



OACI

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

Undécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe

(NACC/DCA/11)

Informe Final

Varadero, Cuba, 28 al 30 de junio de 2023

Preparado por la Secretaría

Septiembre de 2023

La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo	ii-2
ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo.....	ii-2
ii.6 Orden del Día	ii-2
ii.7 Asistencia	ii-3
ii.8 Conclusiones y Decisiones	ii-3
ii.9 Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	ii-4
Lista de Participantes	iii-1
Información de contacto	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día	1-1
Adopción del Orden del Día Provisional y del Horario	
Cuestión 2 del Orden del Día	2-1
Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA	
Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
Informe de desempeño y rendición de cuentas de la Oficina Regional NACC a los Estados 2022-2023	
Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación aérea	
4.1 Implementación de asuntos de seguridad operacional	
4.2 Implementación de asuntos de navegación aérea	
Cuestión 5 del Orden del Día	5-1
Implementación regional NAM/CAR de seguridad de la aviación/facilitación	
Cuestión 6 del Orden del Día	6-1
Mejoras al transporte aéreo en la región	
Cuestión 7 del Orden del Día	7-1

Contenido	Página
Promoción e implementación de acciones regionales para la protección al medioambiente	
Cuestión 8 del Orden del Día.....	8-1
Ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional	
Cuestión 9 del Orden del Día.....	9-1
Otros asuntos	

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

ii.1.1 La Undécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/11), se llevó a cabo en el Hotel Meliá Internacional Varadero en Varadero, Cuba, del 28 al 30 de junio de 2023.

ii.1.2 La Reunión fue precedida por un Taller de Alto Nivel para Directores Generales que se condujo en dos sesiones, una sobre Planes Maestros de Aviación Civil (CAMP) y otra acerca del Objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) sobre el medio ambiente, Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI, celebradas el 27 de junio de 2023. La información relacionada con el taller y sus resultados está disponible en <https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2023-camp-ltag-actsaf-workshop.aspx>.

ii.2 Ceremonia inaugural

ii.2.1 El Sr. Juan Carlos Salazar, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dio el discurso de inauguración. Dio la bienvenida al Director Regional nominado de la Oficina NACC, Sr. Christopher Barks, y felicitó el éxito del Programa Sistémico de Asistencia (SAP) NACC, subrayando las prioridades de la OACI de sustentabilidad y SAF, permitiendo la innovación y el avance de las acciones de resiliencia post-pandemia. Finalmente, expresó el profundo agradecimiento y aprecio al gobierno y al pueblo de Cuba por ser anfitrión de la reunión. El señor Ministro Eduardo Rodríguez Dávila, Ministerio de Transporte de Cuba, dio la bienvenida a los/as participantes a Varadero e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

ii.3.1 La Reunión eligió como Presidente al Sr. Armando Daniel López, Presidente del IACC, de Cuba, quien dirigió la plenaria de la reunión. El Sr. Julio Siu, Director Regional Adjunto de la Oficina Regional NACC actuó como Secretario de la reunión, y fue asistido por el Sr. Eddian Méndez, Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento, y el Sr. Fernando Camargo, Especialista Regional en Asistencia Técnica, todos de la Oficina NACC de la OACI.

ii.3.2 El siguiente personal de la Sede de la OACI también asistió al evento:

- Sr. Jorge Vargas, Director, Dirección de Cooperación Técnica
- Sr. Fabbio Rabbani, Director Regional, Oficina SAM
- Sr. Diego Martínez, Director Adjunto Interino, Dirección de Cooperación Técnica
- Sr. Christopher Barks, Director Regional designado, Oficina Regional NACC
- Sr. Chunyu Ding, Director Adjunto, Dirección Legal y de Relaciones Exteriores
- Sr. Ricardo Dupont, Oficial de Medio Ambiente, Combustibles sostenibles de Aviación

ii.4 Idiomas de Trabajo

ii.4.1 Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. Las notas de estudio, las notas de información y el informe preliminar de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas.

ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo

ii.5. La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 08:30 a 16:30 horas, con períodos de intermedio requeridos, salvo el primer día que empezó a las 09:00.

ii.6 Orden del Día

Cuestión 1

del Orden del Día: Adopción del Orden del Día Provisional y del Horario

Cuestión 2

del Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA

Cuestión 3

del Orden del Día: Informe de desempeño y rendición de cuentas de la Oficina Regional NACC a los Estados 2022-2023

Cuestión 4

del Orden del Día: Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación aérea

4.1 Implementación de asuntos de seguridad operacional

4.2 Implementación de asuntos de navegación aérea

Cuestión 5

del Orden del Día: Implementación regional NAM/CAR de seguridad de la aviación/facilitación

Cuestión 6

del Orden del Día: Mejoras al transporte aéreo en la región

Cuestión 7

del Orden del Día: Promoción e implementación de acciones regionales para la protección al medioambiente

Cuestión 8

del Orden del Día: Ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional

Cuestión 9

del Orden del Día: Otros asuntos

ii.7 Asistencia

ii.7.1 La Reunión contó con la asistencia de 22 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR y 13 Organizaciones Internacionales, con un total de 80 delegados/as como se indica en la lista de participantes.

ii.8 Conclusiones y Decisiones

ii.8.1 La Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe registra acuerdos en la forma de conclusiones y decisiones de la siguiente manera:

CONCLUSIONES: Acciones que requieren una acción/comunicación por parte de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales/OACI.

DECISIONES: Acciones internas de las reuniones de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe.

ii.8.2 Lista de Conclusiones

Número	Título	Página
1	APOYO A LAS INICIATIVAS Y EL PROYECTO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA OFICINA REGIONAL NACC	4-1
2	APOYO AL PROYECTO LLAVE EN MANO (TURNKEY) SOBRE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES (AIG) DE AVIACIÓN DE LA OFICINA REGIONAL NACC	4-4
5	APOYAR LAS INICIATIVAS DE OPTIMIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO Y LA GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM)	4-13
6	APOYO DE LOS ESTADOS PARA INGRESAR DATOS EN EL VOLUMEN III DEL PLAN DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANP) CAR/SAM	4-17
7	APOYO A LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DEL PROYECTO CANSNET	4-20
8	APOYO A LAS INICIATIVAS DE IMPLEMENTACIÓN Y PROYECTOS NACC AVSEC/FAL	5-2
9	PARTICIPACIÓN EN EL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG) Y EL PROGRAMA ACT-SAF DE LA OACI	7-7

ii.8.2 Lista de Decisiones

Número	Título	Página
3	APOYO AL GRUPO DE TRABAJO NAM/CAR DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL (NAM/CAR/CATC/WG) Y APROBACIÓN DEL INFORME DE LA SÉPTIMA REUNIÓN	4-5
4	APROBACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRABAJO DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC/WG)	4-9

ii.9 Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones

Refiérase a la página de internet de la Reunión:
[NACC/DCA/11 \(icao.int\)](http://NACC/DCA/11 (icao.int))

Número	Cuestión No.	NOTAS DE ESTUDIO		
		Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev. 3	1	Orden del día Rev. y horario	27/06/23	Secretaría
NE/02	2	Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA	06/06/23	Secretaría
NE/03	4.1	Gestión de la Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) para los Estados Miembros de COCESNA	21/06/23	Secretaría
NE/04	5	Asistencia en temas de ciberseguridad	06/06/23	Secretaría
NE/05	4.1 & 4.2	Avances en el despliegue de Sistema(s) de aeronave no tripuladas (UAS)/ Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)	14/06/23	Secretaría
NE/06	4.1	Actividades de implementación de la seguridad operacional en las Regiones NAM/CAR	20/06/23	Secretaría
NE/07	4.1	Proyecto NACC Llave en mano (Turnkey) sobre Investigación de accidentes e incidentes (AIG)	16/06/23	Secretaría
NE/08	4.2	Progreso en la implementación de los servicios de navegación aérea	06/06/23	Secretaría
NE/09 Rev.	4.2	Mejora y unificación de esfuerzos para la gestión de contingencias y crisis	23/06/23	Secretaría
NE/10	4.2	Mejoras a los Servicios de Navegación Aérea (ANS) – avance del Vol. III del Plan de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM	31/05/23	Secretaría
NE/11	4.2	Concepto de optimización del espacio aéreo NACC	20/06/23	Secretaría
NE/12	5	Desarrollos, implementación y cumplimiento en AVSEC/FAL	07/06/23	Secretaría
NE/13	4.2	Adopción de la tecnología ADS-basada en un análisis de la situación comercial	15/06/23	IATA
NE/14	5	Prohibir el transporte en aviones comerciales de los cigarrillos electrónicos u otros dispositivos para fumar	09/06/23	República Dominicana
NE/15	8	Ratificación de tratados de derecho aéreo internacional	23/05/23	Secretaría
NE/16	9	Cuotas por Pagar a la OACI por los Estados	06/06/23	Secretaría
NE/17	9	Siguiente reunión NACC/DCA	11/04/23	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/18	4.2	Desarrollo de los Planes de nacionales de navegación aérea (NANP) de los Estados CAR	14/06/23	Secretaría
NE/19	4.2	Implementación del Proyecto RLA22801 - Red de telecomunicaciones para los servicios de navegación aérea del Caribe (CANSNET)	30/05/23	Coordinadora del MEVA/TMG
NE/20	4.2	Implementación del Sistema de vigilancia dependiente automática (ADS-B) en la Región CAR	12/06/23	Secretaría
NE/21	4.2	Necesidad de estandarizar de manera regional/nacional la captación de los datos para la evaluación de los Indicadores clave de rendimiento (KPI)	09/05/23	Cuba
NE/22	7	Metas y Políticas de Estados Unidos Relacionadas con Combustibles de Aviación Sostenibles	11/05/23	Estados Unidos
NE/23	7	OACI y el cambio climático	17/05/23	Secretaría
NE/24	7	Medio ambiente	13/05/23	Guatemala en nombre de los Estados centroamericanos integrados en COCESNA y Brasil
NE/25	7	Alianza por una aviación sostenible (ALAS)	22/05/23	Guatemala en nombre de los Estados centroamericanos
NE/26	4.1	Importancia de que los estados miembros establezcan el marco de trabajo de los mecanismos de coordinación AIG de cara a sus necesidades para mejorar la asistencia en los procesos de investigación de accidentes	13/05/23	Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica
NE/27	4.2	Actualización de los planes de navegación aérea de Centroamérica	13/05/23	Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua
NE/28 Rev.	4.2 & 5	Iniciativas de ciberseguridad - COCESNA	06/06/23	Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua
NE/29	9	Igualdad de Género - COCESNA	13/05/23	Estados de Centroamérica

