1/20	Por la Conclusión 2/28 NACC DCA.
HRT	1/21	Por la Conclusión 2/27 NACC DCA. Basado en los acuerdos de la NACC DCA/2, el Grupo de Tarea de Planificación de los Recursos Humanos y Capacitación del C/CAR dará seguimiento a este asunto.
HRT	1/22	Por la Conclusión 2/27 NACC DCA. El Grupo de Tarea de Planificación de los Recursos Humanos y Capacitación del C/CAR podría contribuir a esta tarea analizando la adopción de la metodología TRAINAIR, agregándolo a sus tareas sobre las necesidades de capacitación en las diferentes áreas, e impulsar proyectos de cooperación técnica internacional para obtener la normalización. Este asunto se trató bajo la Cuestión 2.1 del Orden del Día de esta Reunión.
		<u>Finalizadas:</u>
ATM	1/8	1. Cuba, Haití, Islas Caimanes, Jamaica y República Dominicana han elaborado su programa; la Oficina NACC de la OACI proporcionará asistencia a Bahamas. 2. Cuba, Islas Caimanes y Jamaica enviaron los nombres respectivos de los responsables para coordinar los programas. Con estas personas la Oficina NACC de la OACI puede asistir a los Estados/Territorios para implantar sus programas antes de la fecha límite. 3. Los Estados/Territorios deberían utilizar material de orientación regional sobre taxonomías ECCAIRS para armonizar sus respectivos programas de sistema de gestión de seguridad operacional ATM.
ATM	1/12	Se enmendaron los Anexos adecuadamente.
ATM	1/28	Se examinó bajo la Cuestión 5 del Orden del Día de esta Reunión.
ATM	2/16	Cuba y Jamaica han intercambiado documentos de acuerdo SAR preliminares con COCESNA.
GEN	2/30	La Reunión tomó nota de esta Conclusión, teniendo en cuenta que la acción indicada en ella es continua.
GEN	2/31	La Reunión tomó nota de esta Conclusión, teniendo en cuenta que la acción indicada en ella es continua.

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Cuestiones sobre navegación aérea**

2.1 Revisión del Sumario de Discusiones de la Reunión C/CAR WG/6

2.1.1 Basado en el Sumario Ejecutivo de la Sexta Reunión del Grupo de Trabajo del C/CAR celebrada en La Habana, Cuba, del 12 al 16 de febrero de 2006, la Reunión revisó los resultados de la reunión mencionada presentados en la NE/03, incluyendo las prioridades sugeridas para los Proyectos de Conclusiones recomendados. Algunos de los resultados de la reunión C/CAR WG/6 se presentan bajo otras cuestiones del Orden del Día de esta Reunión. Asimismo, la Reunión recibió información contenida en la NI/05 presentada por Cuba que complementó el informe del Grupo mencionado sobre los asuntos relacionados con navegación aérea. Todos los Proyectos de Conclusiones del Grupo de Trabajo C/CAR aprobados por esta Reunión se refieren como “Conclusión”, asimismo la Reunión tomó nota de las Decisiones internas adoptadas por el Grupo. Los resultados de las cuestiones principales tratadas por la Reunión se resumen a continuación.

Asuntos generales

Revisión de las conclusiones del Grupo de Trabajo C/CAR de reuniones anteriores

2.1.2 La Reunión tomó nota que la Sexta Reunión C/CAR WG revisó el estado de las conclusiones de las reuniones previas. Al realizar esta labor, el Grupo tomó nota de la iniciativa de los Estados/Territorios para que presenten un reporte sobre el avance realizado al implantar las conclusiones de reuniones anteriores. Cuba y Haití presentaron Notas de Estudio correspondientes.

Actividades y desarrollos específicos en la navegación aérea

AIS/MAP

Proyecto de Automatización AIS

2.1.3 La Reunión notó que de acuerdo a la Conclusión 2/2 de la Segunda Reunión NACC/DCA, el Grupo reconoció los esfuerzos que la Oficina NACC de la OACI lleva a cabo para presentar al Consejo de la OACI una propuesta para un proyecto regional de cooperación técnica que ayude a solventar las deficiencias relacionadas con la implantación de los elementos electrónicos relacionados AIS, como un paso hacia la automatización AIS integral.

Finalización del proceso de armonización de las coordenadas WGS-84

2.1.4 La Reunión fue informada que el Grupo de Trabajo revisó las discrepancias de las coordenadas WGS-84 en los puntos limítrofes de las FIR adyacentes y reconoció que se han logrado grandes avances, sin embargo la Reunión concordó que los Estados/Territorios deberían realizar mayores esfuerzos para lograr la implantación total y armonización de las coordenadas WGS-84 y en tal sentido aprobó la **Conclusión 6/1** propuesta por el Grupo, atribuyéndole **Prioridad A**.

Seminario sobre Concepto de gestión de la información aeronáutica

2.1.5 La Secretaría informó a la Reunión que con el apoyo de República Dominicana se ha programado la realización de un Seminario sobre el concepto de gestión de información aeronáutica (AIM), el cual se realizará en septiembre de 2006.

Gestión de Tránsito Aéreo

Rutas ATS

2.1.6 La Reunión tomó nota que el Grupo revisó el estado de las diferentes rutas que han sido aprobadas por el GREPECAS para la Fase II-b y convino en la implantación de estas rutas en junio de 2006 con los requisitos de calidad definidos en el Anexo 11. Algunas nuevas rutas propuestas serán analizadas por el Grupo con mayor detalle antes de que se tome alguna decisión al respecto.

Implantación de la Navegación Basada en la Performance

2.1.7 La Reunión tomó nota que basado en la Conclusión 2/14 de la Reunión NACC/DCA/2 y las orientaciones del GREPECAS, el Grupo reconoció la necesidad de ajustar su programa de trabajo para incluir la implementación de rutas GNSS según las fechas previstas para la publicación del nuevo material de orientación para RNAV y RNP de la OACI.

Gestión de la Seguridad operacional

2.1.8 La Reunión notó que el Grupo reconoció que los Programas de Garantía de la Calidad ATS han sido una gran ayuda para reducir los incidentes ATS; sin embargo, debido al incremento del tránsito aéreo, también se reconoció que se deberían hacer los mayores esfuerzos para que estos programas evolucionen hacia un sistema de gestión de la seguridad operacional ATM. Considerando la implantación del RVSM en las Regiones CAR/SAM en enero de 2005, la Reunión tomó nota que la mayoría de los LHD reportados se deben a errores del factor humano; por lo tanto, los Estados y Territorios del C/CAR deberían tomar acciones urgentes para mitigar el ciclo de errores en la coordinación ATC. Por estas razones, la Reunión aprobó la **Conclusión 6/2**, asignándole **Prioridad A**.

Planes de Contingencia ATM

2.1.9 La Reunión tomó nota que se había logrado muy poco avance en la finalización de los Planes de contingencia ATM e identificó que este incumplimiento implica una deficiencia al requisito señalado en el Anexo 11. En tal sentido, la Reunión instó a los Estados y Territorios del C/CAR, que no hayan completado sus respectivos planes de contingencia, a que tomen las acciones necesarias para cumplir con la Conclusión 13/68 del GREPECAS relacionada con la finalización de los Planes de Contingencia antes del 30 de junio de 2006, así como otras medidas regionales de contingencia que incluyan el apoyo humanitario para la continuidad de las operaciones de la aviación civil internacional interrumpidas por eventos producidos por factores humanos o de desastres naturales.

Implantación de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) en el C/CAR

2.1.10 La Reunión notó que el crecimiento del tránsito se ha mantenido constante y se prevé que la problemática será cada vez mayor entre los flujos de tránsito de la Región NAM desde/hacia el Caribe y del Caribe desde/hacia Europa. Además, la Reunión recordó que de acuerdo a las conclusiones de las reuniones NACC/DCA/2 y GREPECAS/13, la Región CAR se define como un área ATM homogénea con características y necesidades operacionales similares; por lo tanto, se requiere tomar medidas para una mayor eficiencia en la gestión de las operaciones aéreas. En tal sentido, la Reunión aprobó las **Conclusiones 6/3, 6/4 y 6/5**, atribuyéndoles **Prioridades A, B y A** respectivamente.

Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS)

2.1.11 Con respecto a la Protección del espectro de radiofrecuencias, la Reunión recordó la importancia de que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales coordinen las asignaciones de frecuencias aeronáuticas a través de la Oficina Regional NACC de la OACI.

Desarrollo e interconexión de las Redes digitales regionales/subregionales

2.1.12 La Reunión convino en instar a los Estados/Territorios que no lo hayan hecho a culminar los contratos con el Proveedor de Servicio MEVA II lo antes posible para proceder a la implantación de la red VSAT MEVA II. Adicionalmente, la Reunión tomó nota que la Segunda Reunión de Coordinación MEVA II / REDDIG se celebró en Lima, Perú, del 20 al 22 de marzo de 2006, con la finalidad de lograr un acuerdo para la interconexión/interoperabilidad de las redes MEVA II-REDDIG. Una Reunión del Grupo de Tarea conformado por la Reunión mencionada, celebró su reunión en la Oficina NACC de la OACI en México, del 3 al 5 de mayo de 2006. Adicionalmente, la Reunión tomó nota que la Tercera Reunión de Coordinación MEVA II / REDDIG ha sido convocada para celebrarse asociada la Reunión MEVA TMG/17 en la Ciudad de México en julio de 2006.

2.1.13 Teniendo en cuenta el estado del proceso de transición MEVA II y las actividades orientadas por el GREPECAS para la interconexión/interoperabilidad de las redes MEVA II y REDDIG, la Reunión aprobó la **Conclusión 6/6** asignándole **Prioridad A**.

Implementación de la porción terrestre de la ATN

2.1.14 La Reunión tomó nota que el Grupo de Trabajo C/CAR elaboró un plan preliminar de implementación de aplicaciones tierra-tierra ATN, así como otras relacionadas con el desarrollo de las comunicaciones aire-tierra; considerando también la implementación de las conexiones AMHS. Con base en lo anterior, aprobó la **Conclusión 6/8** atribuyéndole **Prioridad B**.

Revisión del estado de implementación de las comunicaciones orales VHF y HF del servicio móvil aeronáutico

2.1.15 La Reunión notó que el Grupo de Trabajo C/CAR examinó el plan de implementación de las comunicaciones de voz VHF y HF del servicio móvil aeronáutico y agradeció la labor realizada por el Grupo de Tarea Cobertura VHF/AMS y lo desactivó.

Implementación de los enlaces de datos aire-tierra

2.1.16 La Reunión recordó la Conclusión 5/12 C/CAR WG, el cual instó a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales a participar en este programa para la implementación de los enlaces de datos VHF, HF y por satélite en la región CAR. También recordó las orientaciones del GREPECAS para la actualización y ejecución del plan de enlaces de datos aire-tierra contenido en la Tabla CNS 2A del FASID ANP CAR/SAM. El Grupo de Trabajo C/CAR revisó las partes correspondientes a los sistemas aeroterrestres de comunicaciones por enlaces de datos de la Tabla CNS 2A del FASID; por lo tanto, la Reunión aprobó la **Conclusión 6/10** asignándole **Prioridad B**.

Implementación evolutiva de los sistemas de navegación

2.1.17 La Reunión recordó los estudios que se están realizando para una solución SBAS regional CAR/SAM. Adicionalmente, tomó nota que la implementación del GNSS será realizada de una manera evolutiva a mediano/largo plazo utilizando los actuales y futuros sistemas de navegación basados en los satélites con un cierto tipo de aumentación o combinación de aumentaciones requeridas para la operación en una fase particular del vuelo. Teniendo en cuenta el estado de desarrollo evolutivo del GNSS, la Reunión aprobó la **Conclusión 6/11**, atribuyéndole **Prioridad A**.

2.1.18 La Reunión tomó nota que el C/CAR WG propuso soluciones a los conflictos derivados del uso de los mismos identificadores en estaciones VOR/DME en República Dominicana y Venezuela, así aprobó la **Conclusión 6/12**, asignándole **Prioridad A**.

Intercambio de datos radar

2.1.19 La Reunión notó que el Grupo de Trabajo C/CAR examinó las tareas desarrolladas para el establecimiento del intercambio de datos radar en el Caribe Central y preparó un plan de acción para la concertación de acuerdos bilaterales entre dependencias interesadas en sostener el intercambio de datos de vigilancia, incluyendo, ADS-C o ADS-B, y en consecuencia, aprobó las **Conclusiones 6/13, 6/14 y 6/15**, atribuyéndoles **Prioridad A** a todas ellas.

2.1.20 Considerando la necesidad de un seminario para los especialistas del C/CAR, la Reunión concordó que es necesario aplicar acciones concretas para capacitar al personal operacional y técnico para apoyar la implementación de servicios de radar y/o intercambio de datos de vigilancia. Basado en esta necesidad, la Reunión aprobó la **Conclusión 6/16**, atribuyéndole **Prioridad A**.

2.1.21 Cuba mediante su NI/05 informó a la Reunión sobre las acciones que Cuba y Jamaica están adoptando para establecer el intercambio de datos radar entre estos Estados vecinos, asumiendo la factibilidad técnica y los beneficios operacionales que pueden obtenerse. Adicionalmente, la NI/05 incluyó los textos de una Propuesta de Protocolo entre las Autoridades Aeronáuticas de Cuba y Jamaica para el establecimiento del intercambio de datos radar.

2.1.22 El delegado de Jamaica por su parte informó que su Estado está preparado para establecer el intercambio de datos radar con Cuba, y han determinado que este intercambio sería beneficioso.

2.1.23 La Reunión felicitó a Cuba y Jamaica por sus iniciativas, lo cual constituye la primera fase del intercambio de datos radar en el Caribe Central.

CNS/ATM

Implementación de los Sistemas CNS/ATM en el Caribe Central

2.1.24 La Reunión tomó nota que para la implantación del radar secundario de vigilancia (SSR) en Modo S, es preciso estudiar las áreas donde se justificaría esta instalación y que el Grupo de Trabajo C/CAR debe continuar el análisis sobre aspectos operacionales y técnicos del SSR en Modo S, incluyendo evaluar el desarrollo de los sistemas ADS-C y ADS-B.

Integración de los sistemas automatizados ATM

2.1.25 La Reunión notó que actualmente existe un alto nivel de automatización en los centros de control de tránsito aéreo; por lo cual, los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales deberían continuar trabajando conforme la Estrategia Regional aprobada por el GREPECAS, incluyendo otras actividades relacionadas, tales como: la integración de los sistemas automatizados, utilización de un documento de control de interfaz (ICD), fomentar la planificación y desarrollo de los recursos humanos, y establecer la coordinación entre los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales.

2.1.26 También, la Reunión tomó nota que el Grupo de Tarea Automatización ATM del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS continuará la revisión del ICD para su aplicación uniforme en las Regiones CAR/SAM, con el propósito de lograr la integración evolutiva y la interoperabilidad armonizada de los sistemas automatizados ATM entre las Regiones NAM, CAR y SAM. El C/CAR WG acordó continuar la integración de sistemas automatizados ATM entre dependencias ATS del Caribe Central, como se describe en la Conclusión 6/14 que se refiere a intercambio de datos radar. En una fase posterior, podrían continuar los trabajos de integración Cuba, Haití y República Dominicana, una vez que Haití haya implantado su sistema automatizado.

