SUMARIO DE DISCUSIONES
Tercera Reunión del Grupo de Tarea Optimización del Espacio Aéreo (AO/TF/3) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG), Quinta Reunión del Grupo de Tarea Implementación de Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM/TF/5) del NACC/WG y Séptima Reunión del Equipo de Espacio Aéreo de Rutas Libres CANSO OACI IATA (CIIFRA/7)
(AO/TF/3/ATFM/TF/5/CIIFRA/7)
Ciudad de México, México, y en línea 25 al 29 de septiembre de 2023

Lista de Participantes

83 participantes de las Regiones NAM/CAR/SAM asistieron al evento, representando a 15 Estados NAM/CAR, 2 Estados SAM y 14 Organizaciones Internacionales/industria (refiérase al **Adjunto A)**.

Orden del día

Refiérase al **Adjunto B**.

Inauguración

El Sr. Julio Siu, Director Regional Adjunto de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pronunció palabras de apertura y el Sr. Javier Vanegas, Director de Asuntos para América Latina y el Caribe de la Organización de Servicios Civiles de Navegación Aérea (CANSO) y el Sr. Ernest Snyder, Especialista Regional de Gestión del Tránsito Aéreo de la Oficina Regional NACC, dieron la bienvenida a los/as participantes e inauguraron oficialmente la reunión.

Documentación

La documentación relacionada con la reunión se encuentra en el siguiente enlace: https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2023-atfmtf5.aspx.

Organización de la Reunión

La Reunión AO/TF/3/ATFM/TF/5/CIIFRA/7 se llevó a cabo con la participación de los Relatores de los Grupos de Trabajo de Optimización del Espacio Aéreo (AO) y de Gestión del Flujo de Tránsito Aéreo (ATFM) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG), Sres. Riaaz Mohammed (Trinidad y Tabago) y Vernon Payne (Estados Unidos) respectivamente. Los Sres. Mohammed y Payne dirigieron la sesión plenaria de la reunión. El Sr. Ernest Snyder, Especialista Regional de Gestión del Tránsito Aéreo, actuó como Secretario de la Reunión, asistido por el Sr. Eddian Méndez, Especialista Regional de Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento, ambos de la Oficina Regional NACC de la OACI.

La Secretaría presentó la WP/01 e invitó a la Reunión a aprobar el Orden del Día Provisional y el horario. La reunión aprobó el orden del día presentado y ajustó el calendario según fue necesario.

Cuestión 1: Actualizaciones del Grupo Regional de Implementación (RIG) CADENA y de los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP)

1.1 México presentó las Pruebas de Rutas Estratégicas Directas (SDR) de su Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) SENEAM (ver tabla abajo), y creó operaciones SDR durante las tardes, los horarios son los siguientes para los diferentes Centros en México:

MMZT	0400 – 1200 UTC
MMTY	0400 – 1200 UTC
MMID	0400 – 1200 UTC
MMEX	0500 – 1000 UTC

1.2 México está avanzando hacia operaciones SDR de 24 horas en o por encima de Nivel de vuelo FL400; por lo tanto, México comenzará versiones limitadas de pruebas de tipo Espacio aéreo de rutas libres CANSO OACI IATA (CIIFRA) durante los turnos de día. Esto permitirá una mayor concienciación y familiaridad para más Oficiales/as de Control de Tránsito Aéreo (ATCO) durante esta lenta fase de introducción.

Prueba de descarga del M219 – Estados Unidos

1.3 La prueba de descarga de M219 consistió en la creación de rutas de "escape" para las salidas de Cancún que tradicionalmente presentan M219. Este plan podría ampliarse con el tiempo para permitir puntos de salida más allá de MMUN, incluso posiblemente a aeropuertos sudamericanos. M219 es propenso a las Iniciativas de Gestión del Tránsito (TMI) debido al volumen y a las condiciones meteorológicas. Se proponen dos rutas: en primer lugar, salir de MMUN hacia el noroeste, girar hacia el noreste y volar a través de la parte occidental del espacio aéreo del Golfo de ZHU hasta HRV, a continuación, a través de rutas nacionales preferentes, o escenarios, o en segundo lugar, salir de MMUN hacia el este a través de MUFH, alrededor del sur de Florida, luego hacia el norte para unirse a la ruta atlántica apropiada para el aeródromo de destino. Estas rutas pueden utilizarse si lo aprueban la ZMA y la ZHU.

1.4 Southwest Airlines dijo que aún hay que trabajar en las capacidades limitadas de comunicación y vigilancia en toda la región, FEDEX dijo que la coordinación de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) de la información sobre la disponibilidad de las rutas debe hacerse de manera oportuna para fines de abastecimiento de combustible y programación, y Estados Unidos dijo que las rutas se introducirán en la base de datos de la Administración Federal de Aviación (FAA); sin embargo, no ha habido discusiones formales sobre la calendarización de esto. Cuba añadió que existe una propuesta para dividir el sector occidental de la Región de Información de Vuelo (FIR) en dos sectores individuales. Con las rutas de ayuda M219 propuestas, parece que el sector suroeste se encargará de las salidas MMUN y el sector noroeste de las llegadas MMUN. CANSO comentó que es necesaria una planificación estratégica y anticipada para la activación de rutas, y que es importante adelantarse a cualquier cierre de rutas para evitar el método de trabajo "ahora mismo" y "sin previo aviso". Una decisión táctica más temprana para la emisión del cierre podría mitigar esto. Air Canada preguntó si esto podría utilizarse para el tránsito a Canadá y Estados Unidos dijo que podría ser posible, pero probablemente no terminará siendo obligatorio, la OACI dijo que este esquema fue un resultado de una reunión CIIFRA celebrada en Mérida en 2022 entre Cuba, Estados Unidos, Jamaica y México.

1.5 Cuba informó sobre la prueba de ruta libre de la Empresa Cubana de Navegación Aérea (ECNA) a la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA). Esto será efectivo 0400-1100 UTC a o por encima de FL300. Se utilizará principalmente entre IKBIX (un fijo fronterizo de la ZMA MUFH) y Centroamérica y en sentido inverso. La prueba podrá prorrogarse un trimestre más, hasta 2024. La legislación cubana exige que el tránsito aéreo se realice en una aerovía o en una ruta especial aprobada; sin embargo, se pueden presentar solicitudes de variación. Es necesario respetar las interacciones y responsabilidades de las instalaciones vecinas. Hay que destacar que las principales fuentes de tránsito parten y aterrizan en las proximidades, lo que crea mucho tránsito de ascenso y descenso, sería todo un reto.