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/30	4.2	Toma de Decisiones Colaborativa (CDM) para la gestión de flujo de tránsito aéreo en Centroamérica	13/05/23	Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua
NE/31	4.2	Marco regulatorio del ADS-B en Centroamérica	22/05/23	Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua
NE/32	4.1	Implementación del Grupo colaborativo regional de la gestión estatal de la seguridad operacional de los Estados miembros de COCESNA	13/05/23	Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua
NE/33	5	Reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación civil para las Bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB) entre los Estados miembros de COCESNA Y OTROS PAÍSES FUERA DE LA REGIÓN CENTROAMERICANA	13/05/23	Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras and Nicaragua
NE/34 Rev.	4.2	Plan de implementación eficaz para la puesta en marcha del formato global de reporte de condición de pista (GRF) en aeropuertos con condiciones no invernales	22/05/23	Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua
NE/35	5	Cooperación económica Asia Pacífico (APEC) – proyecto “Construcción de una cultura de seguridad de la aviación y para contrarrestar el riesgo interno”	12/05/23	Estados Unidos
NE/36	5	Proyecto de cooperación económica Asia Pacífico (APEC) “Desarrollo e implementación de creación de medidas preventivas contra la aleatoriedad y la imprevisibilidad en la seguridad de la aviación”	12/05/23	Estados Unidos
NE/37	5	Mejora continua de la conectividad del trabajo regional de seguridad de la aviación con el del Grupo experto seguridad de la aviación	12/05/23	Estados Unidos
NE/38	4.2	Programa de acreditación Gestión del tránsito aéreo (ATM) verde – medidas operativas de apoyo para la aviación verde	29/05/23	CANSO
NE/39	4.2	Consejo Global del Sistema de Tráfico Aéreo Completo (Consejo Global CATS)	29/05/23	CANSO
NE/40	4.2	Avances de CADENA	31/05/23	CANSO
NE/41	4.2	Iniciativa de CANSO, IATA, OACI Rutas De Espacio Aéreo Libres (CIIFRA) para la región de América Latina y el Caribe	31/05/23	CANSO
NE/42	4.2	Implantación PBN en Francia: Una Experiencia De Retorno	31/05/23	Francia

