



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

DGAC/CAP/98 — NI/03
16/02/15

**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 3

del orden del día: Gestión de la seguridad operacional

**3.3 Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015
(HLSC 2015)**

**SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL 2015
(HLSC 2015) DE LA OACI**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de información presenta los resultados preliminares de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) 2015 de la OACI, celebrada del 2 al 5 de febrero de 2015 en Montreal, Canadá, la cual reunió a más de 850 delegados.

El programa de la HLSC 2015 incluyó temas relacionados con las siguientes áreas:

1. Examen de la situación actual
2. Enfoque futuro para la gestión de la seguridad operacional de la aviación
3. Facilitación de una mayor cooperación regional

Entre los acuerdos más destacados resultantes de la HLSC se encuentran:

1. La adopción de una nueva norma para el seguimiento basada en la eficiencia para el seguimiento de aeronave cada 15 minutos
2. El apoyo al programa de trabajo de la OACI sobre la atenuación de riesgos en zonas de conflicto, incluida la propuesta de elaborar un prototipo de instrumento en línea para la información mundial sobre riesgos en zonas de conflicto

La HLSC 2015 mostró el decidido y unánime apoyo que brinda a la planificación estratégica y las prioridades en materia de seguridad operacional de la aviación mundial, tanto a corto como a mediano y largo plazo, mediante la *Declaración de Montreal* sobre la Planificación del mejoramiento de la seguridad operacional y sus conclusiones y recomendaciones.

*Objetivos
Estratégicos:*

- Seguridad Operacional
- Navegación Aérea

<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Doc 8143: <i>Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas</i> • Doc 9935: <i>Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2010, Montreal, del 29 de marzo al 1 de abril de 2010 — Informe</i> • Doc 10004: <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2014 – 2016</i> • Documentación de la Conferencia HLSC2015: http://www.icao.int/meetings/hlsc2015/Pages/default.aspx
---------------------	---

1. Introducción

1.1 La seguridad operacional de la aviación constituye un elemento clave para el desarrollo sostenible del transporte aéreo, el cual es un contribuyente importante del desarrollo económico y social de los Estados.

1.2 Esto requiere que los Estados miembros de la OACI, actúen responsablemente con respecto a la seguridad operacional de la aviación, cuyo mejoramiento puede ser posible mediante la cooperación, colaboración y coordinación de todas las partes interesadas bajo el liderazgo de la OACI.

1.3 Es reconocido por la comunidad aeronáutica internacional el liderazgo mostrado por la OACI en materia de seguridad operacional entre otros, así como el esfuerzo realizado por todas las partes interesadas en mejorar la seguridad operacional mediante la aplicación de las Conclusiones y Recomendaciones derivadas de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) celebrada en el año 2010.

2. Discusión

2.1 Con base en el éxito obtenido en la HLSC del 2010, la OACI celebró la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015) del 2 al 5 de febrero de 2015, en la Sede de la Organización, en Montreal, Canadá.

2.2 Dicha Conferencia contó con la participación de los Directores Generales de Aviación Civil, los encargados de tomar decisiones estratégicas, y los principales representantes de la comunidad de la aviación civil internacional, tales como organizaciones internacionales y la industria, con la finalidad de analizar cuestiones emergentes sobre seguridad operacional, incluido el seguimiento mundial de aeronaves y los riesgos para la aviación civil que surgen en zonas de conflicto, de manera de crear consenso, obtener compromisos y formular las recomendaciones que se consideren necesarias para el progreso efectivo y eficiente de las actividades clave en la seguridad operacional de la aviación.