Actualizaciones sobre la construcción de aeropuertos regionales

1.6 Southwest Airlines dijo que San Juan cerrará su pista larga durante 365 días a partir del 15 de enero de 2024. El tiempo puede reducirse a 9 meses. Trinidad y Tabago dijo que se necesita más información disponible a nivel regional sobre los planes de expansión de aeropuerto. Jamaica está trabajando actualmente en la expansión de aeropuerto y recopilará la información para el Grupo de Implementación Regional (RIG) de la Red de Intercambio de Datos de Gestión del Flujo de Tránsito Aéreo para las Américas (CADENA) de CANSO.

Proyectos de construcción de aeropuertos - Una perspectiva de las aerolíneas

1.7 Southwest Airlines utiliza el NAP para hacer seguimiento a los proyectos aeroportuarios y dijo que sería útil que CADENA recopilara información sobre la construcción de aeropuertos. Estados Unidos dijo que el Centro de Mando del Sistema de Control del Tránsito Aéreo (ATSCC) de la FAA crea un Informe de Impacto del Sistema (SIR) pero no da seguimiento a todos los proyectos, posiblemente podría añadir el seguimiento de la construcción al Sistema de Información Operativa (OIS) de CADENA. La Reunión tomó nota del posible intercambio de plantillas e información en el OIS, reconociendo que existe información en el OIS pero que podría ser más sólida.

1.8 CADENA SWAP - Se realizó una breve explicación del trabajo de la ruta CADENA SWAP Sesión de lluvia de ideas CADENA, Southwest Airlines preguntó si darían un paso atrás o se continuará con nuevas implementaciones, o si se da un paso atrás para ver si lo que se ha hecho necesita algún trabajo, por lo que Estados Unidos mencionó que hay una oportunidad de utilizar CADENA para la transición de la distribución de TMI a través de Aviso a los Aviadores (NOTAM) para distribuirlos a través de la OIS, CANSO dijo que CADENA debe echar un vistazo al registro de gestión de tránsito aéreo con miras a adaptarlo para su uso regional.

Información sobre el radar de Gran Turca (GTK) - (SWA)

1.9 GTK es un único punto de fallo, aunque tenga un canal A y un canal B.GTK necesita un mantenimiento constante, lo que resulta difícil debido al clima, la ubicación, los viajes y las aduanas. Las interrupciones de GTK afectan a los sectores 62 y 63 de ZMA. En este espacio aéreo se realizan entre 600.000 y 800.000 operaciones al año y se emiten numerosas TMI onerosas por cada interrupción. Este problema se menciona en un documento de la FAA sobre Vigilancia Dependiente Automática - Radiodifusión (ADS-B) de 2020 que documenta su inadecuación en la zona. Una recomendación sería que CANSO, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la OACI plantearan esta cuestión mediante una carta conjunta a la dirección de la FAA.

1.10 Cuba dijo que UL728 fue creada para ayudar con esta situación al permitir la circunvalación del área de interrupción a través de San Juan y República Dominicana. Estados Unidos declaró que el acuerdo de intercambio de datos de radar entre la FAA y el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) está prácticamente finalizado (en manos de los servicios jurídicos de la FAA). La FAA no puede llevar a cabo la instalación de una estación terrestre ADS-B en Providenciales para mitigar los cortes debido a que no existe una partida en el próximo presupuesto de la FAA. FEDEX expresó que la FAA no tiene planes de buscar la opción ADS-B en Providenciales, y CANSO dijo que una ruta alternativa, como la mencionada por Cuba, es una posible mitigación. Trinidad y Tabago preguntó si se había planteado esta cuestión al Grupo de Tarea (TF) de Vigilancia (SURV) de la NACC. La reunión de relatores de la NACC busca temas específicos como este para que trabajen sus grupos de tarea. Estados Unidos aportó esta información al SURV/TF, mientras que Southwest Airlines dijo que la FAA de Estados Unidos necesita una presión elevada para estudiar más detenidamente la aplicación de la mitigación ADS-B. La estación terrestre ADS-B de Provo debe considerarse una solución a corto y medio plazo.

1.9 Acciones - CANSO:

Acción 1.	CADENA creará un Informe de Impacto de Eventos CADENA.
Acción 2.	CADENA se asegurará de que se establezca el acceso adecuado al OIS.
Acción 3	Los ANSP verificarán la veracidad de cualquier información compartida con el OIS.
Acción 4	CADENA se pondrá en contacto con las autoridades/explotadores aeroportuarios para obtener información anticipada sobre los proyectos que afecten al uso y movimiento de los aeropuertos.
Acción 5	¿quién? colaborará con la IATA para solicitar a las compañías aéreas que comuniquen a la OIS, con la mayor antelación posible, los cambios en sus horarios, rutas habituales o cualquier otro cambio que pueda afectar a las operaciones.

Cuestión 2: Tutorial de SENEAM sobre la implementación de Rutas directas estratégicas (SDR)

2.1 La Secretaría facilitó información sobre la optimización, los antecedentes del grupo y la definición de las SDR. Se expusieron las ventajas generales de las SDR y se brindaron indicadores del éxito obtenido hasta la fecha.

2.2 Los próximos pasos consisten en estar preparados para cualquier bache o problema que pueda surgir, como es normal en cualquier nueva aplicación. La optimización es de vital importancia y seguiremos presionando para conseguir un Espacio aéreo de rutas libres (FRA). Otros grupos de trabajo influyen en el esfuerzo de optimización, como Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA), Meteorología Aeronáutica (MET), ATFM y Gestión de la Información Aeronáutica (AIM). Se contactó al AIM/TF para armonizar el proceso de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la región.

2.3 México presentó la historia del desarrollo e implementación de SDR en México. También se discutieron los planes futuros del SDR en México.