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/43 Rev.	9	Tomar en cuenta en la medida de lo posible que los eventos de OACI en el caribe sean llevados a cabo antes de iniciar la temporada ciclónica y mientras esta se mantenga	14/06/23	República Dominicana
NE/44	4.2	Estrategia ATFM para la región NACC	15/06/23	IATA
NE/45	7	Enfoque de ACI para la descarbonización de los aeropuertos	09/06/23	ACI-LAC
NE/46	7	La posición de la industria respecto de los impuestos ambientales	15/06/23	IATA
NE/47	4.2	Estrategia de Enrutamiento directo (DCT) para la Región NACC	15/06/23	IATA
NE/48	5	Cómo abordar el aumento de incidentes causados por pasajeros disruptivos y/o perturbadores en los vuelos	15/06/23	IATA
NE/49	4.2	Programa de Eficiencia Aeroportuaria	15/06/23	IATA
NE/50	5	Reconocimiento de equivalencia	15/06/23	IATA
NE/51	4.1&4.2	Informe de la séptima reunión del grupo de trabajo NAM/CAR de los Centros de instrucción de aviación civil (NAM/CAR/CATC/WG/7)	23/06/23	Secretaría
NE/52	4.2	Estrategias de mitigación de riesgos para la vida silvestre	15/06/23	IATA

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01	---	Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	27/06/23	Secretaría
NI/02	2	Resumen de Resoluciones de la A41	07/06/23	Secretaría
NI/03 Rev.	3	Visión general de la asistencia NACC de la OACI sobre proyectos, paquetes de asistencia (IPAV, IPACKS, etc.) e iniciativas	27/06/23	Secretaría
NI/04	3	Promoción y compromiso con la innovación	16/06/23	Secretaría
NI/05	4.2	Desarrollo del Plan de navegación aérea (ANP) de Norteamérica (NAM)	23/06/23	Secretaría
NI/06	4.1	Avances en la implementación del plan nacional de seguridad operacional de Cuba (NASDP-C)	09/05/23	Cuba
NI/07	7	Avances de Cuba para la protección del medio ambiente en la aeronáutica civil	09/05/23	Cuba

NOTAS DE INFORMACIÓN				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/08	4.2	Avance de la implementación del Plan nacional de navegación aérea. Proyecto/Iniciativas de navegación aérea	09/05/23	Cuba
NI/09	4.2	Avances y experiencias en la certificación de aeródromos	09/05/23	Cuba
NI/10	4.1 & 4.2	Avances de las actividades de los centros de instrucción. Proyecto/iniciativas de capacitación	09/05/23	Cuba
NI/11	4.1 & 4.2	Estado de implementación del Programa de seguridad operacional de la República de Cuba y retos actuales	09/05/23	Cuba
NI/12	4.1 & 4.2	Participación del Centro médico del IACC en el enfrentamiento a la pandemia de Covid- 19	09/05/23	Cuba
NI/13	5	Implementación regional NAM/CAR de Seguridad de la aviación/Facilitación	11/05/23	Cuba
NI/14	5	Avance de los proyectos/las iniciativas de AVSEC/FAL. Experiencias y buenas prácticas	11/05/23	Cuba
NI/15	5	Enfoque estratégico de Cuba para el desarrollo de un plan de acción de acción de ciberseguridad a ser aplicado en el sistema de la aviación civil	11/05/23	Cuba
NI/16	7	Actualización sobre plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)	17/05/23	Secretaría
IP/17	5	Threat Posed to Civil Aviation by Man-Portable Air Defense Systems (MANPADS) (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	22/05/23	United States
NI/18	4.1 & 4.2	Automatización del proceso de registro y seguimiento de las capacitaciones para personal de las AAC	13/05/23	COCESNA
IP/19	4.1	EU – LAC Aviation Partnership Project Phase II (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	07/06/23	EASA
NI/20	7	Orientaciones sobre las políticas de promoción de los Combustibles de aviación sostenibles (SAF)	07/06/23	EASA
NI/21	7	Actividades de EASA en el ámbito de los Combustibles sostenibles de aviación (SAF)	07/06/23	EASA
IP/22	4.1	Electronic Flight Bag Training Initiative (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	09/06/23	Estados Unidos
IP/23	4.2	Strengthening Foundational Aspects of Aerodrome Preparedness (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	09/06/23	Estados Unidos
NI/24	5	Desarrollo de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil.	09/06/23	República Dominicana
NI/25	5	Medidas adoptadas por el Estado Dominicano para sancionar a personas disruptivas	09/06/23	República Dominicana
NI/26	5	Avances en ciberseguridad de la aviación civil	09/06/23	República Dominicana
NI/27	5	Sistema de certificación del personal AVSEC	09/06/23	República Dominicana

