



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

DGAC/CAP/98 — NI/02  
03/02/15

**98ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá  
(DGAC/CAP/98)**

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo de 2015

**Cuestión 7**

**del orden del día: Otros asuntos**

**DECLARACIÓN DE PUERTO ESPAÑA**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de información presenta los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea establecidos para las Regiones NAM/CAR de la OACI, los cuales se introducen en los nuevos Cuadros de Mando Regionales de la OACI para apoyar la transparencia y el intercambio de información.

Los objetivos preliminares de seguridad operacional fueron determinados por la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea (CAR/DCA/OPSAN/1).

Los objetivos de navegación aérea fueron propuestos por la Primera Reunión del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/1) y enmendados por la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/4).

Considerando el aporte recibido por parte de los Estados respecto a los objetivos de seguridad operacional y de navegación aérea, la *Declaración de Puerto España* fue firmada por todos los Directores de Aviación Civil, Ministros o sus representantes autorizados durante la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), según se muestra en el **Apéndice** a esta nota.

<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li></ul>
<i>Referencia:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Informe de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), Trinidad y Tabago, 28 al 30 de abril de 2104</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 La OACI ha decidido establecer objetivos de seguridad operacional y navegación aérea para apoyar la transparencia y el intercambio de información, los cuales se han introducido en los nuevos Cuadros de Mando Regionales de la OACI. Visite: <http://www.icao.int/safety/Pages/Regional-Targets.aspx>

1.2 Para cumplir con este mandato, se convocó la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1) con el objetivo de revisar y acordar los objetivos preliminares de seguridad operacional y navegación aérea y las respectivas métricas para las Regiones NAM/CAR propuestas por la OACI dentro del marco de referencia del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP). En este sentido, la Reunión CAR/DCA/OPSAN/1 adoptó la Conclusión 1/1 – *Aprobación de la Declaración de Puerto España*.

1.3 Los objetivos de navegación aérea fueron propuestos por la Primera Reunión sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/1), enmendados por la Reunión NACC/WG/4 e incluidos en el Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP), Versión 3.1.

1.4 Considerando el aporte recibido por parte de los Estados/Territorios respecto a los objetivos de seguridad operacional y de navegación aérea, la *Declaración de Puerto España* fue firmada por todos los Directores de Aviación Civil, Ministros o representantes autorizados durante la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), celebrada en Trinidad y Tabago, del 28 al 30 de abril de 2014, según se muestra en el **Apéndice** a esta nota. Por lo tanto, la NACC/DCA/5 acordó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN**  
**NACC/DCA/5/6**

**APROBACIÓN DE LA DECLARACIÓN DE PUERTO ESPAÑA**

*Que, con la finalidad de promover la implementación armonizada de asuntos relativos a la seguridad operacional y la navegación aérea, en conformidad con el Plan Global de Seguridad Operacional (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI, los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe aprueban la Declaración de Puerto España y comprometen a sus respectivas organizaciones a lograr los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea contenidos dentro de la Declaración.*

**2. Conclusión**

2.1 La NACC/DCA/5 enfatizó que los objetivos y métricas acordados servirán como guía para el logro de las prioridades regionales para el futuro y reconoció que para alcanzar los objetivos definidos, los Estados/Territorios necesitarán la asistencia de la Oficina Regional NACC de la OACI a través de diferentes mecanismos como los grupos de trabajo de implementación, *Go-Teams*, el programa de trabajo regular NACC, la asistencia técnica y asistencia de cooperación técnica.

2.2 Por lo tanto, los Estados/Territorios deberán asignar recursos adecuados para apoyar la implementación y logros de los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea con la finalidad de cumplir los objetivos según se describen en la *Declaración de Puerto España*.

2.3 Los objetivos acordados de las Regiones NAM/CAR de la *Declaración de Puerto España* serán publicados en el sitio web de los Cuadros de Mando Regionales para monitorear abiertamente el logro de los objetivos.

2.4 La IATA felicitó a los Estados NAM/CAR por instituir la *Declaración de Puerto España*, cuyos principios y objetivos serán las piedras angulares de la implementación regional de las prioridades del GANP y el GASP, apoyando completamente su adopción. IATA enfatizó su compromiso de trabajo con la OACI y todos los Estados NAM/CAR para garantizar que se cumplan todas las metas.