2.3 El programa de la HLSC2015 incluyó temas relacionados a las siguientes áreas:

1. Examen de la situación actual
2. Enfoque futuro para la gestión de la seguridad operacional de la aviación
3. Facilitación de una mayor cooperación regional

2.4 Entre los acuerdos más destacados resultantes de la HLSC se encuentran:

1. La adopción de una nueva norma basada en la eficiencia para el seguimiento de aeronaves cada 15 minutos, la cual no es de carácter prescriptivo, lo que significa que las líneas aéreas mundiales podrían cumplir dicha norma utilizando las tecnologías y los procedimientos disponibles y planificados que consideren apropiados. Esta norma concuerda con el concepto del Sistema mundial de socorro y seguridad operacional (GADSS) de la OACI a largo plazo.
2. El apoyo al programa de trabajo de la OACI sobre la atenuación de riesgos en zonas de conflicto, incluida la propuesta de elaborar un prototipo de instrumento en línea con información mundial sobre riesgos en zonas de conflicto. Otras prioridades del programa de trabajo sobre zonas de conflicto incluyeron la armonización de la terminología utilizada en las evaluaciones de riesgos, un amplio examen de los requisitos vigentes y los formatos de los mensajes, así como las iniciativas elaboradas por la industria para intercambiar información operacional y ser más transparentes con los pasajeros respecto a los métodos aplicados en materia de riesgos en las zonas de conflicto.

3. Conclusión

3.1 La HLSC 2015, la cual reunió a más de 850 delegados, mostró el decidido y unánime apoyo que brinda a la planificación estratégica y las prioridades en materia de seguridad operacional de la aviación mundial, tanto a corto como a mediano y largo plazos.

3.2 La HLSC 2015 mostró el consenso mundial sobre dos cuestiones emergentes en el ámbito de la seguridad operacional que son especialmente desafiantes:

- El seguimiento de vuelos
- La mitigación de los riesgos en zonas de conflicto

3.3 La HLSC 2015 formuló declaraciones que reafirman los objetivos que actualmente se persiguen en cada región en el marco del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI.

3.4 La HLSC 2015 reconoció la decisiva función de coordinación que desempeñan los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) de la OACI

3.5 La HLSC 2015 enfatizó el hecho de que el rendimiento de la seguridad operacional de todo el sector es un prerrequisito crucial para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y los beneficios de desarrollo económico y social que propicia en los Estados y regiones.

3.6 La HLSC 2015 reconoció la necesidad de que la OACI siga centrándose en algunas cuestiones clave tales como:

- La integración de los Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en el espacio aéreo civil en condiciones seguras
- La continua adopción de enfoques de gestión de la seguridad operacional proactivos en los Estados

- La formulación de disposiciones relativas al intercambio y protección de información sobre seguridad operacional
- La aceleración de la plena implantación de la supervisión reglamentaria de la Navegación basada en la performance (PBN)
- La necesidad de que todos los Estados miembros reciban asistencia adecuada a fin de que puedan alcanzar los niveles mínimos mundiales en cuanto a una supervisión eficaz de la seguridad operacional de la aviación

3.7 En el **Apéndice A** se encuentra el borrador de la *Declaración de Montreal* sobre la planificación del mejoramiento de la seguridad operacional y en el **Apéndice B** se presenta un listado de las conclusiones y recomendaciones emanadas de la HLSC 2015. Es de hacer notar que tanto la *Declaración de Montreal* como las conclusiones y recomendaciones publicadas están sujetas a cambio debido a los comentarios surgidos durante el último día de la Conferencia, los cuales se verán reflejados en el informe final de dicho evento, el cual será publicado en 30 días. Para mayor información acerca de la documentación del evento visite: http://www.icao.int/Meetings/HLSC2015/Pages/ES/default_ES.aspx

APÉNDICE A

DECLARACIÓN DE MONTREAL SOBRE LA PLANIFICACIÓN DEL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Considerando que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos ofrecen el marco esencial que se requiere en apoyo de la operación segura de un sistema de aviación mundial;

Considerando que la seguridad operacional de la aviación es un prerrequisito para el desarrollo sostenible del transporte aéreo que es un elemento catalizador del desarrollo económico y social;

Considerando que los Estados miembros tienen una responsabilidad colectiva respecto de la seguridad operacional de la aviación y su mejoramiento sólo puede ser posible mediante un esfuerzo basado en la cooperación, colaboración y coordinación de todas las partes interesadas mediante el liderazgo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

Reconociendo los esfuerzos de la comunidad internacional para la aplicación de las Conclusiones y recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en 2010;

