



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

C/CAR/DCA/14 — NE/24
10/04/15

Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14)
Kingston, Jamaica, 11 al 13 de mayo 2015

**Cuestión 5 del
orden del día:**

Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/09/801 (SCM/4) – Implementación de los sistemas de navegación aérea basada en la performance en la Región CAR

5.1 Revisión de anteriores reportes y acuerdos del SCM

5.2 Informe del avance del Proyecto – evaluación del logro de los objetivos del Proyecto

**CONSIDERACIONES DE CUBA SOBRE LA MARCHA DEL PROYECTO REGIONAL
RLA/09/801**

(Presentada por Cuba)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta las consideraciones de nuestro Estado respecto a mejoras o temas a ser debatidos en la Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto de Cooperación Técnica RLA/09/801.

Acción:	Considerar en el debate el contenido de la Sección 2 y de los incisos b) al d) de la Sección, de esta Nota de Estudio.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Primera Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto (SCM/1), Punta Cana, República Dominicana, 11 de julio de 2012.• Informe de la Segunda Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto (SCM/2), La Habana, Cuba, 29 de mayo de 2013.• Informe de la Tercera Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto (SCM/3), Puerto España, Trinidad y Tobago, 29 de abril de 2014

1. Introducción

1.1 En la Tercera Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto (SCM/3) llevada a cabo como parte de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), celebrada en Puerto España, Trinidad y Tobago, del 28 al 30 de abril de 2014, se actualizó por el Comité Ejecutivo el Plan de actividades del Proyecto para incluir un enfoque más coherente con vista a apoyar todas las actividades de navegación aérea según la prioridad dada por la metodología de las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU).

1.2 Se alineó el Proyecto con la nueva Versión 3.1 del RPBANIP; con los objetivos y metas regionales de seguridad operacional y de navegación aérea de la Declaración de Puerto España; con la Decimosegunda Conferencia de Navegación Aérea y las recomendaciones del 38º periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

1.3 El Comité Ejecutivo del Proyecto aprobó tanto el Plan de Actividades del Proyecto para 2014-2016, como el marco de referencia para la implementación del concepto “*Go-Team*”.

2. Consideraciones y temas a ser debatidos sobre la marcha de la implementación del Proyecto

2.1 Con el objetivo de que los Estados puedan realizar una planificación financiera que garantice la participación de sus especialistas en los eventos que organice el Proyecto, se considera importante evaluar, que una vez sea aprobado o puntualizado, en la Reunión del Comité Ejecutivo, el Plan de Actividades del Proyecto para el próximo año, el mismo se mantenga inalterable.

2.2 Si de manera excepcional, es necesario realizar alguna puntualización al Plan de Actividades aprobado para el año entre reuniones del Comité Ejecutivo del Proyecto, los acuerdos a que se llegue en una teleconferencia deben circularse posteriormente como Carta de Estado, de manera que cada Director General pueda ratificar los mismos. El resultado de esta acción, debe a su vez comunicarse a los Directores por Carta de Estado.

2.3 Las traducciones e interpretaciones simultáneas en los tradicionales eventos bilingües de nuestra Región, deben seguir siendo asumidas por el presupuesto que se asigna por OACI a la oficina NACC. No parece lógico que por falta de presupuesto las reuniones se hagan solo en idioma inglés. Los Estados anualmente contribuimos a la OACI y sobre esta base el presupuesto debe soportar este tipo de actividades que históricamente se vienen realizando. El dinero que aportamos los Estados a este Proyecto no debe ser utilizado para costear traducciones e interpretaciones simultáneas.

2.4 Con relación a las métricas para medir las metas regionales de implementación de la PBN y las del Bloque 0 del ASBU, se hace necesario una evaluación de las mismas en el ANI/WG, con vista a que de manera explícita podamos prever nuestras contribuciones al logro del objetivo regional y no dejarlo a la espontaneidad. Dos breves ejemplos mostramos a continuación:

- a) en el Subproyecto 2, debería especificarse cuáles serán los 8 aeropuertos de la región donde se optimizarán los tiempos de las operaciones de llegadas y salidas; y
- b) en el Subproyecto 5, debería especificarse cuál será la cuota nacional de aeropuertos certificados que garantice el cumplimiento de la meta en el 2016.

3. Conclusiones.

3.1 El Proyecto de Cooperación Técnica – “Implementación de los Sistemas de Navegación Aérea Basada en la Performance en la Región CAR” (RLA/09/801) tiene como objetivo, entre otros, ayudar a los Estados a su preparación para llegar listos al inicio del Bloque 1 del ASBU, se hace por tanto necesario buscar de conjunto respuestas a las inquietudes que tenemos, siempre confiados en la reflexión colectiva para apoyar la marcha exitosa del RLA/09/801.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la posición de Cuba contenida en esta nota de estudio;
- b) analizar y llegar a conclusiones respecto a la planificación de actividades y uso del presupuesto del Proyecto;
- c) encargar al ANI/WG la revisión y precisión de las metas regionales de implementación de la PBN y las del Bloque 0 del ASBU; y
- d) adoptar cualquier otra acción que sea de importancia para el desarrollo exitoso del Proyecto.