Cuestión 3: Desarrollo de SDR en de los ANSP regionales

3.1 SDR República Dominicana - La primera Circular Consultiva SDR publicada en marzo de 2021 con la siguiente consideración para el ANSP: La necesidad de Comunicaciones directas controlador-piloto (DCPC). Estados Unidos dijo que asumía que se refería a la voz DCPC de muy alta frecuencia (VHF) (30 a 300 MHz). Con respecto a si implementará IDAC la Comunicación de Enlace de Datos Controlador-Piloto (CPDLC) en algún momento y considerará que cumple con el requisito DCPC, República Dominicana dijo que está buscando implementar CPDLC para 2025.

CIIFRA Espacio Aéreo de Ruta Libre (FRA)

3.2 CIIFRA ha iniciado el paso a FRA para conseguir los beneficios habituales a un nivel superior. FRA facilitará múltiples puntos de entrada fronterizos reduciendo los atascos. Existen algunos retos, como la necesidad de re-sectorización. Las expectativas son que participen más de dos aerolíneas, que las aerolíneas utilicen los procedimientos FRA para evitar las condiciones meteorológicas, y solicitar la opinión de los usuarios y otras partes interesadas. La implantación incluye los siguientes pasos: FRA para todos los sobrevuelos, seguir actualizando los suplementos correspondientes y FRA para los aviones que llegan y salen. El objetivo es no aumentar la carga de trabajo de los ATCO y anticiparse a los puntos conflictivos que pueda ser necesario abordar.

3.3 Por el momento, FRA sólo está en el entorno en ruta. Cuba implementará FRA - Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) pronosticando el 5º elemento:

- La implantación debe tener en cuenta los procedimientos y políticas de gestión del tránsito aéreo (ATM).
- Para obtener los mejores resultados, los ANSP necesitan más información sobre los vuelos que sobre los planes de vuelo.
- Para que la implantación regional tenga éxito, los ANSP deben compartir sus experiencias de implantación.
- Incluso ese intercambio tiene límites debido a la variedad de políticas estatales, procedimientos, organizaciones, etc.
- A nivel de los ANSP, es necesaria una mayor coordinación y un sólido intercambio de información para lograr el éxito.

3.4 La secretaría presentó una plantilla de trabajo y orientación para la implementación de prueba del DEG. Se dieron orientaciones para la implantación del DEG.

Paso 1 – Planificar
Paso 2 – Diseño
Paso 3 – Validar
Paso 4: implementar

Discusión sobre recopilación de información.

- IATA
  - Obtiene información, como datos de Indicadores clave de rendimiento (KPI) y de seguridad operacional.

- Trinidad y Tabago
  - No necesitamos información identificable del operador para realizar el trabajo.
- IATA
  - Propuso considerar la recopilación de datos de operadores con permiso para compartirlos con el TF.
- OACI
  - Los datos son lo que se necesita para construir un caso exitoso.
- CANSO
  - La información del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) de la OACI ya está disponible y puede resultar útil.
- Estados Unidos
  - ¿Podemos aprovechar nuestra conexión con la Oficina Regional NACC para ayudarnos a obtener esta información?
- Trinidad y Tabago
  - Podemos conseguir apoyo de la Oficina Regional NACC.
- IATA
  - La información CORSIA es bastante fácil de adquirir, mientras que los datos reales de las pruebas del operador son muy difíciles de obtener.
- Trinidad y Tabago
  - Puntos de referencia
  - Los sistemas aéreos y terrestres los necesitan para poder implementar SDR.
  - Es necesario encontrar una solución alternativa hasta que ya no sea necesaria la intervención manual en la entrada de puntos de referencia.
- Jet Blue
  - Se agregan nuevos fijos a su automatización para las pruebas, para evitar intervenciones manuales.
- Delta
  - De acuerdo con Jet Blue.
- Southwest Airlines
  - Se requiere garantizar que el sistema de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) procese y envíe información de forma correcta y precisa, y tener una coordinación automatizada consistente.
- Trinidad y Tabago
  - Tal vez crear puntos de referencia estratégicos a 20 – 30 millas náuticas a cada lado del límite para facilitar los problemas de procesamiento.
  - La Comunicación de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC) puede requerir un punto de referencia con nombre.
  - Se pueden utilizar correcciones de latitud y longitud.
- Jet Blue
  - Los puntos de latitud y longitud no son técnicamente fijos.

- OACI
  - Hay 9.230 Nombres-clave de cinco letras (5LNC) disponibles para la Región CAR.
  - Es requisito del Anexo 11 que los puntos de referencia sean pronunciables.
- American Airlines
  - Otro problema es la inconsistencia dentro de la región con respecto a los ciclos de publicación y esto debe abordarse.
- Trinidad y Tabago
  - Desafía a los ANSP a buscar en su espacio aéreo puntos de referencia no utilizados y eliminarlos para liberar los nombres de los puntos de referencia.
- Jamaica
  - Para lograr esto, es vital involucrar a los fabricantes de sistemas ATS para garantizar que la capacidad esté disponible.
  - Tienen seis, sí seis, ANSP vecinos y necesitan que los fabricantes les garanticen que el sistema puede manejarlo.
- Trinidad y Tabago
  - Sugerir programar una reunión con el CNS/TF

3.5 Se presentó una plantilla de evaluación de SDR y se hicieron los siguientes comentarios a la plantilla:

a) Esta plantilla es modificable, CNS, como ejemplo de algo que pueden necesitar modificar. La plantilla debe tener un lugar para describir la estructura de las ayudas a la navegación en un ANSP.
b) Cuba tiene un nuevo sistema, pero aún tiene problemas con la información BADA. La OACI tiene información BADA actualizada. Las adiciones y eliminaciones de puntos deben manejarse con cuidado.
c) A los ANSP se les permite hacer “ajustes” a la plantilla si lo consideran prudente. Se insta a los ANSP a que hagan que la plantilla les funcione, por lo que sí, los cambios de ANSP en la plantilla están bien.

3.6 Se llevaron a cabo sesiones de trabajo, los ANSP trabajaron en grupos junto con los representantes de las aerolíneas para coordinar rutas e ideas de SDR dentro de sus áreas. La OACI recordó a los participantes que algunos representantes podrían necesitar participar en más de un grupo de trabajo.