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/28	4.2	Implementación de PBN en la UE: planteamiento y retos	09/06/23	EASA
NI/29	6	Actualización del Transporte Aéreo	12/06/23	Secretaría
NI/30	5	Accesibilidad para las personas con discapacidad: un transporte aéreo digno para todos	09/06/23	ACI-LAC
NI/31	4.1	El Programa ACI APEX en seguridad	09/06/23	ACI-LAC
NI/32	4.2	La integración segura y eficiente de los UAS en el espacio aéreo	15/06/23	IATA
IP/33	4.2	Initial Concept of Operations for an Info-Centric National Airspace System (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	16/06/23	Estados Unidos
NI/34	4.1	Ampliación de Oferta Académica COCESNA/ICCAE en Inglés	22/06/23	COCESNA
IP/35		CANCELADA		
NI/36	4.2	El papel de la OACI en la integración segura de las actividades espaciales dentro del sistema del espacio aéreo	16/06/23	Estados Unidos

PRESENTACIONES

Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
P/01	3	Informe de Rendición de Cuentas - Programa Sistémico de Asistencia NACC de la OACI	Secretaría
P/02 Rev.	3	Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación en la región NACC	Secretaría
P/03	3	ICAO Transformational Objective (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretaría
P/04	5	Developments and Recent Updates in the Facilitation Programme (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretariat
P/05	3	iSTARS 4.0 NACC Dashboards (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretariat
P/06		CANCELADA	Secretaría
P/07	9	Igualdad de Género y Camino a Seguir	Secretaría
P/08	5	Implementación de la seguridad de la aviación y facilitación regional NAM/CAR	Secretaría
P/09	5	Evolución de la política de seguridad de la aviación y ciberseguridad	Secretaría

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
P/10	5	Mejora de la seguridad de la aviación mediante la asistencia y la capacitación - Programa de apoyo a la implantación y desarrollo— Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) de la OACI	Secretaría
P/11	6	Actualizaciones sobre el transporte aéreo	Secretariat
P/12	7	Políticas de apoyo a SAF en Europa	EASA
P/13	8	Ratification of International Air Law Treaties (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretariat
P/14	4.1	Mantenimiento del desempeño y gestión de la seguridad operacional	IATA

LISTA DE PARTICIPANTES

BAHAMAS

1. Alexander Ferguson

BARBADOS

2. Tracey Forde-Bailey

BELIZE/BELICE

3. Nigel Carter

CANADA/CANADÁ

4. Xavier Bourdouleix

COSTA RICA

5. Fernando Naranjo

CUBA

6. Armando Daniel López
7. Orlando Nevot
8. Rita García
9. Mercedes Vázquez
10. Ailé Vicente
11. Manuel García
12. Galina Pérez
13. Joel Archer
14. Joanka Acosta
15. Fernando Iglesias
16. Francisco Fernández
17. Jorge Luis Medina
18. Sandor González
19. Daimaris Céspedes

DOMINICA

20. Benoit Bardouille
21. Keshton Pascal

DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA

22. Héctor Porcella

23. José Ernesto Marte
24. Floreal Suárez
25. Dionisio de la Rosa
26. Claudia Roa
27. Miguel Mejía
28. Paola Plá
29. Carlos Alcántara
30. Anabelle Paulino
31. Modesto Segura

ECCAA

32. Anthony Whittier

EL SALVADOR

33. Homero Morales

FRANCE / FRANCIA

34. Patrick Pezzetta
35. Ravo Randria
36. René Precope

GUATEMALA

37. Francis Argueta

HAITI / HAITÍ

38. Laurent Dumas
39. Serginio Cius

MEXICO/MÉXICO

40. Miguel Vallín
41. Pablo Carranza

NICARAGUA

42. Mario José Altamirano
43. Argimiro Ojeda
44. César Jirón

TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO

- 45. Rohan Garib
- 46. Kingsley Herreira

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS

- 47. Nicholas Reyes
- 48. Krista Berquist
- 49. Joseph Kools
- 50. Anthony Butters
- 51. Yanisha Brown

ACI-LAC

- 52. Ary Rodrigues Bertolino

ALTA

- 53. José Ricardo Botelho

BOEING

- 54. Alvimar de Lucena Costa Junior

CANSO

- 55. Javier Vanegas

COCESNA

- 56. Roger Pérez
- 57. Alejandro Mena

EASA

- 58. Eleonora Italia
- 59. Inmaculada Gómez
- 60. José Manuel Quevedo

EMPIC

- 61. Jörg K. Kottenbrink
- 62. Dennis Poetz
- 63. César Jiménez

GECIWEB

- 64. Daniel Jimenez Randell

IATA

- 65. Edgar Sánchez

LACAC/CLAC

- 66. Jaime Binder
- 67. Leonardo Blengini

SEABURY

- 68. Luc Beaudoin
- 69. Manuel Roché

THALES

- 70. Pablo Fernández

ICAO/OACI

- 71. Juan Carlos Salazar
- 72. Jorge Vargas
- 73. Diego Martínez
- 74. Fabio Rabbani
- 75. Chunyu Ding
- 76. Christopher Barks
- 77. Julio Siu
- 78. Eddian Méndez
- 79. Fernando Camargo
- 80. Ricardo Dupont

