



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

DG/01/21 — NI/06

06/04/21

**Reunión Virtual para Directores Generales de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) sobre
recuperación y reinicio de la aviación en los Estados de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC)**

14 de abril de 2021

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Otros asuntos

PRIORIDADES Y PROYECTOS DE LA OFICINA REGIONAL NACC PARA 2021

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota presenta un panorama de las actividades para 2021 y los proyectos de asistencia que está llevando a cabo la Oficina Regional NACC.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad de la aviación y facilitación• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Plataforma de movilización de recursos – disponible para los Miembros del Consejo y personal de la OACI (para acceder: https://oaci.sharepoint.com/sites/SPCPSite/ResourceMobilization/SitePages/Home.aspx)

1. Introducción

1.1 La Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la OACI está comprometida a asegurar que todos los Estados y Territorios miembros reciban apoyo para la implementación de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para el crecimiento seguro y eficiente de sus esfuerzos en la aviación.

1.2 Entre otras herramientas, incluidas la asistencia brindada a través del Programa de Asistencia Sistémica (SAP), el cual se originó como una manera de implementar la campaña “Ningún país se queda atrás” (NCLB) de la OACI en la región, el establecimiento de proyectos de asistencia tiene un amplio uso en el suministro del apoyo antes mencionado.

1.3 Es importante mencionar que los proyectos de asistencia NACC no deben confundirse con los igualmente importantes proyectos de cooperación técnica que son gestionados por la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI. Sin embargo, a diferencia de esos proyectos de TCB, los proyectos de asistencia requieren de recaudación extensiva de fondos.

1.4 La presente nota tiene el objetivo de presentar a la Reunión las prioridades establecidas para 2021 de la Oficina Regional NACC, así como el estado de cada una de las iniciativas llevadas a cabo por la Oficina bajo el formato de proyectos de asistencia.

2. Prioridades de la Oficina Regional NACC para 2021

2.1 Las prioridades establecidas por la Oficina Regional NACC para 2021, si bien han sido ligadas a los Objetivos Estratégicos de la OACI, también han tomado en consideración los impactos de la COVID-19 en el ambiente de aviación de las Regiones NAM/CAR.

2.2. Prioridades de la seguridad operacional

2.2.1 *Resolución sobre la Preocupación de seguridad operacional (SSC) del Estado – Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA)*

2.2.1.1 La Oficina Regional NACC llevó a cabo misiones de asistencia a Antigua y Barbuda (ECCAA) para la mitigación de la SSC, manteniendo coordinación con la Sección de Auditorías (OAS) de la Sede de la OACI, la cual es responsable del monitoreo continuo de las acciones establecidas por la autoridad en su Plan de Acción para la SSC. Asimismo, a finales de 2020, se llevó a cabo una evaluación del sistema de vigilancia de la seguridad operacional y regulatorio de ECCAA a través del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV), con asistencia de Jamaica, Estados Unidos y Trinidad y Tabago como Estados Campeones SAP. Para 2021, la asistencia y el apoyo para mitigar y resolver la SSC tendrá una alta prioridad.

2.2.2 *Bahamas, Barbados, Haití y la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)*

2.2.2.1 Debido al estado menor de Implementación efectiva (EI), la Oficina Regional NACC mantiene a estos Estados como una alta prioridad para el suministro de apoyo técnico de asistencia para el establecimiento y mejoramiento de sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional.

2.2.3 *Auto-evaluación de los Estados más avanzados (Cuba, Nicaragua, Trinidad y Tabago, etc.)*

2.2.3.1 Siguiendo el Plan Regional NACC de Seguridad Operacional de la Aviación (RASP), la Oficina Regional NACC continuará apoyando y promoviendo la auto-evaluación periódica del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) por parte de todos los Estados de las Regiones NAM/CAR, dando un mayor énfasis a aquellos que han alcanzado los niveles más altos de EI, promoviendo el establecimiento de los procesos sostenibles para su mejora continua y el desarrollo de sus Programas de Seguridad Operacional del Estado (SSP).