Cuestión 4: Caso de estudio sobre la implementación de SDR dentro de tres ANSP

4.1 No hay información disponible

Cuestión 5: Otros asuntos

Implementación de ADS-B

5.1 La Secretaría presentó información sobre el estado de la implementación regional de la ADS-B. ADS-B tiene como objetivo apoyar la prestación de ATS y aplicaciones operativas a un costo reducido y una mayor cobertura de vigilancia. El Grupo de Tarea de Vigilancia (SURV/TF) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/WG), desarrolló la siguiente documentación para apoyar la implementación del ADS-B:

- El Seminario ADS-B, Concepto Operacional: https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2023/ATFMTF5/ADSB-B%20CONOPS%20_ESPA%C3%91OL.pdf
- Parámetros para monitorear el rendimiento de los sistemas ADS-B: https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2023/ATFMTF5/PARAMETRO%20DE%20DESEMPE%C3%91O%20DE%20LOS%20DATOS%20ADS-B.pdf

5.2 Ambos documentos son material de orientación para ayudar a los Estados en la implementación y puesta en Operación de la ADS-B.

5.3 La Secretaría indicó que la implantación de la ADS-B es uno de los elementos del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) (Elemento 01 del Bloque 0). En ese sentido, ADS-B necesita poner en funcionamiento cinco habilitaciones diferentes (Sistema y equipos de tierra, instrucción, aviónica, certificación de aviónica y regulación/legislación). En la Región CAR los siguientes Estados concluyeron la implementación de todas las habilitaciones con excepción de la regulación: Barbados, Cuba, México, todos los Estados de Centroamérica y Trinidad y Tabago.

5.4 La Secretaría recomendó para aprovechar la infraestructura de vigilancia de todos estos Estados, los beneficios de seguridad operacional de la ADS-B y hacer más eficientes las operaciones en la Región CAR, es necesario trabajar de manera conjunta entre los usuarios (aerolíneas) y los Estados para desarrollar una regulación regional armonizada que permita a todas las partes interesadas aprovechar esta implementación.

5.5 La Secretaría indicó que según las estadísticas de los Estados antes mencionadas, se determinó que la flota de aeronaves que vuelan en la FIR de los Estados CAR cuentan con la aviónica a bordo necesaria para el uso operacional de la ADS-B (DO-260B) y que la implementación operativa en ese sentido no requeriría mucho trabajo, ya que las aerolíneas están listas.

5.6 Las aerolíneas indicaron que además de la aviónica a bordo, tendrían que hacer un análisis de impacto operacional de una implementación regional de la ADS-B, ya que parte de su gestión de operaciones necesitaría ser actualizada.

5.7 Finalmente, como parte de la discusión de este tema y con la intervención de los participantes de las aerolíneas e IATA, se concluyó que IATA, como representante de los usuarios de la ADS-B, debe realizar un análisis de las actividades y acciones que las aerolíneas deben llevar a cabo para adoptar el uso de la regulación regional ADS-B.

5.8 Southwest Airlines planteó la posibilidad de cambiar la fraseología en torno a CONTACTO RADAR, CONTACTO RADAR PERDIDO y SERVICIOS DE RADAR FINALIZADOS.

5.9 Estados Unidos mencionó que el Grupo experto de comunicaciones del Grupo de Trabajo de Enlaces de datos operacionales (CP-OPD/WG) de la OACI está proponiendo la eliminación de estas fraseologías de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)-ATM dejando solo IDENTIFICADO, IDENTIFICACIÓN PERDIDA y SERVICIOS DE VIGILANCIA FINALIZADOS y también preguntaron si existe un cuadro que contenga información de implementación de ADS-B en la región. La OACI comentó que hay uno; pero aún se está actualizando.

5.10 IATA comentó que los Estados necesitan conocer sus objetivos ADS-B y los Estados necesitan desarrollar un Concepto de Operaciones (CONOPS) ADS-B, caso de negocios, etc. Los Estados no deberían implementar ADS-B solo porque es uno de los ASBU del GANP de la OACI.

5.11 Southwest Airlines comentó que ADS-B debería considerarse una fuente de vigilancia secundaria únicamente.

Resumen AIM

5.12 La OACI proporcionó un resumen de AIM, de información que se incluye en la Circular 353 de la OACI y sus requisitos para cambiar la anotación de Navegación de área de precisión (PRNAV) de vuelo por instrumentos (IF) a Performance de navegación requerida (RNP), el cambio de nombre aplica solo a los procedimientos de aproximación por instrumentos (IAP), no se aplica a las salidas estándar por instrumentos (SID) ni a las rutas estándar de llegada a terminales (STAR). La Oficina Regional NACC trabajará con la Sede de la OACI en nuevas fechas. La OACI es consciente de las numerosas cartas aeronáuticas existentes que no cumplen con las disposiciones de la OACI y, por lo tanto, están causando preocupación entre los usuarios. La falta de estandarización tiene el potencial de resultar en confusión y mala interpretación de los requisitos por parte de los pilotos; esto es peligroso y hace que la información sea muy difícil de descubrir. Además, se han notado problemas de calidad en las cartas aeronáuticas publicadas por los Estados; esto tiene el potencial de tener un impacto significativo en la seguridad operacional de los vuelos.

5.13 La Circ 353 “Planificación de la transición al cambio, de RNAV a RNP, de la identificación cartográfica de la aproximación con procedimientos de vuelo por instrumentos” se basa en varios principios rectores que se basan en la necesidad de una planificación de transición sincronizada. Garantizar un enfoque equilibrado entre los diferentes requisitos dentro de las regiones de la OACI y a nivel de Estado, y asegurar un beneficio colectivo de todas las partes interesadas a través de una planificación colaborativa asegurada a través de un enfoque coordinado e integrado, la comunicación del impacto operacional en todas las partes afectadas y las medidas adoptadas y la garantía de sincronía entre regiones y Estados dentro de cada región, lo que hace que el factor de sincronización y calendarización sea crítico.