MET

2.1.27 La Reunión notó que las nuevas tecnologías aplicables al servicio MET exigirán mejores coordinaciones entre el ATS y las autoridades meteorológicas y recordó que estas tecnologías en apoyo de los sistemas CNS/ATM están estrechamente relacionadas con el sistema mundial de pronóstico de área (WAFS), la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) y el intercambio de información meteorológica operacional (OPMET). Además, los procedimientos meteorológicos están sufriendo cambios importantes y dada la poca participación en las reuniones de la OACI y por las dificultades encontradas para la coordinación electrónica e intercambio de información MET entre los Estados y Territorios del Caribe Central; por lo tanto, la Reunión aprobó la **Conclusión 6/17**, asignándole **Prioridad A**.

SAR

Transmisores de localización de emergencia (ELT) en 406 MHz

2.1.28 La Reunión tomó nota de los grandes avances que en materia SAR se han logrado en el Caribe Central. Además, reconoció que la instalación de transmisores de localización de emergencia (ELT) en 406 MHz ayudaría a mejorar considerablemente el Servicio SAR que se proporciona en los Estados y Territorios del Caribe Central. Para este propósito la Reunión aprobó la **Conclusión 6/18**, atribuyéndole **Prioridad B**.

Planes nacionales SAR

2.1.29 La Reunión tomó nota que el Manual IAMSAR (Doc 9731) es la guía adecuada para que los Estados y Territorios del Caribe Central elaboren y revisen sus propios planes y manuales nacionales SAR, lo que impulsaría la armonización de procedimientos regionales para el suministro del servicio SAR y al mismo tiempo finalizar la tarea encomendada por los Directores Generales de Aviación Civil. Por tal motivo, la Reunión aprobó la **Conclusión 6/19**, asignándole **Prioridad B**.

Acuerdos SAR

2.1.30 De acuerdo a los SARPS establecidos en el Anexo 12, la Reunión concordó con el Grupo de Trabajo a favor del establecimiento de Acuerdos SAR entre los RCC y las autoridades militares, mediante el establecimiento de un acuerdo multilateral SAR considerando el modelo de acuerdo SAR del Doc 9731 como la guía adecuada para los fines de colaboración que se persiguen en el Caribe Central. Tomando en consideración que los acuerdos son una parte esencial del sistema SAR regional, la Reunión aprobó la **Conclusión 6/20**, atribuyéndole **Prioridad A**.

Actividades de la Seguridad operacional

2.1.31 La Reunión tomó nota que el Grupo examinó los avances de las actividades desarrolladas por la OACI relacionadas con el Programa Universal de Auditoria de la Vigilancia Operacional (USOAP). Al reconocer que la armonización de las regulaciones aeronáuticas significa un paso importante para el cumplimiento de las orientaciones de la OACI en relación con la seguridad operacional, la Reunión aprobó la **Conclusión 6/21**, estableciéndole **Prioridad A**.

Recursos humanos y capacitación

2.1.32 Teniendo en cuenta las directrices de la Reunión NACC/DCA/2, la Reunión tomó nota que el Grupo de Trabajo examinó el estado de la planificación de los recursos humanos y capacitación relacionados con los nuevos sistemas CNS/ATM, y manifestó que sus actividades deberían continuar. En tal sentido, la Reunión aprobó la **Conclusión 6/22**, asignándole **Prioridad A**.

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

2.1.33 La Reunión tomó nota que el Grupo de Trabajo revisó y efectuó algunas enmiendas a sus Términos de Referencia y Programa de Trabajo y modificó los programas del Grupo de Tarea existentes. El C/CAR WG eligió como nuevo su Presidente al Sr. Fidel Ara, de Cuba y adoptó la Decisión 6/24.

Apoyo al programa tentativo 2006 de la Oficina NACC de la OACI de reuniones, seminarios, cursos y talleres

2.1.34 La Reunión concordó que, dada la importancia de las tareas a ser desarrolladas por los Estados/Territorios del C/CAR, se requiere fomentar la participación de sus expertos de navegación aérea en las reuniones, seminarios, cursos y talleres de la OACI a fin de cumplir efectivamente las tareas encomendadas por los Directores de Aviación Civil; por lo tanto aprobó la **Conclusión 6/25**, atribuyéndole **Prioridad A**.

Lugar y fecha de la próxima reunión C/CAR WG

2.1.35 La Reunión tomó nota que de acuerdo con el programa de rotación de anfitriones para las reuniones, se informó que Jamaica sería el anfitrión para la próxima Reunión C/CAR WG/7, en febrero 2007, tentativamente.

2.2 Deficiencias en Navegación Aérea

2.2.1 La Reunión, basado en la NE/04, revisó la lista actualizada de deficiencias a la navegación aérea para los Estados/Territorios del Caribe Central. La Reunión notó que las deficiencias estaban clasificadas de acuerdo a la Metodología del Consejo de la OACI para la Identificación y Asignación de Prioridad de las Deficiencias de Navegación Aérea, esto es “U” las que tienen impacto directo en la seguridad operacional y que requieren acción inmediata, “A” necesarias para la seguridad operacional de navegación aérea y “B” necesarias para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea. También, la Reunión revisó la lista de Deficiencias de las cuales los Estados/Territorios habían proporcionado un Plan de Acción para su corrección, producto del seguimiento de la Conclusión 13/92 del GREPECAS, así como la lista de deficiencias que han sido corregidas.

2.2.2 La Reunión reconoció que la revisión de las Deficiencias también es responsabilidad de los Directores de Aviación Civil al tomar nota de dichas deficiencias y ejecutar las acciones necesarias para su solución y cumplir con las provisiones del Artículo 28 de la Convención de Chicago de proporcionar servicios de navegación aérea seguros, regulares y eficientes. A este respecto, la Reunión notó el formato revisado para los Planes de Acción para la Resolución de las Deficiencias de Navegación Aérea.

2.2.3 La Reunión fue informada que no todos los Estados/Territorios C/CAR han informado a la Oficina Regional de la OACI en México sobre su respectivo Plan de Acción desarrollado para dar solución a las deficiencias en el ámbito de la navegación aérea. En este contexto se hizo notar la preocupación que en forma reiterativa han expresado la Comisión de Aeronavegación, el Consejo de la OACI y el GREPECAS por el gran número de deficiencias y el tiempo en que éstas han prevalecido, desde su primer reporte. La Reunión, al debatir este asunto, reconoció que la lista de deficiencias correspondiente al Caribe Central continúa siendo muy extensa y recordó que también se considera una deficiencia cuando no se cumplen los requisitos establecidos en el FASID, así como por la no aplicación de los SARPS de la OACI, al respecto la Reunión consideró que los factores principales siguientes inciden en la lista de deficiencias, algunas de ellas sin planes de acción para su solución:

- a) considerando algunos ejemplos presentados en la Reunión, se requiere la actualización de los requisitos establecidos en el FASID mediante la aplicación de los procedimientos establecidos en el ANP para presentar las propuestas de enmiendas;
- b) algunos Estados/Territorios tienen diferencias con respecto a la aplicación de SARPS de la OACI, algunos han reportado a la Sede dichas diferencias, pero otros no; asimismo, otros han manifestado divergencias en la interpretación y aplicación de los SARPS;
- c) otros Estados/Territorios tienen limitaciones de recursos para la solución inmediata de las deficiencias;

- d) algunos Estados/Territorios no utilizan la Base de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea (GANDD) o han encontrado algunas dificultades para aplicar los procedimientos y tener acceso “en línea” para reportar, proponer actualizaciones e informar sobre sus planes de acción;
- e) algunos Estados/Territorios no han elaborado sus respectivos planes de acción para la solución de las deficiencias; y
- f) otros factores.

2.2.4 La Reunión recordó que la *Conclusión 2/28 – Prioridad a la resolución de las deficiencias existentes en la navegación aérea* formulada por la reunión NACC DCA/2 orientó la utilización de la base de datos GANDD y solicitó mantenerla actualizada, instó a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que remitan a la Oficina Regional de la OACI los planes de acción para la solución de las deficiencias lo antes posible y solicitó dar prioridad y recursos para ese propósito.

2.2.5 Asimismo, la Reunión reiteró que los procedimientos de acceso y uso de la GANDD están publicados en la siguiente dirección: www.mexico.icao.int/bases usando el nombre de usuario y contraseña asignados a la persona nominada por cada Administración.

2.2.6 Producto de estas consideraciones, la Reunión formuló la Conclusión siguiente:

CONCLUSIÓN 8/1 ACTUALIZACIÓN DE LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN EL FASID Y OPTIMIZACIÓN DE LA APLICACIÓN DE LOS SARPS QUE INCIDEN EN LAS DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

Que, con vistas a actualizar los requisitos de navegación aérea establecidos en el FASID y la aplicación uniforme de los SARPS que inciden en las deficiencias de navegación aérea,

- a) los Estados/Territorios presenten a la Oficina Regional de la OACI sus propuestas de enmiendas al FASID conforme al procedimiento establecido ANP CAR/SAM;
- b) el Grupo de trabajo C/CAR contribuya a la actualización de las Tablas de requisitos del FASID;
- c) los Estados/Territorios también informen a la Oficina Regional NACC de la OACI sobre sus diferencias, y coordinen con esta Oficina sobre sus divergencias en la interpretación y aplicación de los SARPS; y
- d) las acciones indicadas en los incisos a), b) y c) anteriores se finalicen antes del **28 de febrero de 2007**.

2.2.7 La Delegada de Cuba mediante la NI/06 informó a la Reunión sobre las acciones actualizadas para la eliminación de las deficiencias imputables a la República de Cuba, las cuales se refieren a las áreas AGA, AIS y MET. También, Cuba presentó su plan de acción actualizado para resolver las deficiencias que figuran bajo su Estado, el cual se presenta en el **Apéndice A** de esta parte del Informe.

2.2.8 La Delegada de Estados Unidos informó a la Reunión que las deficiencias del área AGA referidas en la base de datos al Aeropuerto Internacional Luis Marín Muñoz, de Puerto Rico se deben a algunas diferencias de Estados Unidos con los SARPS de la OACI, las cuales notificaron a la Sede de la OACI en Montreal.

2.2.9 El Delegado de Haití expresó que han tenido acceso a la base de datos y que su Estado no tiene cambios que notificar a las deficiencias indicadas.

2.2.10 El Delegado de Islas Caimanes informó a la Reunión que recientemente su Administración revisó las deficiencias de la navegación aérea identificadas y las acciones correctivas necesarias se actualizaron adecuadamente en la página Web GANND de la OACI. Las observaciones hechas durante esta actualización revelaron un número de referencias incorrectas a los requisitos del Anexo 14 de la OACI según los resultados de la visita de la auditoría AGA de la OACI para el Aeropuerto Internacional Owen Roberts, Grand Caimán. También, el Delegado de las Islas Caimanes presentó a la Reunión un plan de acción para la resolver cada una de las deficiencias regionales de la navegación aérea, incluyendo los resultados y las referencias de los requisitos del Anexo 14 enumeradas en el GANND los cuales se presentan en el **Apéndice B** a esta parte del Informe junto con los requisitos corregidos basados en la cuarta edición del Volumen I del Anexo 14. La Secretaría indicó que la Oficina Regional de la OACI actualizará las referencias del Anexo 14 según sea necesario.

2.2.11 El Delegado de Jamaica informó a la Reunión actualizaciones de deficiencias y acciones referidas al Aeropuerto Internacional Norman Manley, Kingston.

2.2.12 También, el Delegado de Antillas Neerlandesas informó a la Reunión sobre actualizaciones y acciones sobre algunas deficiencias del área CNS de su Territorio.

2.2.13 El Director de Aviación Civil de Aruba expresó que tienen algunas pequeñas enmiendas las partes de la base de datos bajo su Territorio.

2.2.14 Los comentarios expresados en la Reunión sobre deficiencias específicas contenidas en la base de datos GANND se expresan en el **Apéndice C** a esta parte del Informe.

2.3 Otros asuntos de Navegación Aérea

Resultados de la Reunión ALLPIRG/5

2.3.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Reunión revisó los resultados de la Quinta Reunión del Grupo Consultivo/ALLPIRG (ALLPIRG/5) y en específico aquellas Conclusiones que requieren acción/apoyo por parte de los Estados.

2.3.2 Se reconoció el rol que tiene el ALLPIRG para coordinar la implantación de los Planes Regionales y brindar asesoramiento al Consejo de la OACI sobre asuntos de implantación de los Sistemas CNS/ATM que logren un sistema de gestión de tránsito aéreo mundial (ATM).

2.3.3 Respecto al Plan Mundial de Navegación Aérea, la Reunión fue informada sobre los elementos que solicitó el ALLPIRG que la Secretaría deberá tratar una vez que se finalice el examen del Plan Mundial: a) el establecimiento de un mecanismo para asegurar la integración del Plan Mundial a los planes regionales; b) los procesos generales de planificación e implantación se mantengan tan sencillos como sea posible; c) la Sede de la OACI asegure al máximo la transferencia de conocimientos; d) operaciones de aeronaves integradas a iniciativas relevantes; e) el marco de referencia finalizado para que los socios tengan un mejor entendimiento de cómo cumplir objetivos de desempeño; y f) la seguridad operacional esté considerada en las Iniciativas Mundiales de Planificación (GPIs). En especial, se tomó nota que se acordó un acercamiento a la implantación de GPIs que incluyan una revisión en cada reunión de un PIRG.

2.3.4 La Reunión tomó nota que la OACI conducirá una serie de talleres respecto al modelo de caso de negocio desarrollado para la implantación de los sistemas CNS/ATM. Asimismo, se reconoció que la preparación de una base de datos del plan de navegación aérea (ANP) para búsqueda en-línea usando el portal del sistema geográfico de información de la OACI (GIS) es un medio para mejorar la eficacia y proporcionar las condiciones para actualizaciones electrónicas y el suministro de información actualizada del ANP Mundial a todos los usuarios.

2.3.5 Respecto a los beneficios ambientales de los Sistemas CNS/ATM, la Reunión tomó nota del trabajo del Comité de la OACI sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) y las metodologías para la evaluación de dichos beneficios a nivel mundial y regional. La Reunión reconoció la importancia de apoyar las Conclusiones 5/7, 5/8 y 5/9, las cuales requieren acciones por parte de los Estados para revisar el sistema de rutas y las mejoras al área de control terminal las cuales deberán cumplirse a mediados de 2008.

2.3.6 Se tomó nota que los resultados y seguimientos a la Conferencia de DGCA para la seguridad operacional de la aviación fue incluida por la Secretaría bajo la Cuestión 4 del orden del día; sin embargo, la Reunión revisó las acciones emanadas de la Conclusión 5/11 y acordó en apoyarlas. Asimismo, la Reunión tomó nota que los desarrollos de la seguridad de la aviación serán tratados bajo la Cuestión 5 del orden del día.