2.2.4 *Estrategia para la investigación de accidentes e incidentes (AIG)*

2.2.4.1 La asistencia en la esfera AIG se enfocará en tres vertientes principales:

- Construir la capacidad nacional a través del suministro de asistencia personalizada a Estados individuales con la finalidad de mejorar y mantener un nivel mínimo de eficiencia en las actividades relacionadas con la investigación de accidentes e incidentes.
- Desarrollar la cooperación regional a través del establecimiento/la mejora de los mecanismos de cooperación (MoC) en la esfera AIG y apoyando las iniciativas regionales como el Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA) y el Sistema de Seguridad de la Aviación y de Vigilancia de la Seguridad Operacional del Caribe (CASSOS).
- Establecer una Organización Regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), a largo plazo, después de que se hayan implementado todas las condiciones previas, esta iniciativa asistirá en la evolución del MoC a una RAIO.

2.2.4.2 Para conocer más detalles sobre la Estrategia AIG, estos se pueden encontrar en la NI/07 – Asistencia AIG para los Estados de Centroamérica y el Caribe.

2.2.5 *Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)*

2.2.5.1 La Oficina Regional NACC trabajará en un proyecto para mejorar el análisis de la información de seguridad operacional y la resolución de problemas de la seguridad operacional con los Estados y la Industria, para así poder brindar apoyo oportuno y efectivo a las Iniciativas para Aumentar la Seguridad Operacional (SEI) del RASG-PA y trabajar en los puntos críticos (*hot-spots*) y en otros temas de seguridad operacional que deben tratarse oportunamente con la finalidad de eliminar y/o mitigar los riesgos identificados.

2.2.6 *Implementación del Plan Regional NACC de Seguridad Operacional de la Aviación (RASP)*

2.2.6.1 El NACC RASP es el documento regional estratégico que está alineado con el Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y que proporciona una trayectoria para los Estados de las Regiones NAM/CAR para cumplir con los requerimientos del GASP y tomando en cuenta los retos en las regiones. El RASP es un documento dinámico y debe considerarse como el pilar para el desarrollo de una seguridad operacional de la aviación fuerte y sostenible para los Estados NAM/CAR. Su implementación en el ámbito regional (indicadores, monitoreo, etc.) y el desarrollo del Estado para sus correspondientes Planes Nacionales de Seguridad Operacional, son una de las metas para 2021.

2.2.6.2 El NACC RASP tendrá el siguiente contenido:

- el enfoque estratégico de la Oficina Regional NACC para tratar los riesgos de seguridad operacional identificados en las Regiones NAM/CAR.
- los objetivos y las metas para un periodo de tres años, alineado con el GASP y en coordinación con RASG-PA; y

- las iniciativas de mejoras a la seguridad operacional que deberían tomar la Oficina Regional NACC en conjunto con los Estados, las Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y la industria para mejorar la seguridad operacional en las Regiones NAM/CAR.

2.2.7 *Mejoras en la coordinación y actividades conjuntas del RASG-PA y el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)*

2.2.7.1 Las Secretarías del GREPECAS y del RASG-PA (Oficinas Regionales NACC y SAM, respectivamente) recientemente se comprometieron a asegurar una coordinación eficaz entre ambos Grupos Regionales para evitar la duplicación de esfuerzos y maximizar los beneficios a los Estados Miembros de cada grupo regional.

2.2.7.2 Desde 2020 inició una mejora en la coordinación entre el RASG-PA y el GREPECAS, la cual continúa durante el presente año mediante las siguientes actividades:

- Reunión de Coordinación de los Equipos de RASG-PA y el GREPECAS (En línea, 25 de marzo de 2021)
- Reuniones consecutivas entre RASG-PA y GREPECAS (segundo semestre de 2021)

2.2.7.3 Por lo tanto, se resalta que ambos grupos regionales se complementan en la promoción de la implementación del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y del Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) en el ámbito regional con la finalidad de lograr un crecimiento sostenible y mejorar la seguridad operacional del sistema de transporte aéreo. El resultado esperado es la definición de las responsabilidades y apoyo mutuo para llevar a cabo la coordinación en una manera más específica, así como evitar la duplicación de esfuerzos.

2.2.8 *Organigrama del RASG-PA (indicadores del GASP)*

2.2.8.1 Con la finalidad de cumplir con su mandato, RASG-PA estableció el siguiente organigrama:

- Comité Directivo Ejecutivo (ESC);
- Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (PA-RAST); and
- Equipo de monitoreo y reporte de la seguridad operacional (SMRT)

2.2.9 *Mejora de las RSOO*

2.2.9.1 El proyecto para las mejoras de CASSOS se reanudará en 2021 y buscará apoyo financiero del Banco Inter-Americano de Desarrollo (BID), así como asistencia de la Oficina Regional NACC para su desarrollo y desempeño como RSOO. Se espera tener un apoyo similar para COCESNA en Centroamérica.