5.14 Cuba señaló que el proceso debe llevarse a cabo de acuerdo con lo establecido con las disposiciones del GANP y específicamente en los bloques y elementos correspondientes a temas relacionados con la optimización del espacio aéreo. Recomienda continuar dando seguimiento a los eventos pendientes relacionados con el tema y que en el área de gestión del tránsito aéreo y servicios relacionados eviten la implementación de los avances que se pretenden en el establecimiento de rutas

estratégicas directas y rutas libres como objetivo futuro. Que no es posible lograr los avances esperados con la eficiencia necesaria si algunos Estados y Organizaciones aún no implementan separaciones por vigilancia e intercambio automático de datos, entre otros. En este sentido, la Oficina Regional NACC de la OACI debe asegurarse de utilizar las herramientas adecuadas como las reuniones de coordinación ATM-MET-AIM, entre otras, y que se realice un análisis exhaustivo para reorganizar los grupos de implementación y evitar la creación de otras nuevas, lo que evita la dispersión de tareas y el control del cumplimiento de su ejecución.

Elementos constitutivos básicos (BBB) de ATM

5.15 Trinidad y Tabago discutió bajo la NE/3 del NACC/WG, que los BBB de ATM asignados al AO/TF para investigación y evaluación y según el párrafo 3.6, dos Especialistas en la Materia (SME) de la región acudirán a la Oficina Regional NACC para trabajar en el eANP de la región. Además, el AO/TF necesita una lista actualizada de Puntos de Contacto (PoC). La Oficina Regional de NACC enviará una comunicación a los Estados. El equipo principal está formado por nueve miembros cuyo deber es apoyar al relator en sus tareas. Estados Unidos señaló que el Apéndice B contiene una tabla que enumera el trabajo del CNS. En esa fila no se hace mención a la pieza de Navegación del CNS. La Reunión recordó los 4 niveles de implementación basados en los ASBU.

5.16 La Reunión tomó nota del supuesto de que los requisitos de ASBU enumerados en la 2a parte de la tabla deben estar completos antes de declarar finalizada la implementación correspondiente. Los requisitos de Nivel D para la implementación de la FRA parecen ser muy complicados, si no imposibles, de cumplir, lo que hace que la implementación de la FRA sea un tema discutible. Los requisitos del nivel D no son necesariamente factibles. Se crearán el Apéndice D, decisiones del Grupo Regional de Planificación e Implementación CAR/SAM (GREPECAS) para apoyar este trabajo en sus aspectos específicos. Se desarrollarán directrices regionales para este trabajo.

Comentarios totales

5.17 Se reconoció que esta reunión sólo tendrá éxito si hay participación en todo lo posible de la mayoría de los Estados. Es importante concluir el trabajo antes de las reuniones de Directores Generales de Aviación NACC y del GREPECAS. Cuando no sea posible la asistencia presencial es importante leer la documentación y enviar comentarios. Se debe asegurar que se realicen evaluaciones internas de cumplimiento de BBB.

5.18 La reunión presencial de marzo se pospuso y será reprogramada. CANSO propuso celebrar una reunión a finales de 2024 junto con la Conferencia CANSO LAC, pero el lugar y las fechas aún no se han determinado. La información sobre las reuniones se distribuirá oportunamente.

Comentarios finales:

a) República Dominicana – Planea continuar trabajando en los cambios necesarios identificados durante la sesión de trabajo.
b) South West Airlines - Comentó que lo presencial es mejor que lo virtual debido a las conexiones que se realizan. Cuanto más variados sean los participantes, mejores serán los resultados.

c) Jamaica – Dijo que esto comenzó como una forma de obtener información pero que se ha convertido en algo más. Los participantes se han comprometido a hacer avanzar la aviación.

d) Trinidad y Tabago - Proponer al grupo considerar tener una reunión de control por Zoom ocasional (30 – 60 minutos). Lleva a cabo reuniones quincenales con CIIFRA.

e) Estados Unidos - Es necesario comprender todo lo que sucedió esta semana y ampliar el trabajo poco a poco en lugar de intentar hacer todo de una vez.

f) Bahamas - Agradeció a Cuba y Estados Unidos por el trabajo realizado durante las sesiones de trabajo. Reconozca que están atrasados pero que están trabajando diligentemente para ponerse al día.

g) Todos los ANSP deben estar preparados para ofrecer un plan para comenzar la implementación de las SDR.

h) AIDC puede requerir un punto con nombre. Vincent McMenamy (Estados Unidos) investigará para saber si esto es correcto

Recopilación de información

- IATA
  - O Obtiene datos, como datos de KPI y datos de seguridad.
- Trinidad y Tabago
  - o No se necesita información identificable del operador para realizar el trabajo.
- IATA
  - o Se propuso considerar la recopilación de datos de los operadores con permiso para compartirlos con el TF.

— — — — — — — — — —

Third Meeting of the North American, Central American and Caribbean Working Group (NACC/WG) Airspace Optimization Task Force (AO/TF/3), Fifth Meeting of the NACC/WG Air Traffic Flow Management Implementation Task Force (ATFM/TF/5) and Seventh Meeting of the CANSO IATA ICAO Free Route Airspace (CIIFRA/7) Team/
Tercera Reunión del Grupo de Tarea Optimización del Espacio Aéreo (AO/TF/3) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG), Quinta Reunión del Grupo de Tarea Implementación de Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM/TF/5) del NACC/WG y Séptima Reunión del Equipo de Espacio Aéreo de Rutas Libres CANSO OACI IATA (CIIFRA/7)
(AO/TF/3/ATFM/TF/5/CIIFRA/7)
Mexico City, Mexico, 25 to 29 September 2023/Ciudad de México, México, 25 al 29 de septiembre de 2023