2.3.7 La Reunión fue informada que la OACI estaba en el proceso de examinar el concepto actual de la performance de navegación requerida (RNP) para cumplir con las crecientes demandas de planificadores del espacio aéreo y operadores de aeronaves para la navegación basada en performance (PBN) y estuvo de acuerdo en las acciones de la Conclusión 5/13, b) para la implantación del RNAV y del RNP en donde sea requerido, de acuerdo con el trabajo del GREPECAS en la materia.

2.3.8 Bajo el tema de la Metodología Uniforme, la Secretaría recordó a la Reunión sobre la falta de respuestas por parte de los Estados/Territorios en la preparación de Planes de Acción para eliminar las deficiencias de navegación aérea y sobre la escasez de acceso a la base de datos en-línea del GREPECAS para la actualización de la información contenida en la misma.

2.3.9 Para facilitar su referencia, todas las Conclusiones del ALLPIRG/5 relacionadas con las acciones por parte de los Estados, se incluyen en el **Apéndice D** a esta parte del Informe (únicamente en inglés).

Resultados de la Reunión Regional NAM/CAR ATM

2.3.10 La Reunión fue informada sobre los resultados de la Reunión Regional NAM/CAR de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM) que se celebró recientemente en la República Dominicana, donde se reconoció la adopción de un enfoque basado en el desempeño para las tareas regionales ATM y emprender pasos para garantizar que su trabajo apoye completamente los procesos de planificación de negocios revisados de la OACI; por lo anterior se acordó la recomendación ATM/1 para la elaboración e implementación de programas de trabajo en apoyo de los siguientes objetivos de desempeño:

- i) *Optimización de la estructura de rutas ATS*
- ii) *Mejorar el equilibrio entre demanda y capacidad*
- iii) *Mejorar la coordinación y cooperación civil/militar*
- iv) *Alinear la clasificación del espacio aéreo superior*
- v) *Implementar aproximaciones RNP*

2.3.11 La Reunión también reconoció que en vista de que los Objetivos Estratégicos de la OACI se aplican a la comunidad regional y global ATM, se debería revisar la integración de programas de trabajo y términos de referencia de los diferentes Grupos de Trabajo intrarregionales, tomando en consideración las nuevas Iniciativas del Plan Mundial (GPI) y las herramientas de la OACI en línea relacionadas junto con los trabajos de planificación e implementación. Se tomó nota que los trabajos de planificación e implementación deberían reorganizarse considerando los intereses prioritarios de la Región CAR buscando optimizar los recursos humanos, ahorros económicos, así como el uso de medios de comunicaciones entre los Estados tales como Internet, videoconferencias, conferencias telefónicas, correo electrónico, teléfono y facsímil, cuyo uso se debería alentar durante el periodo de intervención.

2.3.12 Tomando en cuenta la información proporcionada para esta Cuestión del orden del día, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/2 APOYO POR PARTE DE LA REUNIÓN C/CAR DCA A LAS ACCIONES REQUERIDAS POR LA REUNIÓN ALLPIRG/5

Que los Estados/Territorios de la Región C/CAR apoyen las acciones de seguimiento de las Conclusiones del ALLPIRG/5 que los involucran e inicien la revisión de sus planes nacionales de navegación aérea para cubrir las iniciativas del Plan Mundial (incluidas en el **Apéndice E**) en coordinación con la Oficina Regional NACC y el GREPECAS.

Dificultades en la implementación de la Red MEVA II en Cuba

2.3.13 Cuba mediante su NE/06 recordó que en la Reunión C/CAR WG/6 informó que su Estado apoya firmemente la necesidad de concluir la fase de contratación de cada miembro con el Proveedor de Servicio de MEVA II (AGS), ya que la actualización de la Red MEVA es una herramienta indispensable para desarrollar las comunicaciones y elevar la seguridad operacional del control del tránsito aéreo en el Caribe Central. Cuba ha realizado su contratación de MEVA II a través de la Sección de Cooperación Técnica de la OACI y su representante legal, la empresa AVIAIMPORT y la OACI han firmado el contrato. Sin embargo, AGS no ha podido con su firma cerrar el contrato, debido a que aún AGS está en el proceso de gestión de la Licencia de Exportación; por lo tanto, manifestó la preocupación de su Estado por la demora que esto pueda causar al proceso de transición MEVA II.

2.3.14 Cuba explicó que han transcurrido ya seis meses desde la firma del contrato por parte de Cuba y todavía no se ha emitido la Licencia correspondiente, a pesar de que la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI y la Oficina Regional NACC de la OACI han tomado nota de este problema y expresado su preocupación al respecto, la Delegada de Cuba reafirmó su preocupación por la demora que se mantiene en el proceso de transición hacia un sistema de total vinculación directa con la seguridad operacional y mejora de las comunicaciones entre los centros de control de áreas del Caribe Central.

2.3.15 Adicionalmente, Cuba expresó que se está incumpliendo con el plan emitido en la Reunión MEVA TMG/16, que contemplaba el 20 de marzo de 2006 como fecha para la realización del estudio previo a la instalación del nodo MEVA II en Cuba y de esta manera, se pone en peligro el cumplimiento del plan de implementación de la red, que tiene dentro de sus objetivos finalizar antes que la temporada ciclónica entre en su fase más activa, considerando los riesgos de estos fenómenos para los Estados y Territorios del Caribe.

2.3.16 Con respecto a las declaraciones y solicitud de Cuba, la Delegada de Estados Unidos indicó a la Reunión que el Proveedor de Servicio MEVA II (Americom Government Service-AGS) aplicó para una licencia de la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC) el 30 de marzo de 2006. La OFAC informó a los aspirantes de licencias que toma un mínimo de 30 a 40 días hábiles para procesar la solicitud de la licencia. De mayor importancia, es que hasta la fecha Estados Unidos no tiene conocimiento que AGS haya aplicado para la licencia de exportación requerida. Esto también, puede tomar un mínimo de 30 días hábiles. Mientras una licencia de OFAC podría autorizar a AGS a viajar a Cuba, AGS no podría exportar ningún equipamiento requerido sin las licencias de exportación de comercio apropiadas.

2.3.17 Además, Estados Unidos aseguró a los delegados C/CAR que ellos están listos para tomar acción sobre la solicitud de licencia de AGS de manera oportuna en cuanto sean completados los requerimientos de la solicitud de licencia.

2.3.18 El Delegado de Haití expresó su preocupación por la demora para que AGS pueda obtener la licencia para implantar el nodo MEVA II en Cuba, lo cual podría impactar desfavorablemente en toda la red. La Secretaría expresó que estaba preocupada por el impacto de esta demora y agregó que teniendo en cuenta que el contrato MEVA II entre Cuba y el Proveedor de Servicio MEVA II se realizó a través de TCB OACI, informará a la Sede de esta Organización sobre el estado de este asunto.

Estado del programa de telecomunicaciones de la FAA, Estados Unidos

2.3.19 Estados Unidos mediante su IP/07 informó que la Administración Federal de Aviación Civil (FAA) está llevando a cabo una reorganización de sus recursos de telecomunicaciones para hacer un uso más eficiente de sus activos. En su nota informativa presentó una sinopsis del estado actual de los programas y de las actividades de FAA en el Caribe Central, en las que se incluyen: la implementación de la red MEVA II, la interconexión entre las redes VSAT MEVA II y REDDIG, la implementación del AMHS y la interconexión en el Caribe oriental. Finalmente, la FAA manifestó que está activamente implicada en las regiones CAR/SAM y apoya la proliferación de nuevas tecnologías que pueden mejorar los sistemas de telecomunicaciones existentes en apoyo los servicios de tránsito aéreo.

Actividades de la FAA sobre la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo

2.3.20 Estados Unidos presentó una propuesta para apoyar las actividades de la gestión de afluencia de tránsito aéreo y su intención de trabajar con la Región del Caribe para desarrollar el concepto e implantar las iniciativas correspondientes compartiendo sus expertos y experiencia, así como trabajando con la región para la compartición radar, información del plan de vuelo, asistencia técnica e instrucción de ATFM. La Secretaría informó a la Reunión respecto a las actividades realizadas por la Oficina Regional en relación con el tema de ATFM y que las mismas iniciaron este año con un seminario en República Dominicana, al cual asistió el C/ATM de la Sede de la OACI. Como resultado, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 8/3

DESARROLLO E IMPLANTACIÓN DEL CONCEPTO ATFM

Que los Estados/Territorios C/CAR que aún no lo han hecho, proporcionen los recursos necesarios para el desarrollo e implantación de los conceptos ATFM y considerar firmar acuerdos operacionales para el intercambio de información del plan de vuelo.

Sistema Integrado de Gestión de la Seguridad de la Agencia Federal de Administración de los Estados Unidos (ISMS)

2.3.21 Estados Unidos presentó a la Reunión información respecto al Sistema Integrado de Gestión de la Seguridad (ISMS). La FAA no sólo está intentando designar e implantar Programas de Gestión de la Seguridad para titulares de certificados, sino también para sus propias actividades de seguridad. Se explicó que la visión de un programa de seguridad con funciones para los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y para el operador/proveedor de servicio SMSs descritos en notas de estudio recientes de la OACI y los Anexos enmendados serán implantados en los Estados Unidos como un exhaustivo Sistema Integrado de Gestión de la Seguridad (ISMS). La información proporcionada incluyó estas responsabilidades referidas para los reguladores y el operador/servicio, así como de las funciones y estructuras del SMS que cubrirán elementos de Política, Gestión de Riesgo de la Seguridad Operacional, Garantía de la Seguridad Operacional, Fomento de la Seguridad Operacional, Integración y Colaboración, Desarrollo Normalizado y Prueba de Concepto.

Proyecto de Cooperación Técnica de la OACI para la producción de cartas aeronáuticas

2.3.22 La Secretaría presentó el borrador de un Proyecto de Cooperación Técnica para la producción de Cartas Aeronáuticas y el desarrollo de los Sistemas AIS en las Regiones CAR/SAM. Los objetivos de este proyecto son: asistir a los Estados/Territorios en la preparación de Cartas Aeronáuticas en conformidad con el Anexo 4 de la OACI; planificar y establecer un sistema de garantía de la calidad para los servicios AIS/MAP en los Estados/Territorios; y, desarrollar bases de datos de información aeronáutica y la automatización del AIS. La Reunión fue informada que el proyecto está siendo traducido al inglés para ser enviado a los Estados/Territorios para su contribución a este importante proyecto.

Presentación sobre el Centro de Búsqueda y Salvamento de Antillas Neerlandesas y Aruba

2.3.23 El Jefe del Centro de Búsqueda y Salvamento del Guardacostas de Antillas Neerlandesas y Aruba dio una presentación a la Reunión. Esta presentación brindó información respecto a la organización del Centro así como los recursos disponibles para la provisión de los servicios en el área de jurisdicción y los acuerdos con los Estados/Territorios vecinos para la cooperación en actividades comunes. La presentación completa se incluye en el **Apéndice F** a esta parte del Informe.

Implantación de la FIR Bahamas

2.3.24 La FAA proporcionó información respecto a las conversaciones sostenidas con el Gobierno de Bahamas (GOB) relacionadas con la propuesta de administrar su propia FIR. Se informó que la FAA ha invertido un poco más de 500 millones de dólares en Tecnología Avanzada y Procedimientos Oceánicos (ATOP), que es la última tecnología en equipos para el control de tránsito aéreo oceánico. Debido a las capacidades avanzadas del ATOP para mejorar la eficiencia en el espacio aéreo oceánico, la FAA está muy interesada en obtener los beneficios que proporciona esta tecnología en el Caribe, particularmente en la FIR Bahamas. Hasta aquí, los oficiales de alto rango de la FAA se reunieron con el GOB para discutir una propuesta informal para establecer una FIR que sea mutuamente aceptable y compartir la responsabilidad del control del espacio aéreo de Bahamas. La FAA continúa apoyando su postura de evitar la fragmentación del espacio aéreo siempre que esto sea posible. La FAA está insistiendo activamente este asunto con los altos niveles dentro del GOB. Se sugirió que en la siguiente Reunión del C/CAR, la FAA podría dar una presentación sobre los cambios estructurales de la Organización de Tránsito Aéreo (ATO) y los ATOP.

APÉNDICE A

PLAN DE ACCIÓN DE CUBA ACTUALIZADO PARA RESOLVER SUS DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AGA 132 C Franjas de pista (Anexo 14, Vol. I, 4a. Ed., Cap. 3.4, 3.4.3 & 6) Cuba, Habana Aeropuerto Internacional “José Martí”	Anchura de la franja de pista es insuficiente en la zona Sudeste de la pista cerca de la Terminal 1 y el umbral de Pista 24.	Estudio Aeronáutico para el rescate del área necesaria a fin de cumplir con los 150 metros de franja de pista en la zona Sudeste.	2007	ECASA	Afectaciones económicas a entidades del país.
AGA 133C Condiciones de la Superficie de los pavimentos (Anexo 14, Vol. I. 4ª. Ed., Cap.10.2, 10.2.1, 10.2.2 & 10.2.7). Cuba, Habana Aeropuerto Internacional “José Martí”	Las superficies de la pista, calles de rodaje y plataforma de la Terminal 1 están fallando resultando en irregularidades y piedras sueltas en áreas extensas	Se tiene planificado la ejecución de la repavimentación de la Plataforma de la Terminal No. 1 para el mes de Mayo de 2006.	2006	ECASA	
AGA-135C Franjas de pista (Anexo 14, Vol I, 4a. Ed., Cap.3.11.3) Cuba, Varadero Aeropuerto Internacional “Juan Gualberto Gómez”	Existen registros en las franjas de las calles de rodaje.	Bajar altura de registros hasta nivel del terreno.	2006	ECASA	

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AGA 139 C Áreas de Seguridad de Extremo de Pista, (Anexo 14, Vol. I, 4a. Ed., Cap. 3.5 & 3.5.1) Cuba, Santiago de Cuba. Aeropuerto Internacional “Antonio Maceo”	No existen áreas de seguridad de extremo de pista.	Se realizó la disminución de las Distancias Declaradas, sin afectar la ubicación del ILS, luces de umbral, borde de pista etc. En estos momentos se encuentra en etapa de revisión por el IACC.	Junio/2006	ECASA	
AGA 140 C Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, 4ª. Ed., Cap.5.3.4.1 (c) y ANP, Tabla AOP 1) Cuba, Holguín Aeropuerto Internacional “Frank País”	No existe un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría 1 en Pista 05.	En proceso la realización de estudio de proyecto y contratación	Segundo Semestre del 2007	ECASA	
AGA 143 C Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, 4ª. Ed., Cap. 5.3.4.1 (a) y ANP, Tabla AOP 1) Cuba, Camaguey. Aeropuerto Internacional “Ignacio Agramonte”	No existe un sistema sencillo de iluminación de aproximación en la pista 25.	Proceder a solicitar enmienda a Tabla AOP 1 del ANP CAR/SAM sobre la base de que materialmente no se justifica la instalación de un sistema de este tipo para una pista que normalmente se utiliza en condiciones de buena visibilidad y cuenta además con otra ayuda visual como es el PAPI	2006	IACC	