2.2.10 Mayor participación de los Estados e intercambio de datos (por ejemplo, el Programa de Análisis de Sucesos Operacionales Centroamericanos [PASOC])

2.2.10.1 La Oficina Regional NACC tiene como una de sus metas para la EI de su RASP, la promoción del suministro de intercambio de información de seguridad operacional en el ámbito regional, en coordinación estrecha con el RASG-PA, para su análisis, detección de riesgos y el establecimiento de las medidas de mitigación necesarias de lo mismo.

2.2.11 Plan de acción para la implementación regional del SSP

2.2.11.1 El Plan de acción para la implementación del SSP en las Regiones NAM/CAR se vio afectado por la pandemia de la COVID-19 en 2020, debido a las restricciones de distanciamiento social y el cambio de prioridades en cada uno de los Estados. Este Plan de acción se reanudará durante el segundo trimestre de 2021, de conformidad con los niveles de cumplimiento logrados según los cimientos del SSP y el análisis de brechas del SSP. A finales de 2020, los Paquetes de Implementación (iPack) se desplegaron en Barbados, Belice, Jamaica y Trinidad y Tabago. Durante la segunda semana de abril de 2021, estos iPacks serán desplegados en Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Honduras, México y Nicaragua.

2.2.12 Base de datos de inspectores continúa con la participación de más Estados

2.2.12.1 La Oficina Regional NACC está en proceso de implementar una base de datos de inspectores/as en el ámbito regional (*Matrices electrónicas para la creación de capacidad COSCAP [E-CCBM]*), la cual comenzará con Estados voluntarios de las Regiones NAM/CAR. La base de datos fue desarrollada con una base en web y puede alimentarse por parte del personal de las autoridades participantes con la finalidad de establecer la cantidad de recursos en todas las áreas técnicas de dichas instituciones. Esto permitirá el intercambio de inspectores/as en las Regiones NAM/CAR y ayudará a fortalecer sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional.

2.2.13 Coordinadores nacionales de supervisión continua (NCCM) – Activación de un plan de trabajo estructurado y mejora de actividades

2.2.13.1 La Oficina Regional NACC continuará promoviendo el desarrollo de planes de trabajo estructurados para los/as coordinadores/as nacionales, así como estableciendo grupos de trabajo, como herramientas de asistencia y coordinación entre los Estados, para resolver los problemas comunes en el desarrollo de sus planes de acción correctiva. La Oficina Regional está en comunicación constante brindando asesorías y actualización periódica de todos los temas relacionados con el USOAP, así como las diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) y el regreso a las operaciones normales, de conformidad con las disposiciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART).

2.2.14 *Certificación de aeródromos*

2.2.14.1 A la fecha, la Región CAR cuenta con 145 aeródromos internacionales, designados en el Plan de Navegación Aérea, de los cuales 89 han sido certificados lo que representa 61% de aeródromos certificados. Actualmente, existe un proyecto de esfuerzo conjunto con Estados Unidos (FAA) y ACI-LAC para continuar con la asistencia a los Estados/aeropuertos en el proceso de certificación de aeródromos. Hasta este momento, La Oficina Regional NACC coordina la planificación y desarrollo de diversos eventos en conjunto con Estados Unidos (FAA) y ACI-LAC así como con los dos órganos auxiliares del GREPECAS, que son el Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario/Fauna (CARSAMPAF), el cual trata con el control y gestión de fauna y la Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos Aeroportuarios (ALACPA), que trabaja con el mantenimiento de aeropuertos. Hay un webinario planificado para las Regiones CAR/SAM sobre la Toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM), el cual tiene el objetivo principal de crear conciencia sobre las situaciones comunes que facilitan la mejora de toma de decisiones, sin dejar exentas las responsabilidades derivadas de la toma de decisiones y seleccionar el aeropuerto para un proyecto piloto.