ATTACHMENT- ADJUNTO A
LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

1. Julián Ahumada

BAHAMAS

2. Eugene Lockhart
3. Rosco Perpall
4. Gary Wright
5. Bryan Wilson
6. Gerard Quentin Wilson
7. Jason Kenneth Saunders

COSTA RICA

8. Fernando Villegas Porras
9. Kira Gerken Yong

CUBA

10. Jorge F Centella Artola
11. Adriana Tenorio Mazola
12. Julio César Ferrera Pozo

CURAÇAO/CURAZAO

13. Michael Celestijn (V)
14. Jacques Lasten

DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA

15. Carlos Sánchez
16. Eduardo Tejada
17. William Alsina Núñez

EL SALVADOR

18. Rolando Cruz hernández
19. Andrea López (V)
20. Max Menjívar (V)

GUATEMALA

21. Andres Asturias
22. Juan Luis Santizo Alonzo
23. Allan Callejas Reyes

HAITI/HAITÍ

24. Farano Dasy (V)
25. Leonard Jean-François (V)
26. Philippe Riche (V)

HONDURAS

27. Carlos Padilla Bulnes

JAMAICA

28. Deano Ledford
29. Troy Blackwood

MEXICO/MÉXICO

30. Sandra Carrera
31. Jorge Lozada
32. Gustavo Navarrete
33. Guillermo Manzo
34. Andrés Román Araujo
35. Arturo Villela (V)
36. Horacio Castaneda (V)
37. Nancy Medina (V)
38. Patricia Manzo (V)
39. Rodolfo García (V)

NICARAGUA

40. Saiman Morales (V)
41. Luis Alemán (V)

SAINT KITTS AND NEVIS/ SAN KITTS Y NEVIS

42. Kenrick Duncan (V)

**TRINIDAD AND TOBAGO/
TRINIDAD Y TABAGO**

43. Riaaz Mohammmed
44. Curtis Peters (V)
45. Robert Rooplal
46. Travis Barran (V)

**UNITED STATES/
ESTADOS UNIDOS**

47. Linda McCray
48. Midori Tanino
49. Richard Ditto
50. Scott Farrow
51. Vern Payne
52. Vincent McMenamy
53. Norma Campos
54. Raul G. Chong (V)
55. Rudy Lawrence (V)
56. Jorge Chades (V)

VENEZUELA

57. Maribel Mayora (V)
58. Patricia Castillo (V)

AEROMEXICO

59. David Olmos Lopez
60. Gabriel Padilla Acosta
61. Octavio Zaragoza
62. Rogelio Zendejas García

AIR CANADA

63. Esther Eivinsen (V)

AMERICAN AIRLINES, AMR

64. Jeffery A. Cunnyngham

CANSO

65. Javier Alejandro Vanegas

CGH

66. Joe Hof (V)
67. Albert Castillo

COCESNA

68. Henry Reyes
69. Luis Rosales
70. Pablo Luna (V)
71. Victor Andrade (V)

DELTA AIR LINES

72. Jaime Gómez
73. William Rubiano
74. Robert Oberstar (V)

FEDEX

75. Phil Santos(V)

IATA

76. Jaime Abigantus
77. Julio Pereira

JETBLUE AIRWAYS

78. Tania Helena

LATAM LINHAS AEREAS

79. João Paulo Peniche

SOUTHWEST AIRLINES

80. Mark Rios

UNITED AIRLINES

81. Gen Shnee (V)
82. Greg Byus

VOLARIS

83. Juan Francisco Becerril Marin

ICAO/OACI

84. Eddian Méndez
85. Ernie Snyder

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Argentina		
Julián Ahumada ATM Specialist	EANA	Tel. E-mail ahumadajulian@gmail.com
Bahamas		
Eugene Lockhart Director Air Navigation Services Oversight	Civil Aviation Authority (CAA)	Tel. E-mail eugene.lockhart@caabahamas.com
Rosco Perpall Operations Officer	CAA	Tel. E-mail Roscoe.perpall@bansabahamas.com
Gary Wright Air Traffic Facility Unit Manager	Bahamas Air Navigation Service Authority (BANSA)	Tel. 2423772003 Ext.224 E-mail gary.wright@bansabahamas.com
Bryan Wilson Deputy Director - Air Traffic Operations	BANSA	Tel. 242 377 2005 E-mail bryan.wilson@bansabahamas.com
Gerard Quentin Wilson Radar Approach/Departure controller	BANSA	Tel. 12423772001 E-mail gerard.wilson@bansabahamas.com
Jason Kenneth Saunders Deputy Director Airspace and Procedures	BANSA	Tel. 242-377-2005 E-mail jason.saunders@bansabahamas.com
Costa Rica		
Fernando Villegas Porras ATFM	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	Tel. (506) 2242-8965 E-mail fvillegas@dgac.go.cr
Kira Gerken Yong Jefe a.i. Departamento Servicios de Navegación Aérea	DGAC	Tel. +506 2106-9129 E-mail kgerken@dgac.go.cr
Cuba		
Jorge F Centella Artola Especialista ATM IACC	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba IACC	Tel. +53 78381121 E-mail jorge.centella@iacc.avianet.cu