ID	Deficiencia	Acción correctiva	Fecha de corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AIS 205 C (Anexo 4, Cap. 3; Doc.8733 ANP Básico, Part VIII, Paras.59 a) y 64 1), Tabla FASID AIS 6	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI	Ya están publicados los Planos Tipo A de los aeródromos de Varadero, Boyeros y Cayo Coco ya preparados para publicar en Junio/2006 los aeródromos de: Camagüey, Manzanillo, Cayo Largo, Cienfuegos y Santa Clara.	2 do Semestre del 2006	ECASA	Quedan pendientes los Planos de obstáculos de los Aeródromos de Santiago de Cuba y Holguín que serán terminados en el 2do Semestre del 2006.
MET 32 C Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	No se han implantado los RVR	Proceder a solicitar a la OACI una enmienda a la Tabla AOP 1 del FASID del ANP CAR/SAM.	2006	ECASA	

Octava Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central
Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día

2B-1

APÉNDICE B

**PLAN DE ACCIÓN PARA RESOLVER CADA UNA DE LAS DEFICIENCIAS REGIONALES
DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Estado: Islas Caimanes

Fecha: 15/05/2006

Identificación	Deficiencia	Acción Correctiva	Fecha de Corrección	Órgano Ejecutor	Dificultades encontradas
AGA-22-C Grand Cayman, Owen Roberts Intl	No se proporciona un área de seguridad en el extremo este de la pista como especificado en Anexo 14 Vol. I, 4ª. Ed., Sección 3.4.1 3.5.1	Proveer áreas de seguridad a los extremos de la pista	12/2007	Islas Caimanes	Retraso en la implantación del plan maestro para el desarrollo del aeropuerto
AGA-40-C Grand Cayman, Owen Roberts Intl	No existen luces de borde en el área de virar al extremo de la pista como requiere el Anexo 14 Vol. I, 4ª. Ed., Inciso 5.3.16.1 5.3.17.1	Proveer luces de borde en el área de virar	12/2007	Islas Caimanes	Retraso en la implantación del plan maestro para el desarrollo del aeropuerto.
AGA-43-C Cayman Brac, Gerrard Smith Intl	No existen luces de borde en la plataforma. Ref. Anexo 14 Vol. I, 4ª. Ed., Inciso 5.3.16.1 5.3.17.1	Se da una guía adecuada con luces de borde en la calle de rodaje y señales de eje de pista que llevan a los puestos de estacionamiento de aeronaves que están debidamente señalados. Se proveen señales de extremo de la plataforma y reflectores	04/2006	Islas Caimanes	Ninguna
AGA-73-C Grand Cayman, Owen Roberts Intl	La superficie del pavimento de la plataforma de aviación genera esta deficiente. Ref. Anexo 14 Vol. I, 4ª. Ed., Inciso 9-4 10.2	Se implantó un programa de mantenimiento de plataforma y barrido de la superficie regularmente.	12/2007	Islas Caimanes	Retraso en la implantación del plan maestro para el desarrollo del aeropuerto.
AGA-26-C Grand Cayman, Owen Roberts Intl	Existen obstáculos en la superficie limitadora de obstáculos de transición incluyendo caminos, casas, vallas, árboles y las colas de aeronaves estacionados en la plataforma – Ref. Anexo 14 Vol. I, 4ª. Ed., Inciso 4.2.12.	Se iluminaron los obstáculos y se removieron las instalaciones donde ha sido posible.	12/2006	Islas Caimanes	Retraso en la implantación del plan maestro para el desarrollo del aeropuerto.
AGA-12-C Grand Cayman, Owen Roberts Intl	La longitud de la franja de pista en el extremo este de la pista no cumple con el Anexo 14 Vol. I, 4ª. Ed., Inciso 3.3.2 3.4.2	Proveer franjas de pista	12/2007	Islas Caimanes	Retraso en la implantación del plan maestro para el desarrollo del aeropuerto.
AGA-6-C Grand Cayman, Owen Roberts Intl	No hay calle de rodaje paralela con la pista – Ref. ANP Tabla AOP-1 y Tabla 3-1, Anexo 14, Vol. I, 4ª. Ed.	Proveer la calle de rodaje paralela.	12/2008	Islas Caimanes	Retraso en la implantación del plan maestro para el desarrollo del aeropuerto.
AGA-2-C Grand Cayman, Owen Roberts Intl	No se proporcionan los márgenes de la pista como se especifica en el Anexo 14, Vol. I, 4ª. Ed., Inciso 3.2.1	Se proporcionarán los márgenes de la pista sujeto a la implantación del plan maestro del aeropuerto. La diferencia está publicada en el AIP.	12/2008	Islas Caimanes	Retraso en la implantación del plan maestro para el desarrollo del aeropuerto.
AGA-42-C Cayman Brac, Gerrard Smith Intl	No existen luces de aproximación – Ref. Anexo 14, Vol. I, 4ª. Ed., Inciso 5.3.4.1	La instalación de un sistema simple de luces de aproximación no es físicamente posible debido a que no existe suficiente terreno. Están instalados un sistema de luces de extremo de pista y PAPIs	12/2006	Islas Caimanes	No existe suficiente terreno.

APÉNDICE C

COMENTARIOS EXPRESADOS EN LA REUNIÓN SOBRE DEFICIENCIAS ESPECÍFICAS A LA NAVEGACIÓN AÉREA

Deficiencia	Comentario
AGA 138 C	Cuba mediante su NI/06 informó que en la práctica es cierto que no existe un acceso directo y perpendicular entre las instalaciones de Salvamento y Extinción de incendios y la pista del Aeropuerto “Juan Gualberto Gómez” de Varadero. Sin embargo, si bien el acceso que posee el aeropuerto en estos momentos no es directo a la pista, tal y como lo recomienda la OACI en el Anexo 14, Volumen I, Item 9.2.30; en ejercicios y simulacros realizados por el Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios se ha demostrado en todas las ocasiones que se cumplen con los tiempos de respuesta que establece la norma del Anexo 14, Volumen I, Item 9.2.21, Obteniéndose en todos los casos tiempos inferiores a los 3 minutos hasta el extremo de cada pista. Por tal motivo, y considerando las explicaciones anteriores, podemos concluir que esta deficiencia está erradicada. No obstante, Cuba mantendrá un chequeo sistemático de los ejercicios y simulacros, para garantizar que no varía la situación expuesta en cuanto a cumplimiento de tiempos de respuesta normados por la OACI. En estos momentos se encuentra en etapa de proyecto algunas variantes que solucionarán el acceso directo a la pista; y se propone la ejecución de este acceso en el mes de Mayo del año 2006. Cuba considera que esta deficiencia ha sido solucionada.
MET 13 C	Cuba mediante su NI/06 informó que el número adecuado de personal meteorológico especializado requerido en el campo de la meteorología aeronáutica ha sido cubierto por la incorporación de nuevo personal en la Oficina de Vigilancia y Pronósticos Meteorológicos. Por otra parte, desde Septiembre del 2003 se ha implantado la carrera profesional “Licenciado en Meteorología” en la Universidad de La Habana y el IACC mantiene estrecha coordinación con la Universidad para la captación de estudiantes previo a su graduación, con vistas a comenzar a prepararlos en actividades de la aeronáutica. Estos estudiantes una vez graduados, serían incorporados a partir del año 2008 en las distintas Oficinas Meteorológicas Aeronáuticas, como personal con un nivel académico superior en nuestro servicio. La Especialidad de Meteorología Aeronáutica mantiene un plan de capacitación y actualización de conocimientos para todo el personal operativo del servicio, con el fin de garantizar una elevada preparación del mismo a nivel nacional. Por tal motivo Cuba considera solucionada esta deficiencia.

Deficiencia	Comentario
AGA 133 C	Cuba mediante su NI/06 informó que durante los años 2004 y 2005 se han realizado inversiones en diferentes áreas del campo de vuelo con el objetivo de eliminar las agravantes mencionadas como son el desprendimiento de material. Se comenzaron los trabajos de repavimentación con la pista y con algunas calles de rodaje. En estos momentos se tiene planificado para Mayo del 2006 la ejecución de la repavimentación de la Plataforma de la Terminal No. 1 del Aeropuerto Internacional “José Martí”.
AGA 143 C	Cuba, mediante su NI/06 informó que el Aeropuerto Internacional de Camagüey se ha mantenido alterno dentro de los aeropuertos internacionales de Cuba por las condiciones que el mismo presenta como instalación aeroportuaria, buena visibilidad y condiciones geográficas. En el caso de la pista 25 del propio aeropuerto, la misma está considerada en la Tabla AOP 1 como de no precisión y fue establecido para ella el requisito de instalarle un Sistema Sencillo de Iluminación de Aproximación. Por otro lado, apoyados en la recomendación 5.3.4.1, del Anexo 14, Cuba puede solicitar una enmienda a la Tabla AOP 1 del FASID, sobre la base de que materialmente no se justifica la instalación de un sistema de este tipo para una pista que normalmente se utiliza en condiciones de buena visibilidad y cuenta además con otra ayuda visual como es el PAPI. Por todo lo anteriormente expuesto, Cuba considera que esta deficiencia a partir de la fecha de aplicación de la enmienda en cuestión debe ser considerada solucionada.
MET 32 C	Cuba mediante su NI/06 expresó que la información RVR en los aeropuertos con pistas de aproximación de precisión Cat. I destinadas a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos constituye una recomendación del Anexo 3 de la OACI (Item 4.6.3.2), al proponerse la modificación de la Tabla AOP 1 para el Aeropuerto de Camagüey MUCM donde la pista de dicho aeródromo no estaría categorizada para pistas de precisión, el requisito de información de RVR desaparece. Además, en estos momentos no se cuenta con una Pista de aproximación de precisión Cat. I en el Aeropuerto de Camagüey MUCM, ya que no se cuenta con un ILS por la pista principal (Umbral 07), por lo que se solicita realizar una enmienda a la Tabla AOP 1 del FASID para reflejar el cambio de categoría de la pista y pasar la misma a Pista para Aproximaciones de no Precisión. Queremos señalar que este aeródromo posee condiciones geográficas y meteorológicas favorables para la realización de operaciones con seguridad, por lo que consideramos que no es necesaria la implantación de instalaciones y servicios para operaciones de Cat. I. Dentro del plan general de inversiones y desarrollo para la Aviación Civil de Cuba está previsto para este año (2006) la adquisición de un sistema automatizado de observación meteorológica completo para el aeropuerto MUHA (“José Martí”, Ciudad de La Habana), por ser el principal aeropuerto del país y para el Aeropuerto “Juan Gualberto Gómez” de Varadero (MUVR). Por todo lo anteriormente expuesto, Cuba considera que puede solicitar una enmienda a la Tabla AOP 1 del FASID del ANP CAR/SAM, producto de lo cual esta deficiencia se eliminaría.

Deficiencia	Comentario
AGA 139 C	La NI/06 de Cuba informó que con respecto a esta deficiencia se realizó el estudio aeronáutico por ECASA (Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos) para poder reducir las distancias declaradas. En estos momentos se encuentra en proceso de revisión por las Distancias Declaradas de este Aeródromo por parte del IACC para su próxima publicación en la AIP en Junio de 2006.
AIS 205 C	Cuba mediante su NI/06 informó que las Direcciones de Aeródromos y Aeronavegación del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba han avanzado en la aplicación de las acciones para la solución de esta deficiencia. El 22 de diciembre del año 2005 entraron en vigor los 3 primeros planos para los Aeropuertos Internacionales de La Habana, Varadero y Cayo Coco. Los planos Tipo A de los Aeródromos de Santa Clara, Manzanillo, Cienfuegos, Cayo Largo y Camaguey serán publicados en el mes de junio de 2006. Los planos de obstáculos de los Aeródromos de Santiago de Cuba y Holguín serán publicados en el 2do Semestre del 2006.
AGA 33 C	El Delegado de Jamaica informó que el ILS requerido en la Pista 12 del Aeropuerto Internacional Norman Manley, Kingston fue instalado y está en servicio, por lo tanto esta deficiencia ha sido solucionada.
CNS 26 C	El Delegado de Jamaica informó que ILS requerido ha sido puesto en servicio. La deficiencia ha sido solucionada.
AGA 25 C	El Delegado de Jamaica informó que su Estado tiene un proyecto de extender la pista del aeropuerto en el año 2008.
AGA 4 C	El Delegado de Jamaica informó que su Estado tiene un proyecto de extender la pista del aeropuerto en el año 2008.
CNS 27 C	El Delegado de Antillas Neerlandesas informó que el ILS requerido para el aeropuerto de St. Maarten no se puede instalar debido obstáculos de construcciones. En su lugar aplicarán procedimientos GNSS.
CNS 28 C	El Delegado de Antillas Neerlandesas informó que su Administración tiene planes de instalar un nuevo VOR/DME en el Aeropuerto Internacional Hato, Curazao en el año 2007.
CNS 23 C	El Delegado de Antillas Neerlandesas informó que su Administración no tiene planes de reemplazar el VOR/DME ABA instalado en Aruba.

APÉNDICE D

PROPOSED FOLLOW-UP ON CONCLUSIONS DEVELOPED BY THE ALLPIRG/5 MEETING

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
Conclusion 5.2 — Implementation of Global Plan Initiatives (GPIs)			
That, recognizing that the evolution continues from a systems-based to a performance-based approach to planning and implementation of the air navigation infrastructure, the regional planning groups: a) note that the Global Plan is a significant component in the development of regional and national plans and that, together with the global ATM operational concept, provide an effective architecture for achieving a harmonized and seamless Global ATM system;	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs	Note that the Global Plan is a significant component in the development of regional and national plans	All
b) identify GPIs that most closely align with the well established implementation plans of their respective regions;		Identify GPIs that most closely align with the implementation plans of their respective regions	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations
c) select GPIs that would be most effective in achieving the objectives of the region while ensuring continuation of the work already accomplished;		Select GPIs that would be most effective in achieving the objectives of the region	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations
d) implement GPIs that take into account the Initiatives across regions, to align work programmes and to develop national and regional plans that facilitate achieving a Global ATM system;		Implement GPIs in the development of national and regional plans	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations
e) utilize the planning tools as the common planning and implementation mechanism, thereby ensuring proper coordination and global integration; and		Utilize the planning tools as the common planning and implementation mechanism	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations
f) review, at each PIRG meeting as a part of its regular agenda, the progress achieved and challenges identified in the implementation of GPIs using a common template.		Review, at each PIRG meeting as a part of its regular agenda, the progress achieved and challenges identified in the implementation of GPIs	ICAO Regional offices and PIRGs