2.2.14.2 El 11 de marzo de 2021 se llevó a cabo el Webinario NAM/SAM sobre el nuevo Formato mundial de notificación (GRF) del Estado de la superficie de la pista, el cual tuvo como objetivo preparar a los Estados y a la industria para la fecha de aplicación del 4 de noviembre de 2021, de la nueva metodología de la OACI para evaluar y notificar las condiciones de la superficie de la pista. Esta nueva metodología, conocida comúnmente como Formato mundial de notificación (GRF) asegura una evaluación armonizada y una notificación de las condiciones de la superficie de la pista, así como una evaluación mejorada de la performance de la tripulación de vuelo durante el despegue y aterrizaje.

2.2.15 *Proyecto sobre el sistema de vigilancia de la seguridad operacional (SOS)*

2.2.15.1 En 2021, el Proyecto SOS se reanudará tan pronto los viajes regresen a la normalidad, con la finalidad de permitir la instrucción de inspectores/as y otras actividades de este Proyecto.

2.2.16 *Desarrollo de instrucción por parte del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR CATC/WG)*

2.2.16.1 Las actividades del NAM/CAR CATC/WG también se reanudarán en 2021, mediante la revisión de su plan de trabajo en apoyo a las Autoridades de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR.

2.3 *Prioridades de capacidad y eficiencia*

2.3.1 *Liderazgo del GREPECAS – Mejoras y acciones*

2.3.1.1 La Oficina Regional NACC promoverá el establecimiento de un nuevo Grupo de análisis de datos, así como la implementación de varias mejoras planificadas para la revisión de Proyectos del GREPECAS y los indicadores/monitoreo.

2.3.2 *Implementación de la Navegación basada en la performance (PBN) (optimización del espacio aéreo)*

2.3.2.1 Se pretende continuar el apoyo para la implementación del concepto de estructura del modelo para el espacio aéreo y las áreas terminales (TMA) de la Región CAR (Implementación del concepto del espacio aéreo PBN CAR/SAM), la cual permite la afluencia continua en el espacio aéreo superior e inferior de las Regiones de Información de Vuelo (FIR) y TMA adyacentes, proponiendo una posible solución a la compleja estructura de las FIR existentes en la Región CAR.

2.3.2.2 Optimización en la planificación de las rutas ATS

- Apoyar la implementación de una nueva versión del Proyecto de optimización de rutas ATS para las Regiones CAR y SAM.
- Dada la diferencia en la publicación de los requerimientos de fechas para las Regiones CAR y SAM, se acordaron dos juegos de fechas de implementación, con la finalidad de cumplir con ambos requerimientos operacionales.
- El primer conjunto de rutas será publicado el 25 de marzo de 2021 y la fecha de efectividad es el 20 de mayo de 2021.

2.3.3 *Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) – Coordinación Civil/Militar*

2.3.3.1 El trabajo está enfocado en el desarrollo de indicadores, monitoreo y mejora de los procedimientos.

2.3.4 *Organización de Búsqueda y Salvamento (SAR)*

2.3.4.1 El trabajo está enfocado en los acuerdos y mejoras SAR, desarrollo de indicadores, monitoreo y la implementación del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS).

2.3.5 *Gestión de la información de todo el sistema (SWIM)*

2.3.5.1 Sobre este tema, para 2021, la Oficina Regional NACC busca apoyar lo siguiente:

- Gestión de información aeronáutica (AIM) – Bloque 1 Mejoras en la performance SWIM mediante la aplicación de la infraestructura y aplicaciones SWIM (2019-2025)
 - Modelos estándar de datos, protocolos basados en internet para maximizar la interoperabilidad. La mayor parte de los intercambios aéreos-terrestres se mantendrá basados en las comunicaciones de punta a punta.

- Meteorología aeronáutica (MET) – La Sexta edición del GANP y el análisis del Grupo de expertos de Meteorología Aeronáutica (METPANEL, implementaron una reestructuración del hilo conductor de la Información meteorológica mejorada (AMET), Bloques 0 y 1, incluyendo una distribución diferente y una organización de los elementos para resaltar la transición planificada de un ambiente concentrado en productos a un ambiente concentrado en información, así como la migración para incluir MET en el SWIM. En este contexto, es crucial la implementación del Modelo de Intercambio de Información Meteorológica de la OACI (IWXXM) que inició desde 2013 con la enmienda 76 al Anexo 3 y sus enmiendas subsiguientes.