Reconociendo las medidas adoptadas por la OACI y la función de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), los Estados miembros y los socios del ámbito de la seguridad operacional de la aviación para identificar y lograr los objetivos y prioridades del Plan global de la seguridad operacional de la aviación (GASP) respaldado por el 38º período de sesiones de la Asamblea;

Reconociendo que la navegación basada en la performance (PBN) es la principal prioridad de navegación aérea y que la supervisión reglamentaria es un requisito esencial para lograr su implantación de manera segura;

Reconociendo que los recientes acontecimientos han destacado la necesidad de mejorar la oportuna identificación y localización de las aeronaves en peligro, así como las efectivas medidas de búsqueda y salvamento (SAR) y las operaciones de recuperación;

Reconociendo que el reciente caso de derribamiento de una aeronave civil ha demostrado la urgente necesidad de proporcionar información precisa y oportuna a los Estados y líneas aéreas respecto a los riesgos para la aviación civil debido a zonas de conflicto y perfeccionar los mecanismos existentes para intercambiar dicha información;

Reconociendo que la confianza mutua entre los Estados, así como la confianza del público en la seguridad del transporte aéreo, depende del acceso a información pertinente y oportuna sobre seguridad operacional;

Reconociendo la función de la aviación en las emergencias de salud pública y la importancia de la colaboración entre los sectores de aviación y de salud pública para la planificación de la preparación y respuesta para atender sucesos de salud pública;

Reconociendo los desafíos que enfrentan los Estados para poder contar con un sistema maduro de supervisión de la seguridad operacional y para implantar un programa estatal de seguridad operacional (SSP) a fin de lograr los objetivos del GASP;

Reconociendo las dificultades que supone integrar sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en sus sistemas nacionales de navegación aérea en condiciones de seguridad;

Recordando que todas las partes interesadas deben utilizar plenamente el marco de seguridad operacional y que dicho marco debe evolucionar para llegar a la implantación de prácticas de gestión de la seguridad proactivas a fin de garantizar su eficacia y eficiencia constantes en el entorno normativo, económico y técnico cambiante del siglo XXI;

Reconociendo que la protección de determinados registros de accidentes e incidentes y de otra información recopilada con el propósito de mantener o mejorar la seguridad operacional y sus fuentes conexas, es esencial para garantizar que se facilite en forma continua la información en apoyo de las actividades de investigación de accidentes y gestión de la seguridad operacional;

Reconociendo que el intercambio de la información sobre seguridad operacional es esencial para la evaluación e identificación de los riesgos asociados con la seguridad operacional a escala estatal, regional y mundial;

Reconociendo que los marcos regionales son mecanismos de cooperación eficaces y eficientes para apoyar a los Estados con el fin de que aborden las deficiencias en materia de seguridad operacional;

Reconociendo que unas estrategias perfeccionadas para la movilización de recursos pueden ayudar a los Estados para establecer sistemas de vigilancia de la seguridad operacional eficaces en casos de insuficiencia de recursos;

Los Directores Generales de Aviación Civil, reunidos en Montreal, Canadá, del 2 al 5 de febrero de 2015, con motivo de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional:

1. Se comprometen a actuar conforme a los planes convenidos en esta Conferencia para el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación:
 - 1) participando activamente en las actividades de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) que se establecieron para facilitar los objetivos del GASP;
 - 2) haciendo uso de todos los recursos disponibles para acelerar la plena implantación de la supervisión reglamentaria de la PBN;
 - 3) aplicando los principios de gestión de riesgos de seguridad operacional en el SSP de sus Estados y garantizando la implantación de dichos principios en los sistemas de gestión de la seguridad operacional en todo el sistema de aviación;
 - 4) cooperando entre sí para facilitar la efectiva implantación de los nuevos objetivos del GASP a medio y largo plazo;
2. La Conferencia:
 - a) Exhorta a los Estados a contribuir con conocimientos técnicos a las actividades de los RASG y a implementar sus iniciativas de seguridad operacional centrándose en sus prioridades;
 - b) Exhorta a los Estados y a los socios en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación a mantener la confianza del público en un sistema de transporte aéreo seguro mejorando el seguimiento de los vuelos, especialmente sobre las áreas oceánicas y remotas, mejorando los procedimientos SAR;