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Cuba		
Adriana Tenorio Mazola Especialista ATM	Empresa Cubana de Navegación Aérea (ECNA)	Tel. +535 999 2034 E-mail adriana.tenorio@aeronav.avianet.cu
Julio César Ferrera Pozo Especialista ATFM	ECNA	Tel. +535 266 4343 E-mail julio.ferrerap@aeronav.avianet.cu
Curaçao/Curazao		
Michael Celestijn (V) Aviation Safety Inspector	Curaçao Civil Aviation Authority	Tel. E-mail mcelestijn@yahoo.com
Jacques Lasten Deputy Director	Dutch Caribbean ANSP / DC-ANSP	Tel. -8387551 E-mail J.Lasten@dc-ansp.org
Dominican Republic/República Dominicana		
Carlos Sánchez	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. E-mail
Eduardo Tejada ATM Manager	IDAC	Tel. E-mail eduardo.tejada@idac.gov.do
William Miguel Alsina Núñez Gestor del Espacio Aéreo	IDAC	Tel. 8092744322 E-mail William.alsina@idac.gov.do
El Salvador		
Rolando Cruz Hernández Inspector ATS	AAC	Tel. + 503 2565 4504 E-mail rhernandez1963@gmai.com
Andrea López (V) Subdirectora de navegación aérea	Autoridad de Aviación Civil (AAC)	Tel. E-mail alopez@aac.gob.sv
Max Menjívar (V) Analista de medio ambiente y transporte aéreo	AAC	Tel. E-mail mmenjuvar@aac.gob.sv
Guatemala		
Andres Asturias ATCO	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	Tel. 50255108135 E-mail andresasturiasgjj@gmail.com
Juan Luis Santizo Alonzo Controlador Aéreo/ Encargado de Sección ATFM	DGAC	Tel. +(502) 2321 5022 E-mail jlsantizoa@gmail.com
Allan Israel Callejas Reyes Controlador de tránsito aéreo	DGAC	Tel. +502 59231127 E-mail Allan780@yahoo.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Haiti/Haití		
Farano Dasy (V) ATS Mangaer	OFNAC	Tel. E-mail dasyfarano@gmail.com
Leonard Jean-François (V) DNA SMS Manager	OFNAC	Tel. E-mail Leonard.jeanfrancois@ofnac.ht
Philippe Riche (V) Deputy Air Navigation	OFNAC	Tel. E-mail riche.philippe@ofnac.gouv.ht
Honduras		
Carlos Padilla Bulnes Jefe Departamento de Navegacion Aerea	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil	Tel. 50422331115 E-mail cpadilla@ahac.gob.hn
Jamaica		
Deano Ledford Director, Air Traffic Management	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. 876-960-3948 E-mail deano.ledford@jcaa.gov.jm
Troy Blackwood Radar Specialist	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. 876-960-3948 E-mail troy.blackwood@jcaa.gov.jm
Mexico/México		
Sandra Carrera Inspector de Navegación Aérea ATS	AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL (AFAC)	Tel. 5518353356 E-mail sandra.carrera@afac.gob.mx
Jorge Lozada INSPECTOR VERIFICADOR AERONÁUTICO - NAVEGACIÓN AÉREA	AFAC	Tel. (55)57239300 EXT.18071 E-mail jorge.lozada@afac.gob.mx
Gustavo Navarrete INSPECTOR VERIFICADOR AERONAUTICO EN NAVEGACIÓN AEREA	AFAC	Tel. 5723-9300 (18071) E-mail gustavo.navarrete@afac.gob.mx
Guillermo Manzo National ATFM/CIIFRA Project Coordinator	SENEAM	Tel. +52 999 5753450 E-mail manzowaze@gmail.com
Andrés Román Araujo Especialista en Tránsito Aéreo	SENEAM	Tel. 5557865513 E-mail ancta@hotmail.com
Arturo Villela (V) ATC REGIONAL SUPERVISOR	SENEAM	Tel. E-mail arvivi@gmail.com
Horacio Castaneda (V) Cancun Control Tower	SENEAM	Tel. E-mail horacas2@hotmail.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Mexico/México		
Nancy Medina (V) Regional occidental operational supervisor	SENEAM	Tel. 3336885023 E-mail gro.seneam@gmail.com
Patricia Manzo (V) SOUTHEAST REGIONAL SUPERVISOR	SENEAM	Tel. +52 9999461329 E-mail sptisha@hotmail.com
Rodolfo García (V) ACC SUPERVISOR	SENEAM	Tel. E-mail rodolfo.raziel.1@gmail.com
Nicaragua		
Saiman Morales (V) Inspector ATS	Instituto Nicaragüense de Aviación Civil (INAC)	Tel. E-mail inacvirtual.despachodg@gmail.com
Luis Alemán (V) Inspector CNS	INAC	Tel. E-mail inacvirtual.osuprad@gmail.com
Saint Kitts and Nevis/San Kitts y Nevis		
Kenrick Duncan (V) Civil Aviation Safety Officer	Ministry of Tourism, Civil Aviation Transportation et. al.	Tel. E-mail Kenrick.duncan@gov.kn
Trinidad and Tobago/Trinidad y Tabago		
Riaaz Mohammmed Manager ANS Planning and Development	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority (TTCAA)	Tel. 8686688222 E-mail rmohammed@caa.gov.tt
Curtis Peters (V) Civil Aviation Safety Inspector	TTCAA	Tel. 868-7744220 E-mail cpeters@caa.gov.tt
Robert Rooplal AIR TRAFFIC MANAGEMENT	TTCAA	Tel. 18686688222 E-mail rrooplal@caa.gov.tt
Travis Barran (V) Air Traffic Management	TTCAA	Tel. 1 868 6688222 ext 2527 E-mail rrooplal@caa.gov.tt
United States/Estados Unidos		
Linda McCray Air Traffic Control Specialist	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. 202-615-7924 E-mail linda.a.mccray@faa.gov
Midori Tanino Global ATM Program Manager	FAA	Tel. E-mail midori.tanino@faa.gov

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
United States/Estados Unidos		
Richard Ditto Deputy Director System Operations	FAA	Tel. 1-817-222-5589 E-mail richard.ditto@faa.gov
Scott Farrow Staff Support Specialist	FAA	Tel. 540-422-4553 E-mail Scott.farrow@faa.gov
Vern Payne Manager CDM and International Operations	FAA	Tel. E-mail vern.payne@faa.gov
Vincent McMenamy Air Traffic Control Specialist - International	FAA	Tel. +1 202 267 0627 E-mail vincent.mcmenamy@faa.gov
Norma Campos FAA Senior Representative (Attache) - Mexico	FAA	Tel. +1 202-856-1626 E-mail Norma.V.Campos@faa.gov
Raul G. Chong (V) Prog. Officer for South, Central America and Mexico	FAA	Tel. +1 202-510-4337 E-mail rgcpancha@gmail.com (personal) raul.chong@faa.gov (work)
Rudy Lawrence (V) ATC Specialist	FAA	Tel. E-mail trinikatch1@gmail.com
Jorge Chades (V) ATS SME Americas Team	FAA	Tel. 202-267-1007 E-mail jachades63@aol.com
Venezuela		
Maribel Mayora (V) Responsible ATFM	INAC	Tel. E-mail maribelmayora@gmail.com
Patricia Castillo (V) ATFM	INAC	Tel. E-mail paty_0781@hotmail.com
Aeromexico		
David Olmos Lopez Flight Ops Optimization and Emisions Manager	Aeromexico	Tel. 5.2558676422e+11 E-mail dolmos@aeomexico.com
Gabriel Padilla Acosta Flight Planning Leader	Aeromexico	Tel. 01 52 55 9132 6111 E-mail gpadilla@aeromexico.com
Octavio Zaragoza Ingeniero de optimización de operaciones, emisiones y medio ambiente	Aeromexico	Tel. 5543621343 E-mail ozaragoza@aeromexico.com
Rogelio Zendejas García Standars Manager	Aeroméxico	Tel. 5591326689 E-mail rzendejas@aeromexico.com
Air Canada		
Esther Eivinsen (V) Manager, Flight Dispatch Operations	Air Canada	Tel. E-mail esther.eivinsen@aircanada.ca