2.5 Se invita a la Reunión a notar la información proporcionada en esta nota.

— — — — —



## *Declaración de Puerto España*

1. La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), celebrada en Puerto España, Trinidad y Tabago, del 28 al 30 abril de 2014, convocada por la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la OACI y que contó con la participación de funcionarios de alto nivel que representan a **22** Estados y **9** organizaciones internacionales:
2. Considerando que, en conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares en todos los aspectos en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;
3. Tomando nota de los objetivos que se desean alcanzar por medio del Plan Global de Seguridad Operacional y el Plan Global de Navegación Aérea recientemente aprobados por el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
4. Teniendo en cuenta el papel fundamental que desempeña la aviación civil en el desarrollo socio-económico y de intercambio comercial para la integración regional;
5. Consciente que el crecimiento en el transporte aéreo continuará en la región y que incluirá eventos mundiales, que se desarrollarán en los próximos años que requieren de esfuerzos adicionales para mejorar aún más los indicadores de seguridad operacional de la aviación, eficiencia y seguridad de la aviación;
6. Consciente que el crecimiento del transporte aéreo plantea retos adicionales para la infraestructura tanto de aeropuertos como de la navegación aérea;
7. Consciente que para gestionar los procesos regionales tendientes a la implementación de mejoras operacionales en la navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación, se requiere del establecimiento de indicadores y metas claros;
8. Reconociendo que las Regiones NAM/CAR han logrado implementar exitosamente mecanismos regionales de cooperación técnica adoptando un enfoque conjunto para la resolución de problemas de interés común;



— 2 —

9. Consciente que la armonización de normas y procedimientos a nivel regional facilitará un ambiente colaborativo entre los Estados garantizando niveles de seguridad operacional de las Regiones y el logro de metas conjuntas;
10. Consciente de que las mejoras operacionales regionales en la navegación aérea producen eficiencia y seguridad operacional, y que el retraso en un Estado puede afectar negativamente al resto de los Estados;
11. Consciente que los objetivos hasta ahora alcanzados en la seguridad operacional requieren de acciones concretas para su sostenimiento; y
12. Considerando la conclusión acordada durante la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1) celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, del 18 al 19 de febrero de 2014.
13. La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) DECLARA su compromiso de alcanzar las siguientes metas:

### **Metas Regionales de Seguridad Operacional**

1. Vigilancia de la Seguridad Operacional
  - Promedio del 80% de la Implementación Efectiva (EI) regional a más tardar en diciembre de 2016
  - Ningún Estado en la Región tendrá una EI del Elemento Crítico 3 del USOAP de la OACI (Personal de AAC) ni del Elemento Crítico 4 (Competencia de Inspectores) por debajo del 70% a más tardar en diciembre de 2016
2. Accidentes
  - Utilizando como referencia el año 2010, reducir el riesgo de mortalidad para accidentes en la Región CAR de la Parte 121 u operaciones similares de transporte aéreo comercial en un 50% a más tardar en el año 2020



— 3 —

3. Excursiones de Pista
  - Reducir el porcentaje regional de las excursiones de pista en un 20% usando la tasa regional (2007-2012) como referencia a más tardar en diciembre de 2016
4. Certificación de Aeródromos
  - 48% de los aeródromos internacionales a ser certificados en la Región CAR a más tardar en diciembre de 2016
5. Implementación del Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP) y Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)
  - 60% de los Estados habrá implementado la Etapa 1 del SSP; aceptado los indicadores de la performance de la seguridad operacional relacionados con el SMS de los proveedores de servicios; y establecido un Nivel inicial aceptable de la performance de la seguridad operacional (ALoSP) a más tardar en diciembre de 2016
  - 60% de los proveedores de servicios habrá implementado la Etapa 1 de su SMS con un mínimo de procedimientos de gestión de riesgo funcional en la Etapa Reactiva a más tardar en diciembre de 2016

### **Metas Regionales de Navegación Aérea**

1. Aproximación - Navegación basada en la Performance (PBN)
  - 80% de pistas con aproximación por instrumentos con Procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) con Navegación vertical barométrica Baro (VNAV) implementados por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar en diciembre de 2016