- c) Exhorta a los Estados a prestar asistencia en la elaboración de procedimientos para facilitar la gestión mejorada de los sucesos de salud pública y la respuesta en el sector de la aviación;
- d) Exhorta a los Estados a tomar medidas apropiadas, basándose en la aplicación eficaz del USOAP, para avanzar la implantación de sus SSP y señalar su progreso a la OACI;
- e) Exhorta a los Estados a remitirse a la orientación de la OACI al elaborar o enmendar reglamentos relativos a los RPAS y establecer medios formales para instruir a los usuarios en lo que atañe a los riesgos que supone su operación;
- f) Exhorta a los Estados, la OACI y los socios en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación a cooperar entre sí para facilitar la solución de las preocupaciones de seguridad operacional de las líneas aéreas que operan internacionalmente;
- g) Exhorta a los Estados, con el apoyo de la OACI, a aplicar disposiciones nuevas y mejoradas relativas a la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes y de información de otra índole recopilada para mantener o reforzar la seguridad operacional y las fuentes conexas;
- h) Exhorta a los Estados, los RASG y otras partes interesadas de la aviación a apoyar a la OACI en la elaboración de un marco mundial de intercambio de información para recopilar e intercambiar información armonizada relacionada con la seguridad operacional;
- i) Exhorta a los Estados, los RASG, los socios en el ámbito de la seguridad operacional y la industria a apoyar la actualización del GASP, particularmente respecto a las mejores prácticas en los Estados y las regiones, el intercambio de información sobre seguridad operacional y la elaboración de hojas de ruta en materia de seguridad operacional;
- j) Exhorta a la OACI a:
 - i. continuar ayudando a los Estados en la aplicación de los SARPS relacionados con la seguridad operacional y en la implantación de un sistema de supervisión de la seguridad operacional eficaz mediante más textos de orientación, instrucción y herramientas;
 - ii. continuar ayudando a los Estados en la implantación de la PBN;
 - iii. definir y actualizar textos de orientación conexos en materia de evaluación de riesgos para las operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de ellas, así como desarrollar y hospedar un depósito centralizado de información disponible sobre zonas de conflicto;
 - iv. continuar apoyando a los Estados en el logro de los objetivos del GASP refinando y armonizando los SPI identificados para facilitar la observación y medición;
 - v. supervisar la implantación de SSP por parte de los Estados miembros;

- vi. acelerar la elaboración de disposiciones, a fin de poder aplicar un enfoque armonizado para reglamentar los RPAS, y proporcionar a los Estados un foro para que compartan sus experiencias y mejores prácticas;
- vii. adoptar disposiciones nuevas y mejoradas sobre la protección de la información sobre gestión de la seguridad operacional, así como de los registros de accidentes e incidentes, y apoyar a los Estados en su aplicación;
- viii. desarrollar un marco mundial de intercambio de información para recopilar y compartir información armonizada sobre seguridad operacional y proporcionar los medios que permitan proteger adecuadamente la información sobre seguridad operacional resultante;
- ix. apoyar la implantación del GASP por medio del desarrollo de hojas de ruta de seguridad operacional y su evolución constante utilizando un enfoque centrado en los datos;

(Nota.- Falta el contenido correspondiente al Tema 3.1: colaboración regional eficaz y eficiente)

APÉNDICE B

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones y recomendaciones relativas a la Cuestión 1: Examen De La Situación Actual

CONCLUSIÓN 1/1 referente a:

1. Avance logrado desde la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en 2010 (HLSC 2010)
2. Apoyo a las actividades de los RASG
3. Supervisión reglamentaria para una implantación eficaz de la PBN

RECOMENDACIÓN 1/1 referente a:

1. Avance logrado desde la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en 2010 (HLSC 2010)
2. Apoyo a las actividades de los RASG

CONCLUSIÓN 1/2 referente a:

1. Seguimiento mundial de vuelos
2. Zonas de conflicto
3. Salud pública
4. Condiciones meteorológicas extremas
5. Duración de las grabaciones de CVR

RECOMENDACIÓN 1/2 referente a:

1. Seguimiento mundial de vuelos
2. Zonas de conflicto
3. Salud pública

Conclusiones y recomendaciones relativas a la Cuestión 2: Enfoque futuro para la gestión de la seguridad operacional de la aviación

CONCLUSIÓN 2/1 referente a:

1. Estrategias para la gestión de la seguridad operacional de la aviación
2. Implementación del SSP
3. Perfeccionamiento de las disposiciones relativas a los SSP

RECOMENDACIÓN 2/1 referente a:

1. Estrategias para la gestión de la seguridad operacional de la aviación
2. Implementación de un SSP
3. Perfeccionamiento de las disposiciones relativas a los SSP

La Conclusión 2/2 y Recomendación 2/2 se refieren a la protección de la información sobre seguridad operacional y sus fuentes.

La Conclusión 2/3 y Recomendación 2/3 se refieren al Intercambio de información sobre seguridad operacional.

La Conclusión 2/4 y Recomendación 2/4 se refieren a la actualización del GASP 2014 — 2016.

Conclusiones y Recomendaciones relativas a la Cuestión 3: Facilitación De Una Mayor Cooperación Regional

CONCLUSIÓN 3/1 referente a:

1. Colaboración regional para mejorar la seguridad operacional en los Estados
2. Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO)
3. Actividades de certificación y supervisión de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO)

RECOMENDACIÓN 3/1 referente a:

1. Colaboración regional para mejorar la seguridad operacional en los Estados
2. Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO)
3. Actividades de certificación y supervisión de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO)



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 38º 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;



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. 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

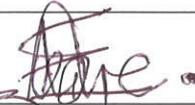
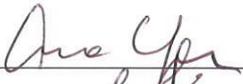
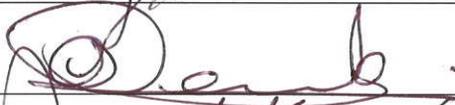
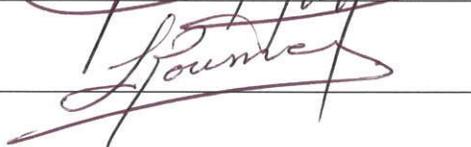
1. Aproximación - Navegación basada en la Performance (PBN)
 - 80% de pistas con aproximación por instrumentos con Procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) con Navegación vertical barométrica Baro (VNAV) implementados por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar en diciembre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



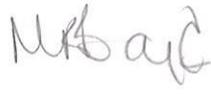
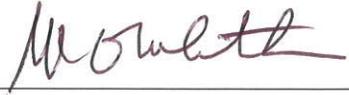
2. Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)
 - 100% de los Centros de control de área (ACC) dentro de las Regiones de información de vuelo (FIR) con medidas ATFM disponibles a más tardar en diciembre de 2018
3. Transición a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)
 - 100% de los elementos 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 CO₂ 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
Bahamas	
Barbados	
Belize / Belice	
Bermuda	
Canada / Canadá	
Costa Rica	
Cuba	
Curaçao / Curazao	
Dominican Republic / República Dominicana	
El Salvador	
France / Francia <i>for French Antilles / Antillas Francesas, Guadeloupe/Guadalupe, Martinique / Martinica, Saint Barthélemy / San Bartolomé and / y Saint Martin / San Martín</i>	
Guatemala	
Haiti / Haití	



State / Estado	Signature / Firma
Honduras	
Jamaica	
Mexico / México	
Nicaragua	
Sint Maarten	
Trinidad and Tobago / Trinidad y Tabago	
Turks and Caicos Islands / Islas Turcas y Caicos	
United Kingdom / Reino Unido <i>for Anguilla; British Virgin Islands / Islas Vírgenes Británicas, Cayman Islands / Islas Caimanes and / y Montserrat</i>	
United States / Estados Unidos	
ECCAA <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>	