2.3.6 *Programa de procedimientos de vuelo (FPP)*

2.3.6.1 Con la finalidad de acelerar la implementación de la PBN, y al mismo tiempo considerando los beneficios de seguridad operacional significativa, acceso, eficiencia y reducción en el impacto al medio ambiente de la PBN, un grupo de Autoridades de Aviación Civil de la Región CAR, con la asistencia de la OACI, establecerá el Programa de procedimientos de vuelo (FPP) en 2021. Considerando el endoso del FPP, los Estados y Organizaciones Internacionales cubrirán el periodo 2021-2025.

2.3.7 *Asistencia para el Sistema de aeronave pilotada a distancia/ Sistema(s) de aeronave no tripulada (RPAS/UAS)*

2.3.7.1 Se han llevado a cabo eventos para que los Estados conozcan las SARPS de la OACI relativas a las operaciones RPAS/UAS. La meta para 2021 es apoyar por lo menos a 5 Estados de la Región CAR en la actualización o desarrollo de sus regulaciones.

2.3.8 *Implementación de la Vigilancia dependiente automática (ADS-B)*

2.3.8.1 Se han desarrollado tres talleres ADS-B, un evento técnico para familiarizarse con la información técnica y operacional del ADS-B, en conjunto con Estados Unidos (FAA), y dos eventos con la Industria. La meta para 2021 es la de apoyar a los Estados como Barbados en la implementación de su ADS-B operacional.

2.3.9 *Actividades de infraestructura ligadas la implementación del Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y de las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU1)*

2.3.9.1 Las actividades de infraestructura ligadas a la implementación del GNSS y del ASBU1 están previstas, en conjunto con la planificación de Servicios de navegación aérea (ANS) (Plan de navegación aérea CAR/SAM [ANP], Vol. III), el desarrollo del Plan de Navegación Aérea (ANP) para Norteamérica (NAM) y proyectos específicos.

2.3.10 *Gestión de información aeronáutica (AIM)*

2.3.10.1 La AIM es la gestión dinámica e integrada de la información aeronáutica y los servicios de información mediante el suministro e intercambio de información de calidad y de datos aeronáuticos electrónicos, en colaboración con todas las partes. Está prevista la implementación del Rastreo del AIM.

2.3.11 *Programa de trabajo y metas de meteorología aeronáutica (MET)*

2.3.11.1 Como parte de las actividades de asistencia técnica realizadas por la Oficina Regional NACC bajo el SAP, para asistir a los Estados en la mejora de la implementación efectiva de las SARPS contenidas en el Anexo 3 al Convenio de Chicago, el programa MET está trabajando utilizando los siguientes objetivos como base:

- Promover la implementación del servicio MET para la navegación aérea internacional según se establece en el Anexo 3 (incluyendo la performance OPMET/SIGMET), incluyendo los Planes electrónicos de navegación aérea (eANP) y bajo los marcos de referencia de los Elementos Constitutivos Básicos (BBB) y del ASBU.
- Asegurar el desarrollo continuo y coherente del componente MET de los eANP NAM y CAR/SAM y su implementación armonizada entre las regiones adyacentes.
- Desarrollar métodos eficaces para determinar el estado de implementación del Bloque 0 del ASBU y elementos del Bloque 1 y los BBB, para monitorear la performance de los servicios MET usando un ciclo anual.
- Mejorar las capacidades del Estado para la vigilancia de la seguridad operacional de los proveedores del servicio meteorológico.
- Identificar y apoyar la resolución de las deficiencias de navegación aérea en los servicios de meteorología aeronáutica (MET).

2.3.11.2 Se llevarán a cabo una serie de webinarios titulados *Seminario regional sobre los núcleos fundamentales del Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional y su evolución*, para el desarrollo del Programa MET. Los webinarios se llevarán a cabo el 21 de mayo de 2021, el 20 de agosto de 2021 y el 22 de octubre de 2021.

2.3.11.3 La Oficina Regional NACC alienta a los Estados miembros a continuar sus esfuerzos para garantizar la implementación eficiente y efectiva de las SARPS, particularmente aquellas contenidas en la Enmienda 79 al Anexo 3 de la OACI y a cumplir con los requerimientos de la Organización Mundial de Meteorología y la OACI, sobre todo en lo relativo a la cualificación y competencia del personal de meteorología aeronáutica y la implementación de un sistema de gestión de la calidad (QMS) para el suministro de servicios de meteorología aeronáutica.