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
BAHAMAS		
Alexander Ferguson Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 242 826-8830 E-mail alexander.ferguson@caabahamas.com;
BARBADOS		
Tracey Forde-Bailey Director of Civil Aviation	Civil Aviation Department	Tel. + 1 246 535-0001 E-mail tracey.forde-bailey@barbados.gov.bb
BELIZE/BELICE		
Nigel Carter Director of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	Tel. 5012252052 E-mail nigel.carter@civilaviation.gov.bz;
CANADA/CANADÁ		
Xavier Bourdouleix Acting Chief, Technical Programs, Evaluation Coordination	Transport Canada	Tel. +1-343-552-8302 E-mail xavier.bourdouleix@tc.gc.ca;
COSTA RICA		
Fernando Naranjo Director General	Dirección General de Aviación Civil (DGAC)	Tel. + '22428003 E-mail fnaranjo@dgac.go.cr;
CUBA		
Armando Daniel López Presidente	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. + 537-838-1140 E-mail Presidencia@iacc.avianet.cu;
Orlando Nevot González Director de Aeronavegación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. + 537-838-1121 E-mail Orlando.nevot@iacc.avianet.cu;
Rita García Directora de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales;	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. + 5352868472 E-mail rita.garcia@iacc.avianet.cu;
Mercedes Vázquez Representante de Cuba ante la OACI	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. + 514 777 56516 E-mail mercedes.vazquez@iacc.avianet.cu;
Ailé Vicente Punto focal Medio Ambiente	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. + 5378381127 E-mail aile.vicente@iacc.avianet.cu;
Manuel García ICT Director	CACSA	Tel. + 5352809533 E-mail manuel.garcia@cacsa.avianet.cu;
Galina Pérez Investment and Logistical Director	CACSA	Tel. + 5352630217 E-mail galina.perez@cacsa.avianet.cu;
Joel Archer Presidente	CACSA	Tel. + 5352807491 E-mail joel.archer@cacsa.avianet.cu;
Joanka Acosta Directora Comercial	CACSA	Tel. + 5352120438 E-mail joanka.acosta@cacsa.avianet.cu;
Fernando Iglesias Director I+D	ECNA	Tel. + 5352806904 E-mail fernando.iglesias@aeronav.avianet.cu;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Francisco Fernández Director General	ECNA	Tel. + 5352799082 E-mail francisco.padiz@aeronav.avianet.cu;
Jorge Luis Medina Ing. De Desarrollo Sistemas Aeronáuticos	ECNA	Tel. + 5359966124 E-mail jorge.medina@aeronav.avianet.cu;
Sandor González Especialista en Aeronavegación	ECNA	Tel. + 5354489358 E-mail Sandor.gonzalez@aeronav.avianet.cu;
Daimaris Céspedes Directora de Negocios	ECASA	Tel. + 5359961369 E-mail Daimaris.cespedes@ocasa.avianet.cu;
DOMINICA		
Benoit Bardouille Chief Executive Officer	Dominica Air and Sea Ports Authority	Tel. + 1 767-255-9100 E-mail ceo@daspa.dm
Keshton Pascal	Dominica Air and Sea Ports Authority	Tel. + E-mail
DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA		
Héctor Porcella Director General Interino	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +1 809 909-6886 E-mail hector.porcella@idac.gov.do;
José Ernesto Marte Presidente	Junta de Aviación Civil (JAC)	Tel. +1 809-689-4167 E-mail presidencia@jac.gob.do;
Floreal Suárez Director General	Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)	Tel. + 8097962594 E-mail fsuarezmartinez03@gmail.com;
Dionisio de la Rosa Subdirector General	CESAC	Tel. + 1809 549 8026/8027 ext. 2096 E-mail dirohe7@hotmail.com ;
Claudia Roa Director of Air Navigation	IDAC	Tel. +18093159814 E-mail croa@idac.gov.do;
Miguel Mejía Director de Medioambiente y Desarrollo Sustentable	IDAC	Tel. +1 809 274-4322 E-mail mmejia@idac.gov.do;
Paola Plá Secretaria del Pleno	JAC	Tel. + 809-689-4167 E-mail pppla@jac.gob.do
Carlos Alcántara Coordinador Técnico de la Dirección General	IDAC	Tel. +1 809 274-4322 Ext.3226 E-mail calcantara@idac.gov.do;
Anabelle Paulino Coordinadora del Despacho del Director General	IDAC	Tel. +1 809 274-4322 E-mail anabelle.paulino@idac.gov.do
Modesto Segura Coordinador Nacional de Auditorías USAP-CMA y Ayudante del Director General	CESAC	Tel. + 8097964385 E-mail seguravolquez@hotmail.com;
ECCAA		
Anthony Whittier Director General	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	Tel. + 2684642343 E-mail contact@eccaa.aero; awhittier@eccaa.aero;
EL SALVADOR		