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
Conclusion 5/4 — Application of the business case model for CNS/ATM Systems implementation			
That PIRGs, States and airspace users:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs	Note that business cases for the implementation of CNS/ATM Systems is a key element in the development of regional, subregional and national plans	All
a) note that business cases for the implementation of CNS/ATM Systems leading to a global ATM system is a key element in the development of regional, subregional and national plans;			
b) consider the application of the model for the development of business cases in the formulation of national and subregional plans with a view to facilitating the achievement of a global ATM system; and		Apply the model for the development of business cases in the formulation of national and subregional plans	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations
c) establish, with ICAO's assistance and within the limits of the programme budget, a network of experts on cost-effectiveness, cost-benefit analyses and business cases for the implementation of CNS/ATM Systems in order to share expertise and to provide assistance to the Regional Offices.		Establish a network of experts on cost-effectiveness, cost-benefit analyses and business cases for the implementation of CNS/ATM Systems	ICAO Headquarters
Conclusion 5/5 — ICAO Global air navigation plan (ANP) database and geographic information system (GIS) portal			
Recognizing that access to an ICAO Global ANP database and associated planning services through an web-based ICAO GIS portal would constitute an invaluable tool in supporting, integrating and monitoring the planning and implementation of harmonized regional, interregional and global air navigation infrastructures, the regional planning groups:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs	Note the progress made in the development of ICAO Global ANP database	ALL
a) note the progress made by the Secretariat in accordance with Recommendation 1/14 of AN-Conf/11 and the ICAO Global ANP database;			
b) note the ongoing efforts by the Secretariat in harmonizing formats of all the ANP tables together with the inclusion of temporal information in the tables that would assist the regional planning groups in monitoring and analysing the implementation progress;		Harmonize formats of all the ANP tables	ICAO Headquarters
c) note the intent to expand the ANP tables to include Global Plan Initiatives (GPIs), as appropriate; and		Include GPIs in the ANP tables	ICAO Headquarters

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
d) utilize, through the ICAO GIS portal, the ICAO Global ANP database and associated planning services so as to ensure the currency, coordination and implementation of regional air navigation planning and to contribute to the further development of air navigation plans as the framework for the efficient implementation of new air navigation systems and services at the national, regional, interregional and global levels.		Utilize the ICAO Global ANP database and associated planning service	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations
Conclusion 5/7 — Environmental benefits of CNS/ATM Systems			
That PIRGs and States:	Minimizes environmental impact (Strategic objective C)		
a) use the Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) provided CO2 conversion factor in the analysis of environmental benefits of implementing CNS/ATM Systems;		Use the CAEP provided CO2 conversion factor in the analysis of environmental benefits of implementing CNS/ATM Systems	ICAO Regional Offices, PIRGs and States
b) prioritize the implementation of voluntary, operationally-based improvements in their air traffic management systems, with emphasis on fuel savings, emissions reductions and noise benefits, and also to mitigate costs to the industry;		Prioritize the implementation of voluntary, operationally-based improvements in their air traffic management systems	ICAO Regional Offices, PIRGs and States
c) provide feedback to ICAO on studies conducted on the environmental benefits of implementing CNS/ATM Systems; and		Provide feedback to ICAO on studies conducted on the environmental benefits of implementing CNS/ATM Systems	ICAO Regional Offices, PIRGs and States
d) share air traffic data to improve future CAEP assessments, in line with State letter AN 1/17-03/86.		Share traffic data with CAEP	ICAO Regional Offices, PIRGs, States and international organizations
Conclusion 5/8 — Globally coordinated air traffic services (ATS) routes			
That PIRGs:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to GPI 7		
a) establish a global consolidated, prioritized list of routes and terminal area (TMA) improvements in close coordination with airspace users; and		Establish a global consolidated, prioritized list of routes and terminal area (TMA) improvements	ICAO Headquarters, ICAO Regional Offices and PIRGs
b) work with neighbouring PIRGs/States/air navigation service providers (ANSPs) to accelerate international route improvements.		Work with neighbouring PIRGs/States/ANSPs to accelerate international route improvements	ICAO Regional Offices, PIRGs and States

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
Conclusion 5/9 — Terminal area (TMA) structure and area navigation			
That States: a) employ area navigation in all TMAs, including appropriate arrival and departure procedures, to improve efficiency and reduce emissions in the vicinity of airports; and that, in special cases where there are particularly challenging obstacles and where air traffic density is very high and additional approach paths are possible, the more precise and contained required navigation performance (RNP) procedures be employed; and	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to GPI 5	Employ area navigation in all TMAs, including appropriate arrival and departure procedures	ICAO Regional Offices, PIRGs and States
b) review operations, procedures and training of controllers to ensure the optimum management of air traffic services.		Review operations, procedures and training of controllers to ensure the optimum management of air traffic services	ICAO Regional Offices, PIRGs and States
Conclusion 5/11 — Air traffic management (ATM) safety management			
That ICAO: a) urge States to give priority to the establishment and effective operation of their ATM safety management and safety regulatory functions;	Increases safety (Strategic objective A)	Give priority to the establishment and effective operation of their ATM safety management and safety regulatory functions	States
b) support the development of sufficient expertise levels in the industry through formal training in ATM safety issues and, by cooperation through regional bodies, promote collective means to optimize the effectiveness of training provision; and		Develop formal training in ATM safety issues	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations
c) develop further measures to enable the implementation of a “just-culture” reporting environment to facilitate the reporting of ATM occurrences.		Implement a “just-culture” reporting environment to facilitate the reporting of ATM occurrences	ICAO Regional Offices, PIRGs and States
Conclusion 5/13 — Implementation of performance-based navigation concept			
That, to increase awareness and understanding of the performance-based navigation concept and its elements: a) ICAO organize workshops and training activities; and	Increases efficiency (Strategic Objective D) Relates to GPI 5	Organize workshops and training activities	ICAO Headquarters

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
b) where area navigation (RNAV) or required navigation performance (RNP) implementations are required, these will be implemented by PIRGs and States according to the performance-based navigation concept.		Implement performance-based navigation concept	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations
Conclusion 5/16 — Implementation of very small aperture terminals (VSATs)			
That PIRGs:	Increases efficiency (Strategic Objective D) Relates to GPI 22		
a) discourage the proliferation of VSAT networks where one/some of the existing ones can be expanded to serve the new areas of interest;		Discourage the proliferation of VSAT networks	ICAO Regional Offices, PIRGs and States
b) work towards integrated regional/interregional digital communication networks with a single (centralized) operational control and preferably based on the Internet Protocol (IP); and		Work towards integrated regional/interregional digital communication networks	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations
c) give due consideration to managed network services (e.g. a virtual private network (VPN)), subject to availability and cost-effectiveness.		Give due consideration to managed network services	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations

APÉNDICE E

INICIATIVAS DEL PLAN MUNDIAL Y SU RELACIÓN CON LAS AGRUPACIONES PRINCIPALES

(GPI-1) USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO

Enfoque: La optimización y el equilibrio equitativo en el uso del espacio aéreo entre usuarios civiles y militares, facilitado a través de coordinación estratégica e interacción dinámica.

Objetivos relacionados con ATM: Integración del espacio aéreo/utilización flexible del espacio aéreo.

(GPI-2) SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA REDUCIDA

Enfoque: La optimización del uso del espacio aéreo y los sistemas mejorados de altimetría de aeronaves.

Objetivos relacionados con ATM: Separación vertical reducida.

(GPI-3) ARMONIZACIÓN DE SISTEMAS DE NIVELES

Enfoque: La adopción por parte de todos los Estados del Esquema de Nivel de Vuelo de la OACI basado en el contenido del Apéndice 3 del Anexo 2 – *Reglamento del Aire*.

Objetivos relacionados con ATM: ninguno

(GPI-4) ALINEACIÓN DE LAS CLASIFICACIONES DEL ESPACIO AÉREO SUPERIOR

Enfoque: La armonización del espacio aéreo superior y la gestión del tránsito asociada mediante la aplicación común de una Clase de Espacio Aéreo ATS de la OACI que sea superior a un nivel de división acordado.

Objetivos relacionados con ATM: ninguno

(GPI-5) NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE

Enfoque: La incorporación de capacidades avanzadas de navegación de aeronaves a la infraestructura del sistema de navegación aérea.

Objetivos relacionados con ATM: La aplicación de la performance de navegación requerida; la aplicación de la performance de vigilancia requerida; la separación longitudinal reducida; la separación lateral reducida.

(GPI-6) GESTIÓN DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO

Enfoque: La implantación de medidas estratégicas, tácticas y pre-tácticas dirigidas para la organización y manejo de la afluencia del tránsito de tal manera que la totalidad del tráfico manejado en cualquier momento o en cualquier espacio aéreo o aeródromo sea compatible con la capacidad del sistema ATM.

Objetivos relacionados con ATM: ATFM centralizado; ATFM cooperativo inter-regional; establecimiento de bases de datos ATFM; aplicación de planificación estratégica ATFM; aplicación de planificación pre-táctica ATFM; aplicación de planificación táctica ATFM.

(GPI-7) GESTIÓN DINÁMICA Y FLEXIBLE DE RUTAS ATS

Enfoque: El establecimiento de más sistemas de rutas que sean dinámicas y flexibles, basadas en la capacidad de la performance de la navegación, con el fin de dar lugar a las trayectorias preferidas de vuelo.

Objetivos relacionados con ATM: Rutas ATS RNAV fijas; rutas RNAV de contingencia; rutas RNAV aleatorias; aplicación de la performance de navegación requerida; admisión dinámica de los perfiles de vuelo preferidos por el usuario; perfiles; supervisión de la conformidad con la trayectoria.

(GPI-8) DISEÑO Y GESTIÓN DEL ESPACIO AÉREO EN COLABORACIÓN

Enfoque: La aplicación de principios uniformes de organización y gestión del espacio aéreo en todo el mundo, llevando a un diseño más flexible del espacio aéreo para acomodar dinámicamente los flujos de tránsito.

Objetivos relacionados con ATM: Integración del espacio aéreo/utilización flexible del espacio aéreo, admisión dinámica de los perfiles de vuelo preferidos por el usuario.

(GPI-9) Conciencia de la Situación

Enfoque: Implantación operacional de la vigilancia basada en los enlaces de datos. La implantación de equipo para permitir que la información del tránsito sea desplegada en las aeronaves apoyando la implantación de la predicción de conflictos y colaboración entre la tripulación de vuelo y los sistemas ATM. Mejorar la conciencia de la situación en la cabina poniendo a la disposición electrónicamente datos del terreno y de obstáculos de una calidad requerida.

Objetivos relacionados con ATM: Aplicación de los enlaces de datos; integración funcional de los sistemas en tierra con los de a bordo; ADS, ADS-B, SSR Modo S.

(GPI-10) DISEÑO Y GESTIÓN DEL ÁREA TERMINAL

Enfoque: La optimización del área de control terminal (TMA) mediante técnicas mejoradas de diseño y gestión.

Objetivos relacionados con ATM: Aplicación de RNP; integración funcional de sistemas en tierra con sistemas de a bordo; Aproximaciones IFR independientes a pistas de espacio reducido; aproximaciones en curva y segmentadas; Aplicación de enlace de datos; WGS84.

**(GPI-11) RNP Y RNAV SALIDA NORMALIZADA POR INSTRUMENTOS (SIDS)
AND LLEGADAS NORMALIZADAS A LA TERMINAL (STARS)**

Enfoque: La optimización del área de control terminal (TMA) mediante la implantación de RNP y RNAV SIDS y STARS.

Objetivos relacionados con ATM: Aplicación de la RNP; Integración funcional de sistemas en tierra con sistemas de a bordo, RNAV SIDS y STARS; Aproximaciones en curva y segmentadas.

(GPI-12) PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA BASADOS EN EL SISTEMA DE GESTIÓN DE VUELO (FMS)

Enfoque: La optimización del área de control terminal (TMA) para dar mejor rendimiento de combustible a las operaciones de aeronaves mediante procedimientos de llegada basados en FMS.

Objetivos relacionados con ATM: Integración funcional de sistema en tierra con sistemas de a bordo; RNAV SIDS y STARS; Aproximaciones en curva y segmentadas; Regulación, puesta en secuencia y espaciación de las llegadas; Aplicación del enlace de datos.

(GPI-13) DISEÑO Y GESTIÓN DE AERÓDROMOS

Enfoque: La implantación de la gestión y estrategias de diseño para mejorar la utilización del área de movimiento.

Objetivos relacionados con ATM: ninguno

(GPI-14) OPERACIONES EN LA PISTA

Enfoque: Reducir tiempos de ocupación en la pista.

Objetivos relacionados con ATM: A-SMGCS

(GPI-15) IGUALAR LA CAPACIDAD OPERATIVA DE LAS IMC Y VMC

Enfoque: Mejorar la capacidad de las maniobras de las aeronaves en la superficie del aeródromo en condiciones meteorológicas adversas.

Objetivos relacionados con ATM: A-SMGCS

(GPI-16) APOYO A LAS DECISIONES Y SISTEMAS DE ALERTA

Enfoque: Implantar herramientas de apoyo a las decisiones para asistir a los controladores de tránsito aéreo y pilotos para detectar y resolver conflictos de tránsito aéreo y para mejorar el flujo de tráfico.

Objetivos relacionados con ATM: Advertencia de altitud mínima segura, Predicción de conflictos; Alerta de conflictos; Asesoramiento para la resolución de conflictos; Supervisión de la conformidad con la trayectoria; Integración funcional de los sistemas en tierra con los sistemas de a bordo.

(GPI-17) IMPLANTACIÓN DE APLICACIONES DE ENLACE DE DATOS

Enfoque: Aumentar la utilización de aplicaciones de enlaces de datos.

Objetivos relacionados con ATM: Aplicación de enlace de datos; Integración funcional de los sistemas en tierra con los sistemas de a bordo; Comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC).

(GPI-18) INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Enfoque: Poner a disposición en tiempo real, información electrónica de garantía de calidad (aeronáutica, de terreno y de obstáculo).

Objetivos relacionados con ATM: Integración funcional de los sistemas en tierra con los sistemas de a bordo; Comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC).

(GPI-19) SISTEMAS METEOROLÓGICOS

Objetivo: Mejorar la disponibilidad de la información meteorológica en apoyo a un sistema ATM mundial continuo.

Objetivos relacionados con ATM: ninguno

(GPI-20) WGS-84

Objetivo: La implantación de WGS-84 por parte de todos los Estados.

Objetivos relacionados con ATM: Implantación del WGS-84

(GPI-21) SISTEMAS DE NAVEGACIÓN

Enfoque: Permitir la introducción y evolución de la navegación basada en la performance apoyada por una infraestructura de navegación robusta proporcionando una precisa, confiable y continua capacidad mundial de determinación de la posición.

Objetivos relacionados con ATM: WGS-84; NPA; Aproximación de precisión; Performance de navegación requerida.

(GPI-22) INFRAESTRUCTURA DE LA RED DE COMUNICACIONES

Enfoque: Evolucionar la infraestructura de las comunicaciones aeronáuticas fijas y móviles, apoyando a las comunicaciones de voz y a las de datos, acomodando nuevas funciones así como proporcionando la capacidad adecuada y calidad de servicio para apoyar los requisitos ATM.