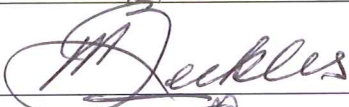

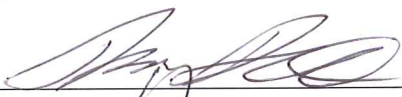

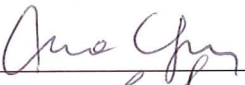
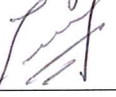

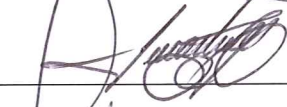

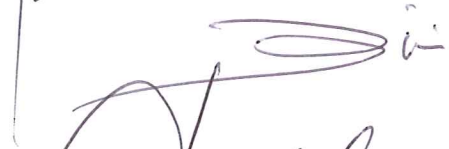
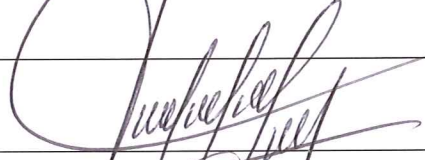
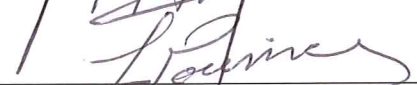


— 4 —

2. Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)
  - 100% de los Centros de control de área (ACC) dentro de las Regiones de información de vuelo (FIR) con medidas ATFM disponibles a más tardar en diciembre de 2018
3. Transición a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)
  - 100% de los elementos requeridos de la Hoja de Ruta – Fase I de los Servicio de Información Aeronáutica (AIS) al AIM implementados por los Estados a más tardar en diciembre de 2016.
4. Coordinación/Transferencia Digital Tierra-Tierra
  - 50% de los ACC dentro de las FIR aplicables habrán implantado por lo menos una interfaz para usar Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC)/Intercambio directo de datos (OLDI) con los ACC vecinos a más tardar en diciembre de 2016
5. Beneficio del Medio Ambiente
  - Alcanzar una reducción regional de emisiones de CO<sub>2</sub> de 40,000 toneladas por año a través de la implementación de PBN a más tardar en diciembre de 2016






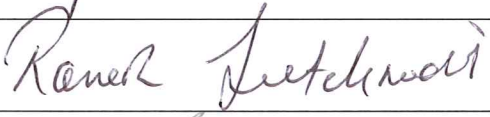


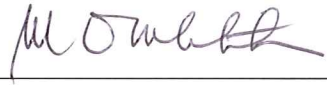
Firmada en Puerto España, Trinidad y Tabago, el 29 de abril de 2014.



State / Estado	Signature / Firma
<b>Bahamas</b>	
<b>Barbados</b>	
<b>Belize / Belice</b>	
<b>Bermuda</b>	
<b>Canada / Canadá</b>	
<b>Costa Rica</b>	
<b>Cuba</b>	
<b>Curaçao / Curazao</b>	
<b>Dominican Republic / República Dominicana</b>	
<b>El Salvador</b>	
<b>France / Francia</b> <i>for French Antilles / Antillas Francesas, Guadeloupe/Guadalupe, Martinique / Martinica, Saint Barthélemy / San Bartolomé and / y Saint Martin / San Martín</i>	
<b>Guatemala</b>	
<b>Haiti / Haití</b>	





State / Estado	Signature / Firma
<b>Honduras</b>	
<b>Jamaica</b>	
<b>Mexico / México</b>	
<b>Nicaragua</b>	
<b>Sint Maarten</b>	
<b>Trinidad and Tobago / Trinidad y Tabago</b>	
<b>Turks and Caicos Islands / Islas Turcas y Caicos</b>	
<b>United Kingdom / Reino Unido</b> <i>for Anguilla; British Virgin Islands / Islas Virgenes Británicas, Cayman Islands / Islas Caimanes and / y Montserrat</i>	
<b>United States / Estados Unidos</b>	
<b>ECCAA</b> <i>for Antigua and Barbuda / Antigua y Barbuda, Granada, Saint Kitts and Nevis / San Kitts y Nevis, Saint Lucia/Santa Lucía and / y Saint Vincent and the Grenadines / San Vicente y las Granadinas</i>	