2.3.12 *Centro de respuesta ante contingencias y emergencias*

2.3.12.1 Está previsto que para 2021 se implemente el Centro de Mando de la Oficina NACC.

2.4 *Prioridades de seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC/FAL)*

2.4.1 *Revisión de las actividades sobre la COVID-19 relativas a AVSEC/FAL*

2.4.1.1 En 2020, la Oficina Regional NACC organizó diversos eventos, la mayoría marcados por el impacto de la pandemia de la COVID-19 en el cumplimiento del AVSEC/FAL. Las dos reuniones virtuales extraordinarias del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/VM/Ex) tuvieron a la COVID-19 como el centro del debate. En mayo de 2020, la Oficina Regional NACC organizó el “Webinario OACI NACC sobre seguridad de la aviación después de la Pandemia de la COVID-19”. De manera simultánea, la Oficina también participó en diversos eventos AVSEC/FAL organizados por otras organizaciones como ACI, CANSO, etc.

2.4.1.2 Esta tendencia continúa en 2021, donde los especialistas regionales en seguridad de la aviación y facilitación participaron en el Simposio AVSEC organizado por el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) de México (22 al 24 de marzo de 2021).

2.4.2 *Programa estratégico AVSEC/FAL para la COVID-19*

2.4.2.1 La Oficina Regional NACC continúa proporcionando asistencia, apoyo y orientación a todos los Estados NACC. Las actividades particulares promovidas por la Oficina Regional están en línea con las decisiones tomadas en el Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG), tal y como el Webinar Pasajeros/as Insubordinados/as y/o Perturbadores/as, Un Tema Emergente – Grupo de Trabajo AVSEC/FAL/RG, organizado el 25 de marzo de 2021. Las áreas de enfoque para la asistencia serán: despliegue del Grupo NCMC del AVSEC, Implementación de las metas del Plan Global para la seguridad de la aviación (GASeP), resolución y acciones de mitigación de las Preocupaciones significativas en seguridad de la aviación (SSeC) y promoción de la gestión de riesgos. De la misma forma, la asistencia estará enfocada en Bahamas, Barbados y ECCAA para mejorar el EI del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP).

2.4.2.2 De manera simultánea, la OACI ha designado el año 2021 como el “Año de la Cultura de la Seguridad de la Aviación” y eso implica más actividades (por ejemplo, webinarios, instrucción, iPacks) financiadas por la Sede de la OACI y orientadas a promover la conciencia AVSEC en los Estados.

2.4.3 *Actividades sobre el Control de seguridad único (OSS) AVSEC/FAL*

2.4.3.1 En 2020, los especialistas regionales en seguridad de la aviación y facilitación de las Oficinas NACC y SAM participaron en un Webinar sobre el control de seguridad único organizado por ACI el 10 de julio de 2020. Para 2021, la Oficina Regional NACC busca continuar el apoyo de los Estados sobre las iniciativas de OSS en los Estados Centroamericanos y Estados miembros de CARICOM.

2.4.4 *Proyecto de discapacidad*

2.4.4.1 Para 2021, se planifica que este Project empiece si lo permiten los recursos.

2.4.5 *Ciberseguridad*

2.4.5.1 En diciembre de 2020 se llevó a cabo un webinar sobre ciberseguridad en ATM, organizado en conjunto con CANSO. Este webinar se repitió recientemente con nuevo material del 16 al 18 de marzo de 2021. La Sede de la OACI está planificando lanzar una instrucción sobre ciberseguridad en el portal de a través de la Oficina de Instrucción mundial en aviación (GAT) durante el segundo semestre del año.

2.5 *Desarrollo económico del transporte aéreo*

2.5.1 Dentro de la asistencia a los Estados en transporte aéreo, la Oficina Regional NACC tiene contempladas las siguientes actividades:

- El apoyo a las Mejores prácticas de los Estados para la recuperación/el reinicio de la economía ante el COVID-19
- Programa de trabajo para promover el Plan Panamericano de Transporte Aéreo para la conectividad, trabajando en conjunto con el BID
- Actividades de colaboración de Grupo para la carga aérea
- Eventos de transporte aéreo, Conferencia OACI de negociación de servicios aéreos (ICAN), etc.
- La promoción del Estudio del caso de República Dominicana
- La promoción de las actividades del Acuerdo multilateral CARICOM de servicios aéreos (MASA) y la CLAC.