Objetivos relacionados con ATM: AMSS; datos HF; datos VHF; SSR Modo S; ATN

(GPI-23) ESPECTRO DE LAS RADIOCOMUNICACIONES AERONÁUTICAS
--

Enfoque: Disponibilidad oportuna y continua de un espectro de radio adecuado, en todo el mundo, para proporcionar servicios de navegación aérea viables (comunicaciones, navegación y vigilancia)

Objetivos relacionados con ATM: ninguno

Presentation of the Coastguard for the Netherlands Antilles and Aruba



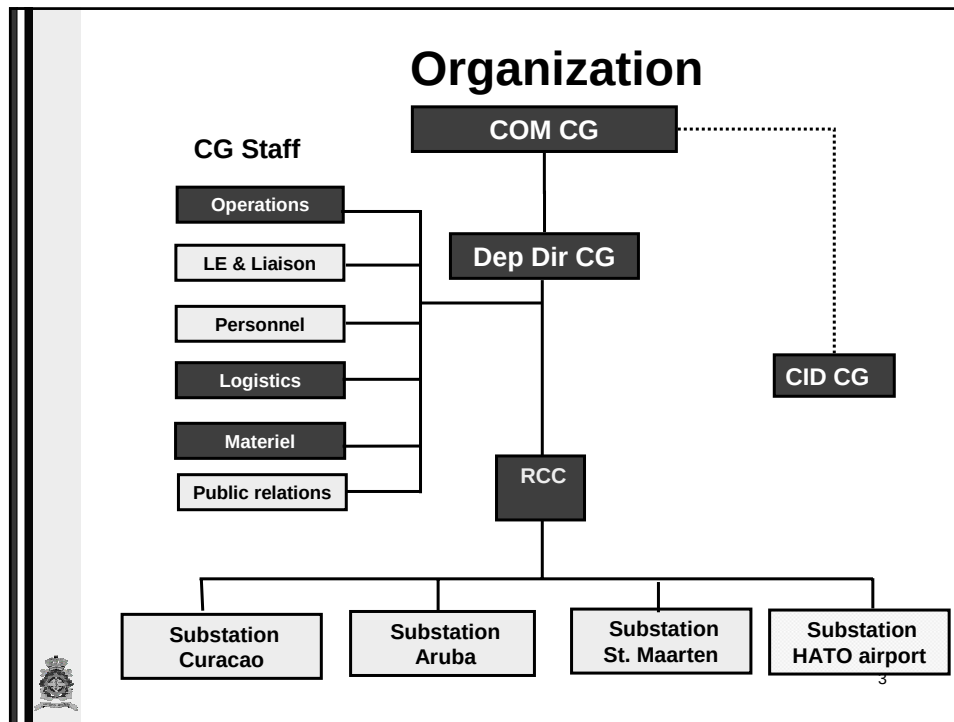
LT Smits HRCC CGNAA

1

Contents

- **Tasks**
- **Assets**
- **Results**

2



Tasks (1)

Maritime law enforcement

- General Maritime Policing (drugs, weapons, illegal Immigration)
- Border Control
- Customs Surveillance
- Environmental and fisheries
- Shipping Control



Tasks (2)

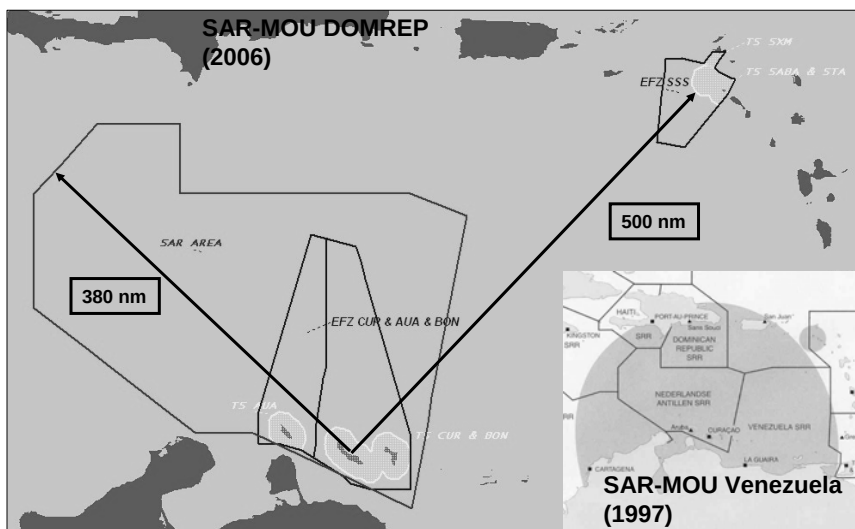
SAR and Maritime Safety

- Safety, Emergency and Distress communications
- SAR and maritime disaster relief



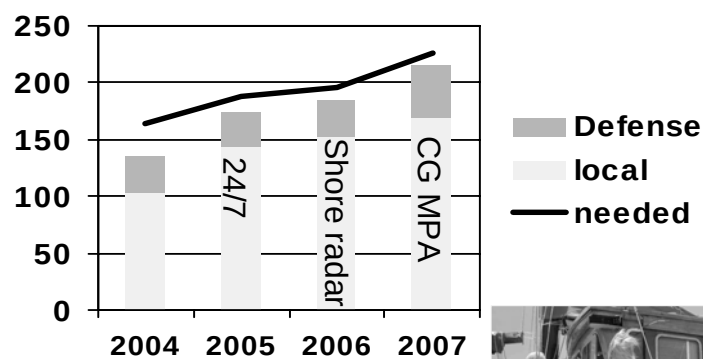
5

Tasks (3)



6

Assets (personnel) (1)



Assets(infrastructure) (2)

Coastguard staff building
Willemstad Curacao



Assets(infrastructure) (3)

Substations Curacao
 Aruba
 St. Martin



Ship lift capacity



9

Assets (Defense)(6)

Lynx



2006: 290 hours

WIGS



2006: 92 days

AS355



2006: 700 hours



Assets (air)(7) phase one

Fokker-60

- **Period: April 2005 – 2007**
- **2 aircraft/3 crews**
- **Endurance: 9 hrs**
- **2000 hours per year**



11

Assets (air) (8) phase two

CG Surveillance capacity: DASH 8

- **Period: from 2007**
- **2 aircraft/5 crews**
- **2000-2400 hours annually**
- **Equipment: Radar(SAR), FLIR**
- **Endurance: 8 hours**
- **Wet lease**
- **Crew: 7**



Assets(infrastructure) (6)



Hato-civil

Hato-militair

Forward Operating Location



- Substation Hato-militair (jan 2007)

13

Assets(organic) (9)

3 Cutters with RHIBS

- Crew: 11
- Speed: 27 kts
- Range: 2000 Nm



14

Assets(organic) (10)

12 super-RHIBS

- Crew: 4
- Speed: 40+ kts
- Range: 15 hrs (30 kts)



15

Assets(organic) (11)



3 Inshores (backup)



3 go fasts (training purposes)



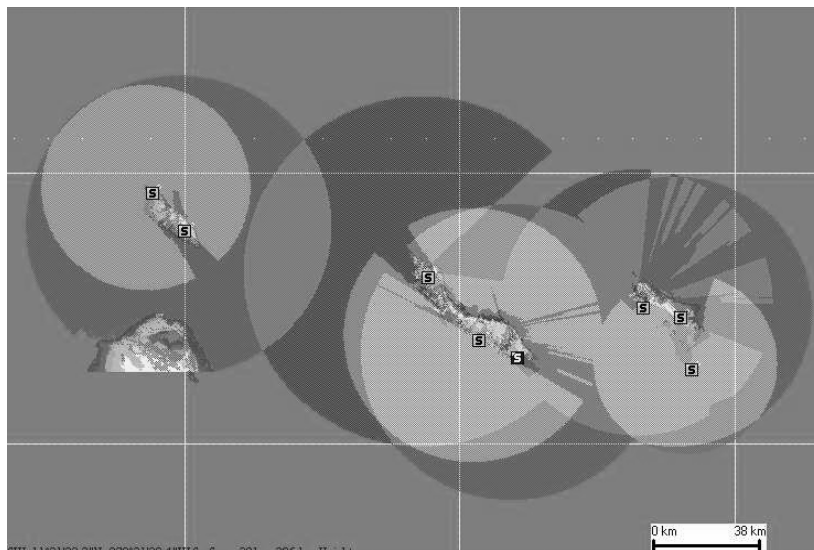
Assets (Shore radar system)(12)

Permanent shore radar

- Unmanned
- Aruba, Curaçao, Bonaire
- Period: from June 2006



Assets (Shore radar system)(13)



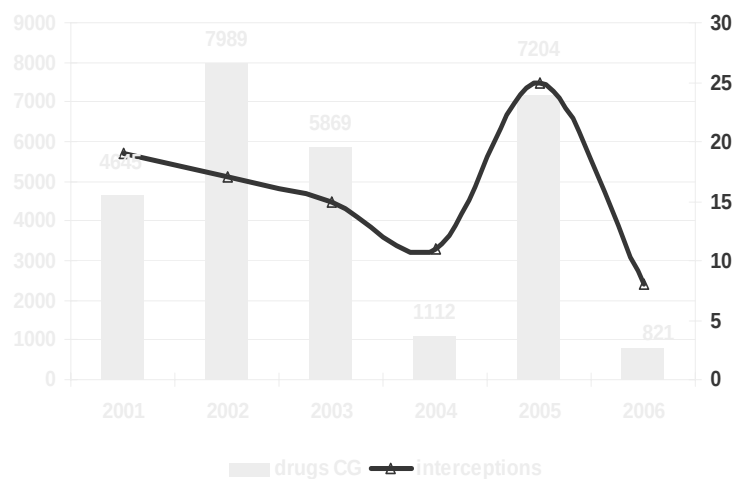
Assets (end state)

- 3 Cutters
- capable helicopter
- 12 Super RHIBS's (2006)
- 24/7 availability of personnel (2006)
- Modern supporting equipment (ION-scans, weapons e.t.c) (2006)
- Modern infrastructure (2006)
- Shore radarsystem (2006)
- CG patrol aircraft (2007)



19

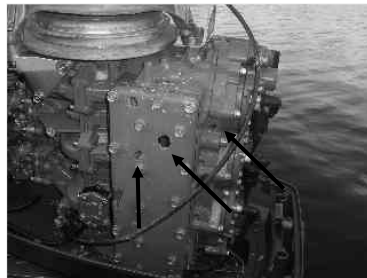
Results (drugs seizures) (1)



20

Remarks drugs (2)

- Smaller quantities per transport (50-300 kg)
- Increased use of disabling fire by CG-units



21

Results drugs (example)(4)

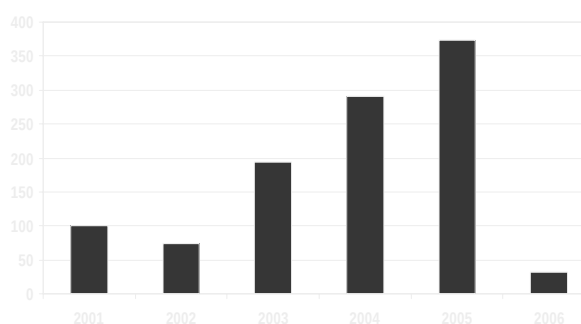
- Date: February 1st 2006
- Vessel: Venezuelan bark
- Seizure: 111 kg cocaine, 4 arrests
- Location: Anna Baai (CUR)
- Units involved:
S-RHIB, RST,
Customs



Results drugs (example)(5)



Results (illegal immigration ABC/SSS) (8)



Results 2005 (other)(9)

- **Fisheries: 30 cases**
- **Illegal immigrants: 387**
- **Environment: 5 oil pollution cases**
- **Maritime environment: 39 cases**
- **SAR: 327 persons involved**
- **Shipping: 367 cases**



Discussed subjects

- **Tasks**
- **Assets**
- **Results**



**Cuestión 3 del
Orden del Día: Cuestiones sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional**

3.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Secretaría distribuyó a la Reunión la nota de información No. 3 conteniendo los resultados de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil que se celebró en Montreal del 20 al 22 de marzo del 2006. El propósito de esta nota fue el de informar a aquellos Estados que no asistieron a la Conferencia, así como un recordatorio de que se requería un seguimiento a las acciones que deben cumplirse antes de una fecha específica, como es el caso de la Cláusula 1 a) de la Declaración. También se reconoció que algunas conclusiones requerían atención inmediata por parte de los Estados. La Reunión recordó que tanto la Declaración como las Conclusiones estaban disponibles en la página Web de la OACI.

3.2 Estados Unidos presentó una nota de información indicando que bajo el Programa Universal de Auditorías de la Seguridad Operacional de la OACI (USOAP), todos los Estados contratantes de la OACI habían iniciado la implantación de un nuevo acercamiento mediante un sistema comprensivo para auditar bajo los 16 Anexos del Convenio Internacional de Aviación Civil relacionados con la seguridad operacional. A la fecha, Estados Unidos ha finalizado la primera fase de su actividad previa a la auditoría lo cual incluye la finalización del Cuestionario de Actividades de la Aviación del Estado (SAAQ) y el cumplimiento de la lista de verificación para cada Anexo. La intención de la nota de información fue el compartir algunas de las lecciones aprendidas y los asuntos relevantes que pueden encontrar los Estados Contratantes durante las preparaciones de pre-auditoría. La Reunión reconoció que el “enfoque sistémico” de las auditorías está diseñado para verificar que la organización responsable por la vigilancia de la seguridad operacional en un Estado Contratante sea evaluada como una entidad completa y no en partes. El proceso de auditorías proporciona un marco para evaluar aquellas relaciones inter-divisionales que existen dentro de la organización de un Estado Contratante, las cuales son críticas para la habilidad de dicho Estado de desempeñarse satisfactoriamente en sus funciones reguladoras de la vigilancia de la seguridad operacional.

3.3 RASOS informó a la Reunión sobre sus actividades desde su inicio en 2002 y respecto a sus planes para el futuro, según lo mencionado en el IP/11. Las actividades administrativas incluyeron el establecimiento de la oficina, archivos, sitio Internet, comunicaciones y recursos sostenibles. Las actividades técnicas incluían evaluaciones de las necesidades de siete Autoridades miembros para establecer como punto de partida un desarrollo de objetivos de un plan de acción a partir de las evaluaciones. Las acciones incluyeron la instrucción de inspectores y personal técnico, la armonización de reglas y procedimientos, la provisión de asistencia técnica mutua en la vigilancia de la seguridad operacional de los explotadores aéreos y explotadores de aeródromos, el desarrollo de capacidades de inspección transnacional y auditorías previas de evaluación profesional de los miembros. Los esfuerzos para la armonización también incluyeron el desarrollo de proyectos para la base de datos computarizada PEL y la entrega de licencias, exámenes del personal de aviación basados en sistemas computarizados mediante Internet, certificación conjunta de aeródromos, certificación conjunta ATO y certificación conjunta de operadores extranjeros.

3.4 Los planes para el futuro incluyen la expansión de las actividades hacia todos los Anexos de seguridad y seguridad operacional, además de un cambio de nombre a *Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)* y la designación de CASSOS como una institución formal de la Comunidad del Caribe (CARICOM) la cual colocará a la organización en un lugar más favorable para el reconocimiento internacional entre la comunidad de la aviación y los donantes internacionales.

3.5 RASOS puede tomarse como un modelo para las naciones pequeñas en vías de desarrollo que aspiran desarrollar enfoques regionales o subregionales para la vigilancia de la seguridad operacional.