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Homero Morales Director Ejecutivo	Autoridad de Aviación Civil	Tel. (503) 77408906 E-mail hmorales@aac.gob.sv;
FRANCE / FRANCIA		
Patrick Pezzetta Adjoint directeur	Direction de la sécurité de l'Aviation Civile Antilles-Guyane	Tel. + 596 596 30 05 11 E-mail Patrick.pezzetta@aviation-civile.gouv.fr ;
Ravo Randria International Cooperation executive in charge of Americas	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. +331 58 09 48 32 E-mail ravo.randria@aviation-civile.gouv.fr;
René Precupe Director General Head of division aeronautical environmental and regulation affairs	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. +331 58 09 48 32 E-mail rene.precupe@aviation-civile.gouv.fr ;
GUATEMALA		
Francis Argueta Director General	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 502 23215402 E-mail gabriela.ruiz@dgac.gob.gt;
HAITI / HAITÍ		
Laurent Dumas Director General	Office National de l'aviation Civile	Tel. + 509 44940045 / +509 44131006 E-mail josephlaurent.dumas@ofnac.gouv.ht ljdumas.hcaa@yahoo.com ;
Serginio Cius Air transport Director	Office National de l'aviation Civile	Tel. + 50944940045 / (509) 37015322 E-mail serginio.cius@ofnac.gouv.ht;
MEXICO / MÉXICO		
Miguel Vallín Director General	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. + 5255 57239300 E-mail miguel.vallin@afac.gob.mx;
Pablo Carranza Director Ejecutivo de Aviación	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. + 5255 57239300 Ext. 18070 E-mail pablo.carranza@afac.gob.mx ;
NICARAGUA		
Mario José Altamirano Director General	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)	
Argimiro Ojeda Asesor Técnico	INAC	
César Jirón Responsable de Planificación y Control de Calidad	INAC	
TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO		
Rohan Garib Executive Manager Air Navigation Services	Civil Aviation Authority	Tel. + 1 868 6694806/8686894889 E-mail rgarib@caa.gov.tt;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Kingsley Herreira Executive Manager Safety Regulation	Civil Aviation Authority	Tel. + 18686688222 EXT: 2122 E-mail kherreira@caa.gov.tt ;
UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS		
Nicholas Reyes Director, Western Hemisphere, Office of International Affairs	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202-680-2376 E-mail Nicholas.reyes@faa.gov ;
Krista Berquist Manager, Western Hemisphere Office of International Affairs	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. +1 202 267-0917 E-mail Krista.Berquist@faa.gov ;
Joseph Kools Senior FAA International Representative - Caribbean, Guyana & Suriname, Office of International Affairs	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202-679-8246 E-mail Joseph.kools@faa.gov ;
Anthony Butters Deputy Manager, Airports Safety and Operations Division, Office of airports	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel: +1 (202) 267-9616 Email: Anthony.Butters@faa.gov
Yanisha Brown International Relations Specialist, Plans, Policy and Engagement	Transportation Security Administration (TSA)	Tel. +1 571 329 8059 E-mail Yanisha.Brown@tsa.dhs.gov
ACI-LAC		
Ary Rodrigues Bertolino Director Government Affaires	Airports Council International) / Consejo Internacional de Aeropuertos	E-mail abertolino@aci-lac.aero
ALTA		
José Ricardo Botelho Executive Director	ALTA	Tel. + 507 62030178 E-mail jrbotelho@alta.aero ; vcorrieri@alta.aero ; mcedeno@alta.aero ;
BOEING		
Alvimar de Lucena Costa Junior Regulatory Affairs Specialist	The Boeing Company	Tel. + 5512996461023 E-mail alvimar.lucena@boeing.com ;
CANSO		
Javier Vanegas Regional Director, Latin America and Caribbean Affairs	CANSO	Tel. +17862102568 E-mail javier.vanegas@canso.org
COCESNA		
Roger Pérez Gerente Senior ACNA	COCESNA	Tel. + 504 2275 7090 ext. 45001 E-mail roger.perez@cocesna.org