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
American Airlines, AMR		
Jeffery Allyn Cunnyngham Air Traffic Management (ATM) / Airport Operations South FL/ZMA, Caribbean and LATAM	American Airlines, AMR	Tel. 817-891-9142 E-mail Jeff.Cunnyngham@aa.com
CANSO		
Javier Alejandro Vanegas Regional Director	CANSO	Tel. 17862102568 E-mail javier.vanegas@canso.org
CGH		
Joe Hof (V) Director, Air Traffic Management	CGH	Tel. E-mail jhof@cghtech.com
Albert Castillo Senior ATFM Specialist	CGH	Tel. 1 540-222-6119 E-mail acastillo@cghtech.com
COCESNA		
Henry Reyes Coordinador ATFM	COCESNA	Tel. E-mail henry.reyes@cocesna.org
Luis Rosales	COCESNA	Tel. E-mail luis.rosales@cocesna.org
Pablo Luna (V) Coordinador SMS	COCESNA	Tel. E-mail pablo.luna@cocesna.org
Victor Andrade (V) CONSULTOR ATS	COCESNA	Tel. E-mail victor.andrade@cocesna.org
Delta Air Lines		
Jaime Gómez Mgr. Navigation Database	Delta Air Lines	Tel. +1 404-773-1079 E-mail jaime.gomez@delta.com
William Rubiano Delta OCC Overflight Permits and International Affairs	Delta Air Lines	Tel. 6784354928 E-mail william.rubiano@delta.com
Robert Oberstar (V) Supervisor International Dispatch	Delta Air Lines	Tel. E-mail robert.oberstar@delta.com
FEDEX		
Phil Santos(V) Senior Manager ATS	FEDEX	Tel. E-mail psantos@fedex.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
IATA		
Jaime Abigantus Assistant Director Air Traffic Managment	IATA	Tel. +1 305-339-3930 E-mail abigantusj@iata.org
Julio Pereira Assistant Director Opreations Safety and Security	IATA	Tel. E-mail pereiraj@iata.org
JetBlue Airways		
Tania Helena Senior Analyst International Programs	JetBlue Airways	Tel. 14075722307 E-mail Tania.helena@jetblue.com
LATAM LINHAS AEREAS		
João Paulo PENICHE Flight Ops Engineering	LATAM LINHAS AEREAS	Tel. 55 (11) 95240-5892 E-mail joao.peniche@latam.com
Southwest Airlines		
Mark Rios Senior ATC Systems Program Manager	Southwest Airlines	Tel. 19545312760 E-mail mark.rios@wnco.com
United Airlines		
Gen Shnee (V) Chief Dispatcher	United Airlines	Tel. E-mail Gen.schnee@united.com
Greg Byus Senior Manager, Air Traffic Strategy	United Airlines	Tel. 505-818-7157 E-mail Gregory.Byus@united.com
Volaris		
Juan Francisco Becerril Marin Fuel Efficiency and Navigation Leader.	Volaris	Tel. 595 120 7084 E-mail juan.becerril@volaris.com
ICAO/OACI		
Eddian Méndez Regional Officer, Air Traffic Management and Search and Rescue/Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. +525552503211 E-mail emendez@icao.int
Ernie Snyder Regional Officer, Air Traffic Management /Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. +525552503211 E-mail esnyder@icao.int

Tercera Reunión del Grupo de Tarea Optimización del Espacio Aéreo (AO/TF/3) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG), Quinta Reunión del Grupo de Tarea Implementación de Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM/TF/5) del NACC/WG y Séptima Reunión del Equipo de Espacio Aéreo de Rutas Libres CANSO OACI IATA (CIIFRA/7) (AO/TF/3/ATFM/TF/5/CIIFRA/7)

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 25 al 29 de septiembre de 2023

ADJUNTO B
ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

Cuestión 1 del Orden del Día:	**Actualizaciones del Grupo Regional de Implementación (RIG) CADENA y de los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP)**
Cuestión 2 del Orden del Día:	**Tutorial de SENEAM sobre la implementación de Rutas directas estratégicas (SDR)**
Cuestión 3 del Orden del Día:	**Desarrollo de SDR en de los ANSP regionales**
Cuestión 4 del Orden del Día:	**Caso de estudio sobre la implementación de SDR dentro de tres ANSP**
Cuestión 5 del Orden del Día:	**Otros asuntos**

— — — — — — — — — — —

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL
NOTAS ACLARATORIAS

Cuestión 1 del Orden del Día: **Actualizaciones del Grupo Regional de Implementación (RIG) CADENA y de los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP)**

Bajo esta cuestión del orden del día CADENA facilitará el Grupo Regional de Implementación (RIG) en el cual los ANSP proporcionarán actualizaciones y revisiones del final de temporada. CADENA también proporcionará información sobre el trabajo que necesita realizarse en las Regiones NAM/CAR.

Cuestión 2 del Orden del Día: **Tutorial de SENEAM sobre la implementación de Rutas directas estratégicas (SDR)**

Bajo esta cuestión del orden del día, SENEAM proporcionará sus conocimientos y dará una explicación del proceso utilizado en la implementación de las SDR en el espacio aéreo mexicano.

Cuestión 3 del Orden del Día: **Desarrollo de SDR en de los ANSP regionales**

Bajo esta cuestión del orden del día, los ANSP trabajarán en conjunto como Grupos de Tarea junto con CANSO, IATA y la OACI en el desarrollo de las SDR para sus espacios aéreos.

Cuestión 4 del Orden del Día: **Caso de estudio sobre la implementación de SDR dentro de tres ANSP**

Bajo esta cuestión del orden del día, tres ANSP proporcionará a la Reunión sus planes y metas para la implementación SDR en sus espacios aéreos.

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

Bajo esta cuestión del orden del día se analizará cualquier otro asunto que no pudiera ser abordado dentro de las cuestiones precedentes.

— FIN —