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Cuestiones sobre seguridad de la aviación (AVSEC)**

Anexo 17 y el Manual de Seguridad

4.1 La Reunión tomó nota que el 30 de noviembre de 2005 el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 11 al Anexo 17, estableciendo el 10 de abril de 2006 como la fecha en la que la enmienda surtiría efecto y el 1 de julio de 2006 como la fecha de aplicación. La enmienda 11 cubre el refuerzo de las provisiones del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación, Guardias de Seguridad En Vuelo (IFSOs), trabajo de la aviación general y trabajos aéreos, concepto de seguridad de una sola parada para pasajeros y equipaje, concepto de evaluación de riesgo, seguridad para todas las operaciones de carga, y definiciones. La carta circular y el formulario sobre este asunto que fueron enviados a los Estados el 30 de noviembre del 2005, se presentaron en esta nota. Basado en esto, la Reunión formuló la Conclusión siguiente:

CONCLUSIÓN 8/4 ADOPCIÓN DE LA ENMIENDA 11 AL ANEXO 17

Que los Estados que aún no lo han hecho informen a la OACI, utilizando el formulario adecuado:

- 1) cualquier diferencia que exista el 1 de julio de 2006 entre las reglamentaciones o prácticas nacionales y las disposiciones del Anexo 17, incluyendo la Enmienda 11 y por ende cualquier otra diferencia que se pueda generar, de acuerdo con las obligaciones impuestas por el Artículo 38 del Convenio de la OACI; y
- 2) las fechas en las cuales los Estados han cumplido con las disposiciones del Anexo 17, incluyendo su Enmienda 11.

Reestructuración de la Subdirección de Seguridad de la Aviación y Facilitación (S&F)

4.2 La Reunión tomó nota que la Subdirección de Seguridad de la Aviación y Facilitación (S&F) ha sido reestructurada en dos subdirecciones, la Sección de Especificación y Material de Orientación (SGM) y la Sección de Asistencia Coordinada y Desarrollo (CAD).

Reclutamiento de Profesionales AVSEC

4.3 La Reunión tomó nota de una nueva estrategia para la asistencia y desarrollo en seguridad de la aviación, y, considerando la evolución continua y la naturaleza cada vez más exigente del campo de la aviación, la Sección de Asistencia Coordinada y Desarrollo (CAD) de la Subdirección de Seguridad de la Aviación y Facilitación (S&F) y la Dirección de Cooperación Técnica están en proceso de compilar una nueva lista de profesionales en seguridad de la aviación. La nota de estudio proporcionó la intención de esta iniciativa de reclutar expertos a corto plazo, para realizar misiones de la OACI en seguridad de la aviación; los prerrequisitos incluidos según el **Apéndice A** a esa parte del Informe, son indispensables para todos los candidatos potenciales. Por lo anterior, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/5

RECLUTAMIENTO DE PROFESIONALES AVSEC

Que los Estados/Territorios:

- a) revisen los prerrequisitos de la OACI para el reclutamiento de profesionales AVSEC que se presentan en el Apéndice A a esta parte del Informe y retransmitan esta información a los individuos calificados AVSEC dentro de sus administraciones; y
- b) alienten a los individuos calificados a que apliquen con la OACI para asistir a los Estados en la mejora de sus Programas AVSEC.

Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación

4.4 La Reunión tomó nota de los cursos de Capacitación AVSEC de la OACI para el 2006 en los tres Centros de Capacitación de Seguridad de la Aviación en Puerto España (Trinidad y Tabago), Quito (Ecuador) y Buenos Aires (Argentina). CAD que es responsable del desarrollo de todos los Paquetes de Capacitación de Seguridad de la Aviación (ASTP) planea desarrollar nuevos paquetes de capacitación de seguridad de la aviación en 2006 para incluir el diseño de seguridad para aeropuertos y aeronaves; amenazas nuevas y emergentes en la aviación civil; certificación de inspectores y control de calidad nacional.

Anexo 9 y los Documentos de viaje de lectura mecánica

4.5 La Reunión tomó nota que a través de la Subdirección de Seguridad de la Aviación y Facilitación (S&F), la OACI persigue el objetivo de facilitar y reforzar la autorización y medidas de seguridad en fronteras y aeropuertos y de reducir la congestión en la parte pública, todo esto con una estrategia en tres partes: la estandarización de pasaportes, visas y cualquier otro tipo de documento de viaje; mejora en los procesos de inspección con el uso de la tecnología moderna; y afrontar los problemas relacionados con la seguridad. Se proporcionó a la Reunión una publicación de la OACI importante sobre el simposio celebrado recientemente sobre las Normas de la OACI relacionadas con MRTDs y Mejora a través de Biometría (con exhibición) y los sitios web siguientes: <http://www.icao.int/icao/en/atb/fal/MRTDsymposium/index.html>; <http://www.icao.int/mrtd>

Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)

4.6 La Reunión tomó nota de las auditorías del USAP de la OACI y las visitas de seguimiento que se habían realizado en la Región CAR en el 2005; asimismo, se proporcionó un plan de las auditorías de seguimiento que se realizarán en 2006 y 2007. El listado de auditorías realizadas y las visitas de seguimiento para 2006 y 2007 se adjuntan en el **Apéndice B** a esta parte del Informe.

Organización de Estados Americanos (OEA) Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE) y la OACI

4.7 La Reunión tomó nota de la Organización de Estados Americanos (OEA) Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE) que ofreció treinta (30) becas para los Oficiales Nacionales de Seguridad de la Aviación en la Región que desearan asistir al Seminario y Reunión del Grupo de Tarea sobre revisión del equipaje de bodega el 28 de noviembre de 2005 en Monterrey, México. De dicho ofrecimiento, la OEA-CICTE procesó veinticuatro (24) becas para el evento (14 para la Región CAR).

Segunda Fase del Programa OACI/Canadá de Capacitación sobre Seguridad de la Aviación en las Regiones CAR/SAM

4.8 La Reunión tomó nota que Transport Canada y la OACI están trabajando actualmente para finalizar la propuesta conocida como “Programa de Capacidad para Contrarrestar el Terrorismo” el cual conlleva talleres, cursos y seminarios de la seguridad de la aviación (AVSEC) en las Regiones CAR/SAM del 2006 al 2009; dicho programa está dirigido a las Autoridades de Aviación y Aeronáutica Civil y podría incluir aeropuertos, explotadores aéreos y las autoridades de la vigilancia de los aeropuertos. Los temas AVSEC para estos eventos incluirán, pero no estarán limitados, el Programa de Seguridad de Aeropuerto, el Programa nacional de seguridad de la aviación civil, el Programa nacional de control de calidad, Inspección de pasajeros, el Programa de Seguridad de la Carga y Factores humanos.

Seminario de la Seguridad de la Aviación/Facilitación en República Dominicana

4.9 La Reunión tomó nota que la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI está planeando un Seminario de la Seguridad de la Aviación/Facilitación en Santo Domingo, República Dominicana del 27 al 30 de junio de 2006 y que el evento está siendo coordinado con la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F), la Dirección de Cooperación Técnica y la Oficina NACC de la OACI.

Puntos de contacto (PoC) de Seguridad de la Aviación

4.10 La Reunión tomó nota que debido al punto de vista expresado en las opiniones del Grupo de Lyon-Roma del G8 contra la criminalidad y el terrorismo, se estableció una Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a fin de facilitar la comunicación sobre amenazas inminentes a las operaciones de transporte aéreo civil.

4.11 Debido a la confidencialidad de la información que contendrá la Red, se deberá ejercer un estricto control ya que el no hacerlo podría comprometer los esfuerzos futuros para la implantación de la seguridad de la aviación. Esto explica las responsabilidades que un Estado participante deberá tomar en cuenta para mantener un control sobre esta información. También, la Reunión notó un formato de solicitud de información de contacto el cual se incluye en el **Apéndice C** a esta parte del Informe, el cual los interesados deben completar y enviar directamente al Subdirector de Seguridad de la Aviación y Facilitación (S&F) de la OACI, facsímil: + 1 (514) 954-6408, correo-e: avsec@icao.int. Por lo tanto, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/6

RED DE PUNTOS DE CONTACTO (PoC) DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Que los Estados/Territorios:

- a) examinen los criterios de la información para el acceso a la Red de Puntos de contacto (PoC) y designen a la autoridad competente a recibir a través de esta Red las amenazas inminentes a las operaciones del transporte aéreo civil; y
- b) se registren con la OACI antes del 30 de junio de 2006 utilizando el formulario adecuado para la Red PoC que se presenta en el Apéndice C a esta parte del Informe.

Comité de la Seguridad de la Aviación (AVSEC/COMM)

4.12 La Reunión tomó nota que la Quinta Reunión anual del Comité AVSEC (AVSEC/COMM) se celebró en Buenos Aires, Argentina, en conjunto con la Décima Reunión del Grupo de Expertos AVSEC de la CLAC del 8 al 13 de mayo de 2006. La Reunión AVSEC/COMM propuso discutir temas AVSEC, tales como el Informe Final de la Inspección del equipaje de bodega (HBS) y el Plan de Acción, el Programa de Control de Calidad, el Programa de seguridad de la carga, el Directorio de Instructores/Consultores AVSEC, el Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación, el Programa de Inspección de Pasajeros, el Seminario de Inspección de Pasajeros y el Mecanismo Regional para la compartición de información de amenazas.

4.13 El Presidente del Comité AVSEC del GREPECAS presentó a la Reunión un informe breve relacionado con el AVSEC/COMM/5 celebrado en Argentina del 11 al 13 de mayo.

4.14 El AVSEC/COMM/5 recibió una actualización por parte de la OACI, la cual reconoció la necesidad de adoptar el Anexo 9 – *Facilitación* dentro del marco de AVSEC. La Reunión también alentó a los Estados a responder la circular a los Estados de la OACI con respecto a la implantación de la Enmienda 11 al Anexo 17 y el Reclutamiento de Profesionales AVSEC. La Reunión estableció Grupos Ad hoc en las áreas de:

- ***Instrucción:***
 - Establecer los criterios para Profesionales AVSEC que deberían ser agregados a la base de datos de Instructores Certificados y Profesionales AVSEC.
 - Analizar los requerimientos y los procedimientos para la adquisición de equipos para inspección de pasajeros en los Estados/Territorios CAR/SAM.
- ***Inspección del Equipaje de Bodega:***
 - Continuar el trabajo del Grupo de Tarea HBS para la finalización del Informe del Grupo de Tarea y entregar a la OACI para su adopción como un marco de referencia para su publicación como material de orientación para el uso de los Estados/Territorios CAR/SAM.

- ***Seguridad de la Carga:***
 - o Revisar el estado de implantación de las medidas de la seguridad de la carga por parte de los Estados/Territorios CAR/SAM.
- ***Facilitación:***
 - o Determinar las necesidades de los Estados/Territorios CAR/SAM para la implantación del Anexo 9.

4.15 La Reunión acordó apoyar la realización del Seminario sobre Inspección de Pasajeros que se celebrará en Jamaica en noviembre de 2006.

4.16 El Presidente del AVSEC/COMM tomó nota de la gentil propuesta por parte del delegado de la TSA de Estados Unidos para ofrecer cursos sobre Garantía de la Calidad en AVSEC a iniciarse en junio de 2006 así como el deseo de asistir a los Estados/Territorios del Caribe para la preparación para la Copa Mundial de Cricket en 2007 mediante instrucción en las áreas de Inspección de Pasajeros y Procesos de Inmigración.

APÉNDICE A

REQUERIMIENTOS PARA EL RECLUTAMIENTO DE PROFESIONALES AVSEC

Estimados colegas:

Con el lanzamiento de la nueva estrategia de la OACI para la asistencia y el desarrollo de la seguridad de la aviación, y considerando la naturaleza evolutiva y cada vez más exigente del campo de la seguridad de la aviación, la Sección de Asistencia Coordinada y Desarrollo (CAD) de la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F) y la Dirección de Cooperación Técnica, están en proceso de compilar una nueva lista de profesionales de la seguridad de la aviación. En el caso de que estos profesionales sean reclutados como expertos a corto plazo, realizarán misiones de la OACI en seguridad de la aviación para ayudar a los Estados contratantes de la OACI a: a) desarrollar una infraestructura sólida de la seguridad de la aviación; b) corregir las deficiencias en la seguridad de la aviación según los resultados del Programa Universal de la OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP); c) tratar con amenazas nuevas y emergentes; d) dar clases en los cursos de instrucción de la seguridad de la aviación de la OACI. La nueva lista será compilada en base a los méritos y experiencia profesional en los campos de la aviación y de la seguridad de la aviación. A continuación se enlistan los prerequisites para todos los candidatos potenciales:

Experiencia Requerida:

1. Un conocimiento comprensivo y básico del Anexo 17 de la OACI al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).
2. Un conocimiento comprensivo y básico del Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973).
3. Conocimiento básico de, y estar familiarizado con, los Anexos de la OACI 6 (Operaciones de aeronaves), 9 (Facilitación), 14 (Aeródromos) y 18 (Mercancías Peligrosas).
4. 10 años de experiencia laboral nacional e internacional en seguridad de la aviación con experiencia en políticas, planeación y experiencia organizacional y operacional.
5. Buen dominio de uno de los 6 idiomas de trabajo de la OACI, árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y otro adicional a cualquiera de éstos.
6. Habilidades directivas para la gestión de proyectos.
7. Conocimiento básico en instrucción de la seguridad de la aviación y estar familiarizado con el Programa de Instrucción de la OACI en seguridad de la aviación.
8. Apreciación de, y habilidad de trabajar con, personas de diferentes culturas.

9. Capacidad de viajar a cualquier lugar del mundo, incluyendo destinos lejanos y de alto riesgo.

Experiencia deseable:

1. Experiencia laboral en gestión de la aviación, operaciones aeroportuarias (operaciones aéreas y en la parte pública), operaciones de transportistas aéreos, operaciones relacionadas con el mantenimiento del orden público en la aviación.
2. Conclusión de cursos de instrucción de la OACI en seguridad de la aviación.
3. Certificación como auditor de la seguridad de la aviación (certificación USAP)
4. Valoración de riesgos y amenazas (modelos de riesgos y aplicaciones geopolíticas)
5. Diseño y planeación de seguridad aeroportuaria.
6. Experiencia en cabina y en el puesto de pilotaje.

Se sugiere que cualquier persona que cumpla con los requerimientos anteriores requisitos y que pudiera estar interesado en realizar misiones de la seguridad de la aviación en nombre de la OACI envíe su currículum a: jhaidar@icao.int; y copiar a la Sra. Wendy Kiley-Valiquet a wkiley-valiquet@icao.int.

Asimismo, se agradece de antemano si pudiera retransmitir este mensaje a cualquier individuo calificado dentro de su administración.

Por último, quedamos a la espera de recibir noticias tuyas con el Currículum de los candidatos adecuados.