2.6 *Prioridades de Protección del Medio Ambiente:*

2.6.1 La colaboración continua entre la Sede de la OACI y la Oficina Regional garantiza que los Estados miembros de la OACI reciban la asistencia necesaria para el establecimiento de una estrategia sobre cambio climático para el sector de la aviación internacional. Esto en última instancia, permitirá a la OACI recopilar el progreso mundial hacia el cumplimiento de las dos metas a las que se aspira a nivel mundial para el sector de la aviación internacional: una mejora anual de la eficiencia del combustible del 2% hasta 2050 y un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 según lo establecido en el trigésimo séptimo periodo de Sesiones de la Asamblea en 2010 y reiterado en el cuadragésimo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2019.

2.6.2 Las principales actividades se centran en dos prioridades:

- La preparación y actualización de los planes de acción de los Estados en actividades de reducción de emisiones de CO₂, incluyendo información cuantificada sobre los beneficios ambientales esperados con la implantación de medidas de mitigación, la identificación de medidas innovadoras de mitigación para la descarbonización de la aviación y el envío del plan de acción a la OACI preferiblemente a finales de junio del 2021, y

- La implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) de conformidad con las provisiones del Anexo 16, Volumen IV, reconociendo la urgencia de las acciones pendientes del 2020 y los plazos de CORSIA 2021 por parte de los Estados y de los explotadores de aviones.

2.6.3 Se pueden encontrar más detalles sobre las actividades de medio ambiente para consideración de la reunión en la IP/04 - Asuntos de protección del medioambiente.

3. Proyectos de asistencia que la Oficina Regional NACC está llevando a cabo en la actualidad

3.1 Actualmente, la Oficina Regional NACC tiene un portafolio de nueve proyectos de asistencia (no relacionados con TCB), en diversos estados de implementación.

3.2 Como una característica general, estos proyectos de asistencia requieren de recursos que normalmente se reciben por parte de donantes voluntarios, el cual, en algunos casos, requiere de una contribución complementaria del Estado beneficiario del propio proyecto.

3.3 Consecuentemente, entre las dificultades que se presentan para la implementación del proyecto, la disponibilidad de recursos financieros, es sin duda, la más frecuente.

3.4 Además de lo anterior, es importante notar que la COVID-19 ha impuesto una serie de obstáculos adicionales para tener avances en las actividades de asistencia, en general y esto afecta significativamente algunos de los proyectos en proceso.

3.5 Estado de la implementación

3.5.1 La tabla proporcionada en el **Apéndice** presenta en detalle cada uno de los Proyectos de Asistencia de la Oficina Regional NACC, incluyendo el nivel de financiamiento y el estado de implementación.