Jalal
Jalal Haidar
Jefe interino
Sección de Asistencia Coordinada y Desarrollo (CAD)
Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación (S&F)
Organización de Aviación Civil Internacional
Montreal, Québec, Canadá
H3C 5H7
Tel: 514 954 5837
Fax: 514 954 6408

APÉNDICE B

**PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)
INFORME DE LAS ACTIVIDADES DE AUDITORÍA**

EJECUCIÓN DEL PROGRAMA AL 31 DE MARZO DE 2005

	ESTADO	AEROPUERTOS AUDITADOS	FECHA DE LA AUDITORÍA	FECHAS DE LAS VISITAS DE SEGUIMIENTO
1.	Antigua y Barbuda	Aeropuerto internacional V.C. Bird — Antigua (ANU)	noviembre de 2005	2007
2.	Canadá	Aeropuerto internacional Lester B. Pearson — Toronto (YYZ)	mayo de 2005	2007
3.	Costa Rica	Aeropuerto internacional Juan Santamaría — San José (SJO)	febrero de 2005	2007
4.	Cuba	Aeropuerto internacional José Martí — La Habana (HAV)	marzo de 2004	marzo de 2006
5.	El Salvador	Aeropuerto internacional El Salvador — San Salvador (SAL)	agosto de 2004	2006
6.	Estados Unidos	Aeropuerto internacional John F. Kennedy — Nueva York (JFK)	abril de 2005	2007
7.	Guatemala	Aeropuerto internacional La Aurora — Ciudad de Guatemala (GUA)	enero/febrero de 2005	2007
8.	Honduras	Aeropuerto internacional Toncontín — Tegucigalpa (TGU)	marzo de 2004	2006
9.	Jamaica	Aeropuerto internacional Norman Manley — Kingston (KIN)	septiembre de 2003	octubre 2005
10.	México	Aeropuertos internacionales de Ciudad de México (MEX) y Miguel Hidalgo de Guadalajara (GDL)	enero de 2004	mayo/junio de 2006
11.	Nicaragua	Aeropuerto internacional Augusto C. Sandino — Managua (MGA)	agosto/septiembre de 2004	septiembre de 2006
12.	Saint Kitts y Nevis	Aeropuerto Robert L Bradshaw — St. Kitts (SKB)	noviembre/diciembre de 2005	2007
13.	Trinidad y Tabago	Aeropuerto internacional Piarco — Puerto España (POS)	junio/julio de 2003	octubre de 2005

**PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)
CALENDARIO DE AUDITORÍAS**

ENERO A DICIEMBRE DE 2006

Primer trimestre de 2006 (enero a marzo)	Segundo trimestre de 2006 (abril a junio)
República Dominicana	Granada Santa Lucía San Vicente y las Granadinas
Tercer trimestre de 2006 (julio a septiembre)	Cuarto trimestre de 2006 (octubre a diciembre)
NINGUNA	Barbados

**PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)
CALENDARIO DE AUDITORÍAS**

ENERO A DICIEMBRE DE 2007

Primer trimestre de 2007 (enero a marzo)	Segundo trimestre de 2007 (abril a junio)
NINGUNA	NINGUNA
Tercer trimestre de 2007 (julio a septiembre)	Cuarto trimestre de 2007 (octubre a diciembre)
NINGUNA	Bahamas Belice Haití

ADJUNTO a la comunicación SP 48/1-06/19

RED DE PUNTOS DE CONTACTO (PoC) DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Formulario de inscripción

Sírvase completar el siguiente formulario y asegurarse de que el punto de contacto no sólo esté informado sino que también esté disponible las 24 horas.

1. NÚMERO DE TELÉFONO, FACSIMILE y CORREO-E DEL CONTACTO (*Ejemplo: "País: Centro de mando, Departamento de seguridad de la aviación, Ciudad, País, Teléfono: 1-555-555-1212, Facsímile: 1-555-555-1212, Correo-e "*)
Persona(s) que actúa(n) como punto(s) de contacto (máximo 3 personas)

Nombre: _____

Cargo/Departamento: _____

Dirección: _____

Tel.: _____ Facsímile: _____

Correo-e: _____

2. DESCRIPCIÓN DEL PUNTO DE CONTACTO (*Ejemplo: "País: Departamento de seguridad de la aviación se refiere a un centro de telecomunicaciones en funcionamiento las 24 horas del día. Su personal podrá comunicar a la persona que llama con el investigador o experto apropiados en forma inmediata. El Centro de mando no cuenta con investigadores o expertos en pruebas electrónicas."*)

3. CAPACIDAD LINGÜÍSTICA DEL CONTACTO (*Ejemplo: "País: El personal del Centro de mando habla inglés únicamente."*)

4. SÍRVASE INDICAR EL CORREO-E DEL CONTACTO A QUIEN SE LE DISTRIBUIRÍAN LAS ACTUALIZACIONES DE LA LISTA DE LOS PUNTOS DE CONTACTO (*Ejemplo: "PAÍS: Johndoe@xxx.gov y Marydoe@xxx.gov"*)

— FIN —

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Otros asuntos**

Programa tentativo – 2006 – Oficina NACC de la OACI – Reuniones, Seminarios, Cursos y Talleres

5.1 La Reunión recibió información actualizada sobre el Programa tentativo – 2006 de reuniones, seminarios, cursos y talleres de la Oficina Regional NACC de la OACI, el cual se presenta en el **Apéndice** esta parte del Informe. La Reunión concordó que esta información es de utilidad para que los Estados/Territorios puedan programar su participación y aprovechar los beneficios que proporcionan estos eventos. También, la Reunión notó que el mencionado programa se actualiza periódicamente y se publica en la página Web de la Oficina OACI, www.icao.int/nacc.

Mejoría de la comunicación y cooperación entre los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales y la Oficina Regional NACC de la OACI

5.2 La Reunión concordó que se requiere continuar ampliando la comunicación, coordinación y cooperación entre los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales y la Oficina Regional NACC de la OACI con vistas a optimizar recursos e impulsar el desarrollo armonizado en las diferentes esferas de la aviación civil. Un ejemplo de esta necesidad sería la cooperación entre ACSA-COCESNA y RASOS. El coordinador de RASOS expresó que hará el seguimiento de la propuesta para una mejor coordinación/cooperación con ACSA.

Mecanismo de reuniones del Caribe Central, Caribe del Este, Centroamérica y de la región NAM

5.3 La Secretaría recordó a la Reunión el actual sistema de reuniones subregiones C/CAR, E/CAR, Centroamérica de los grupos de trabajo y de directores de aviación civil y sobre el impacto que en esto ocasiona la limitación de recursos que tienen los Estados/Territorios y la Oficina Regional NACC de la OACI, y que los objetivos principales de estas reuniones son efectuar el seguimiento de plan de navegación aérea, el examen de los problemas y soluciones a las dificultades encontradas en la implementación, la solución a la deficiencias y promover el desarrollo de la aviación civil; asimismo que el examen de los problemas comunes a la Región CAR se repitan en cada subregión.

5.4 La Reunión intercambió opiniones sobre la posibilidad de que los grupos de trabajo, así como los directores de aviación civil se junten en reuniones respectivas para tratar cuestiones comunes, en principio en las áreas C/CAR, E/CAR y Centroamérica.

5.5 Los participantes en la Reunión expresaron diferentes posturas. Varios reconocieron los beneficios que se obtendrían en la optimización de recursos y la mejoría de la coordinación y cooperación en toda la región CAR. Otros participantes expresaron que la unificación de los grupos de trabajo dificultaría el tratamiento de cuestiones específicas de cada subregión. En este sentido, la Secretaría indicó que se podrían formar grupos de tarea durante las reuniones subregionales conjuntas, si la necesidad se presenta.

5.6 Finalmente, la Reunión estuvo de acuerdo en que la Oficina Regional NACC de la OACI también obtenga las opiniones preliminares de los Estados/Territorios del Caribe Oriental, así como de Centroamérica y COCESNA antes de proceder formalmente.

Sede de la Próxima Reunión C/CAR DCA

5.7 En conformidad con el programa de rotación de la sede de las reuniones de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, el Director de Aviación Civil de Aruba expresó en la Reunión su gentil ofrecimiento de que la Reunión C/CAR DCA/9 se realice en Aruba, tentativamente en mayo de 2007.

PROGRAMA TENTATIVO 2006
OFICINA NACC DE LA OACI - REUNIONES, SEMINARIOS, CURSOS Y TALLERES



1ER. TRIMESTRE

REUNIÓN/SEMINARIO/CURSO/TALLER	FECHAS	LUGAR	PARTICIPANTES
Reunión Trilateral de Norteamérica sobre Seguridad Operacional /Seguridad de la Aviación	23-27 enero	Ixtapa, México	NAM/CAR/SAM
Reunión COCESNA	24 febrero	Tegucigalpa, Honduras	Centroamérica
Reunión C/CAR/WG/6	20-24 febrero	La Habana, Cuba	C/CAR
Reunión RASOS/12	Febrero	Caribe	Miembros
Reunión ACG/6	2-3 marzo	Lima, Perú	Miembros
Reunión MEVA TMG/16	7-9 marzo	Santo Domingo, República Dominicana	Miembros
Seminario OACI/ASPA sobre SMS	14-16 marzo	Ciudad de México, México	NAM/CAR/SAM
Reunión PAAST/10	17 marzo	Ciudad de México, México	Miembros
Reunión de Coordinación MEVAII/REDDIG	20-22 marzo	Lima, Perú	NAM/CAR/SAM
Seminario ATFM NAM/CAR	27-31 marzo	Tegucigalpa, Honduras	NAM/CAR

2o TRIMESTRE

REUNIÓN/SEMINARIO/CURSO/TALLER	FECHAS	LUGAR	PARTICIPANTES
Taller del Programa de Seguridad de Aeropuertos AVSEC	3-7 abril	ASTC Trinidad y Tabago	Estados habla inglesa
Seminario NAM/CAR de Coordinación Civil/Militar	17-18 abril	Santo Domingo, República Dominicana	NAM/CAR
Reunión de Expertos AVSEC Centroamericanos	17-19 abril	Guatemala	Centroamérica
Reunión Regional NAM/CAR ATM	19-21 abril	Santo Domingo, República Dominicana	NAM/CAR
Reunión del Grupo de Tarea Interconexión MEVA II / REDDIG	3-5 mayo	Oficina NACC, México	Miembros
Seminario sobre "Gestión de proyectos aeroportuarios"	8-12 mayo	La Antigua, Guatemala	CAR/SAM
Reunión de Expertos AVSEC de la CLAC	8-10 mayo	Buenos Aires, Argentina	NAM/CAR/SAM
Reunión AVSEC COMM/5	11-13 mayo	Buenos Aires, Argentina	NAM/CAR/SAM
Reunión C/CAR/DCA/8	15-18 mayo	Curazao	C/CAR
Reunión AP/ATM/12	15-19 mayo	Lima, Perú	CAR/SAM
Seminario práctico de seguridad de la aviación (AVSEC) sobre el Programa de Seguridad del Aeropuerto	15-19 mayo	ASTC Buenos Aires	Estados de habla hispana
142 Reunión Consejo Directivo de COCESNA	26 mayo	Guatemala, Guatemala	Centroamérica

REUNIÓN/SEMINARIO/CURSO/TALLER	FECHAS	LUGAR	PARTICIPANTES
Curso de seguridad de la aviación (AVSEC) sobre negociación de rehenes (Nivel II)	5-9 junio	Montreal, Canadá	Estados de habla inglesa
Congreso Mundial AIS/MAP	27-29 junio	Madrid, España	CAR/SAM
Seminario sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación	27-30 junio	Santo Domingo, República Dominicana	NAM/CAR/SAM

3ER. TRIMESTRE

REUNIÓN/SEMINARIO/CURSO/TALLER	FECHAS	LUGAR	PARTICIPANTES
Reunión ATFM/TF/2 (RLA/98/003)	6-8 julio	Bogotá Colombia	CAR/SAM
Reunión/Taller Regional NAM/CAR sobre SAR	25-28 julio	Mérida, México	NAM/CAR
Reunión MEVA TMG/17	24-26 julio	Oficina NACC, México	Miembros MEVA
Tercera Reunión de Coordinación MEVA II/REDDIG	26-28 julio	Oficina NACC, México	Miembros MEVA y REDDIG
Taller de Certificación de Inspección de Pasajeros	1-5 agosto	ASTC Trinidad	Estados de habla inglesa
Reunión E/CAR/WG/30	7-11 agosto	Santa Lucía	Caribe oriental
Reunión AIS/MAP QM/TRAIN/TF	14-18 agosto	Montevideo, Uruguay	CAR/SAM
Reunión COCESNA	25 agosto	Centroamérica	Centroamérica
Reunión RASOS/13	Agosto	Trinidad y Tabago	Miembros
Taller del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación	1-5 septiembre	ASTC Quito	Estados de habla hispana
Reunión Del Grupo de Tarea de Automatización del ATM/CNS/SG	4-6 septiembre	México	CAR/SAM
Reunión de Rutas RNAV NAT/CAR	18-20 septiembre	Miami, Estados Unidos	NAT/CAR
Seminario sobre Implantación de tecnología CNS/ATM – Proyecto RLA/98/003	25-29 Septiembre	Lima	CAR/SAM

4O TRIMESTRE

REUNIÓN/SEMINARIO/CURSO/TALLER	FECHAS	LUGAR	PARTICIPANTES
Negociación de Rehenes – Fase I	1-5 octubre	ASTC Quito	Estados de habla hispana
Reunión AERMET/SG/8	9-13 octubre (tentativo)	Chile	CAR/SAM
Seminario “El futuro de las comunicaciones de la navegación aérea” – AENA / OACI	16-20 octubre	Santa Cruz, Bolivia	CAR/SAM
Reunión AIS/MAP DB/AUTO/TF	23-27 octubre	Río de Janeiro, Brasil	CAR/SAM
Seminario NAM/CAR/SAM de Navegación basada en la Performance	23-27 octubre	Santo Domingo, República Dominicana	NAM/CAR/SAM
Reunión DGAC/CAP/92	2-6 octubre	Oficina NACC, México	Centroamérica y Panamá
Reunión del Grupo de Expertos AVSEC de COCESNA/ACSA	Octubre	A determinar	COCESNA/ACSA
Seminario de Inspección de Pasajeros/Reunión del Grupo de Tarea TRN	13-17 noviembre	Montego Bay, Jamaica	NAM/CAR/SAM
Reunión AGA/AOP/SG/5	20-24 noviembre	Montevideo, Uruguay	CAR/SAM
Seminario OACI sobre Cartas Aeronáuticas – Datos electrónicos y AIM	27 noviembre – 8 diciembre.	Santo Domingo, República Dominicana	CAR/SAM
Reunión ATM/CNS/SG/5	13-17 noviembre	Recife, Brasil	CAR/SAM
Reunión COCESNA	Noviembre	Centroamérica	Centroamérica
Certificación de instructores AVSEC	1-5 diciembre	ASTC Buenos Aires	Estados de habla hispana
Reunión E/CAR/DCA/20	Diciembre	Estados Unidos	E/CAR

2007

REUNIÓN/SEMINARIO/CURSO/TALLER	FECHAS	LUGAR	PARTICIPANTES
Seminario SMS CAR (Español)	Enero	Guatemala	Estados de habla hispana
Seminario SMS NAM/CAR (Inglés)	Febrero	Oficina NACC, México	Estados de habla inglesa
Reunión AIS/MAP/SG/10	Febrero	Caracas, Venezuela	CAR/SAM
C/CAR WG/7 Meeting	Febrero	Jamaica	Estados C/CAR
Reuniones ASB/7 y GREPECAS/14	Abril	Costa Rica	CAR/SAM
Reunión del Grupo de Trabajo de Cartas Aeronáuticas	Por determinar	Por determinar	CAR/SAM