3.5.2 Cualquier pregunta o sugerencia puede enviarse a nacc-tc@icao.int.

PROYECTOS DE ASISTENCIA DE LA OFICINA REGIONAL NACC DE LA OACI

	TÍTULO	OBJETIVO	ESTADO	PRESUPUESTO ESTIMADO NETO (USD)	BRECHA DE FONDOS (USD)
1	Mejoras en el sistema de la vigilancia de la seguridad operacional en Barbados	El suministro de asistencia técnica para brindar asistencia a Barbados en la transición de su estructura organizacional actual de Departamento de Aviación Civil (BCAD) bajo el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional, hacia una nueva Autoridad de Aviación Civil, desde la planificación de cambios a la legislación primaria, mediante la estructuración de la nueva entidad hasta su entrada en operación. De la misma manera, la asistencia también tiene la finalidad de apoyar el establecimiento de un sistema fortalecido de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación.	La implementación está pendiente	USD100,985	SÍ (todavía se necesitan USD31,000)
2	Evaluación de la OACI de riesgos en la Región Caribe	Para adoptar un enfoque más guiado con misiones específicas a cada uno de los Estados meta, con el objetivo de completar una evaluación de riesgos y, al mismo tiempo, permitir el intercambio de conocimientos y mejores prácticas entre expertos/as de seguridad de la aviación y la armonización de la metodología.	La implementación se interrumpió debido a la COVID-19	USD70,000	SÍ (todavía se necesitan USD5,000)
3	Desarrollo del Programa de Procedimientos de Vuelo (FPP) del Caribe	El suministro de instrucción necesaria que el personal del Estado tiene que cumplir para crear un mecanismo para: desarrollar el diseño de procedimientos nacionales y regionales, incrementar el número de procedimientos e implementaciones en los Estados y completar los requerimientos de instrucción de su personal.	La implementación está en proceso	USD186,000	SÍ (todavía se necesitan USD140,000)
4	Desarrollo de una Organización Regional de investigación de accidentes e incidentes para el Caribe (RAIO)	La creación de una Organización Regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) para los Estados miembros del Sistema de Seguridad de la Aviación y de Vigilancia de la Seguridad Operacional del Caribe (CASSOS) y otros Estados de la Región CAR.	Bajo revisión (Es necesario reafirmar el compromiso de los Estados)	USD170,000	SÍ (todavía se necesitan USD140,000)
5	Mejoramiento de CASSOS	Implementar un conjunto de acciones que aseguren el mejoramiento de CASSOS, como sigue: <ul style="list-style-type: none"> Llevar a cabo un análisis de brechas multidisciplinario (seguridad operacional y seguridad de la aviación) de la situación actual en los Estados miembros y el desarrollo de un plan de acción; Estudio organizacional de CASSOS: mejoras de personal y de procedimientos; Análisis del marco legislativo y regulatorio de CASSOS; Desarrollo de una estructura y un proceso de implementación de las actividades de vigilancia de la seguridad operacional y seguridad de la aviación, las cuales incluirían financiamiento para las actividades de vigilancia iniciales; 	Planificado (postergado a petición de CASSOS)	USD1,057,000*	SÍ (todavía se necesitan USD1,057,000)
				* Este proyecto requiere la adjudicación adicional de USD840,000 del beneficiario (CASSOS) mediante la asignación de recursos humanos.	

APÉNDICE

	TÍTULO	OBJETIVO	ESTADO	PRESUPUESTO ESTIMADO NETO (USD)	BRECHA DE FONDOS (USD)
		<ul style="list-style-type: none"> Sistema y Software de sistemas de instrucción de vigilancia e implementación de infraestructura del hardware para su dentro de CASSOS, lo cual podría ser utilizado por cada Estado miembro (en caso de que existan fondos adicionales disponibles); y Financiamiento para contratar a tres inspectores/as para CASSOS por un periodo de dos años con el compromiso de CASSOS de financiar otros tres inspectores/as adicionales, estableciendo la asignación de personal crítico para la operación de CASSOS. 			
6	Armonización de la estructura legan en CAR	Llevar a cabo la armonización del marco regulatorio en la Región CAR, con la finalidad de hacer viable el establecimiento de un mecanismo para compartir inspectores/as para llevar a cabo actividades de vigilancia y así maximizar los recursos técnicos en la Región CAR.	Propuesta	USD560,000	SÍ (todavía se necesitan USD542,000)
7	Material de orientación general y mejores prácticas sobre pasajeros con discapacidades	Recolectar las mejores prácticas respecto a la asistencia para pasajeros/as con discapacidades y personas de edad avanzada, mejorar las recomendaciones de la OACI en esta área y promover el establecimiento de servicios mínimos en el aeropuerto y a bordo de la aeronave.	La implementación está por comenzar	USD66,000	SÍ (todavía se necesitan USD5,000)
8	Fortalecimiento de ECCAA	Fortalecer las operaciones y el desempeño de ECCAA como un RSOO para que los Estados OECS se puedan beneficiarse de un sistema seguro de transporte aéreo en la región.	La implementación está en proceso (*muy probablemente requerirá más financiamiento)	USD195,000*	SÍ (todavía se necesitan USD50,000)
9	Mejoras en el Proyecto sobre el sistema de vigilancia de la seguridad operacional (SOS)	<p>El objetivo del Proyecto es incrementar el nivel de vigilancia en la seguridad operacional en los Estados y establecer un sistema de monitoreo permanente y sólido como parte del Programa de Asistencia Técnica (SAP) especialmente considerando que debe enfocarse en dos temas principales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Establecimiento de un sistema de vigilancia de seguridad operacional que cumpla totalmente con la normatividad de la OACI; y 2. Asegurar la sostenibilidad de un sistema establecido (la meta es que el sistema establecido sea lo suficientemente fuerte para resistir dos administraciones débiles). 	Propuesta	\$223,000	SÍ (todavía se necesitan USD223,000)