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Alejandro Mena Gerente ACSA	COCESNA	Tel. + 50422757090 E-mail alejandro.mena@cocesna.org
EASA		
Eleonora Italia EU LAC APP II Project Manager	EASA	Tel. +49 221 89990 6218/4916094977240 E-mail eleonora.italia@easa.europa.eu ;
EASA		
Inmaculada Gómez Experta en sostenibilidad EU LAC APP II	EASA	Tel. + 34 659967103 E-mail igomez@senasa.es ;
José Manuel Quevedo EU LAC APPII Operations Manager	EASA	Tel. + 49221899903298 E-mail jose-manuel.quevedo-moreno@easa.europa.eu ;
EMPIC		
Jörg K. Kottenbrink Chief Executive	EMPIC GmbH	Tel. + 49 9131 877 300 E-mail joerg.kottenbrink@empic.aero
Dennis Poetz Business Development	EMPIC GmbH	Tel. + 49 9131 877 300 E-mail dennis.poetz@empic.aero.de
César Jiménez	EMPIC GmbH	Tel. +332 493 4340 E-mail cesarjida@gmail.com
GECIWEB		
Daniel Jiménez Randell CEO	GECIWEB	Tel. + '+34692609704 E-mail djimenez@geciweb.com
IATA		
Edgar Sánchez Manager OSS	IATA	Tel. + +573138706609 E-mail Sancheze@iata.org ;
LACAC/CLAC		
Jaime Binder	Seabury Solutions	
Leonardo Blengini	Seabury Solutions	
SEABURY		
Luc Beaudoin SVP Sales	Seabury Solutions	Tel. + 31615856942 E-mail lbeaudoin@seaburysolutions.com ;
Manuel Roché VP Sales Latam	Seabury Solutions	Tel. + 5493513044449 E-mail mroche@seaburysolutions.com ;
THALES		
Pablo Fernández Business Development Manager, LATAM and Caribbean	THALES	Tel. + 0050766376176 E-mail pablo.fernandez@thalesgroup.com ;
ICAO / OACI		

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Juan Carlos Salazar Secretary General Secretario General	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 15149548219 E-mail icaohqs@icao.int ;
Jorge Vargas Director, Capacity Development and Implementation (CDI) Bureau/ Director, Dirección Desarrollo e Implementación de la Capacidad (CDI)	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 15149548219 E-mail officetcb@icao.int ;
Diego Martínez Acting Deputy Director, Technical Co-operation Bureau Director Adjunto Interino Dirección de Cooperación Técnica	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 15149548219 E-mail dmartinez@icao.int ;
Fabio Rabbani Regional Director Director Regional	South American Regional Office / Oficina Regional para Sudamérica	Tel. + 5116118686 E-mail icasam@icao.int :
Chunyu Ding Deputy Director, Legal Bureau and External Relations Bureau Director Adjunto, Dirección Legal y de Relaciones Exteriores	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 15149548219 E-mail cding@icao.int ;
Christopher Barks Appointed Regional Director Director Regional designado	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icaonacc@icao.int
Julio Siu Acting Regional Director Director Regional Interino	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jsiu@icao.int
Eddian Méndez Regional Officer, Aviation 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. + 52 55 5250 3211 E-mail emendez@icao.int
Fernando Camargo Regional Officer, Technical Assistance / Especialista Regional en Asistencia Técnica	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail fcamargo@icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Ricardo Dupont Environment Officer, Sustainable Aviation Fuels / Oficial de Medio Ambiente, Combustibles sostenibles de Aviación	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 15149548219 E-mail rdupont@icao.int

**Cuestión 1 del
Orden del Día**

Adopción del Orden del Día Provisional y del Horario

1.1 La Secretaría presentó la NE/01 Rev. 3 invitando a la Reunión a aprobar el orden del día y horario provisionales. La Reunión aprobó el orden del día y el horario con cambios menores.

1.2 La documentación de la reunión aparece en la NI/01.

**Cuestión 2 del
Orden del Día**

Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA

2.1 Bajo la NE/02, la Reunión revisó la lista de Conclusiones y Decisiones vigentes de las reuniones NACC/DCA anteriores y se tomó nota que:

a) todas las conclusiones válidas NACC/DCA fueron consideradas como finalizadas, a excepción de:

- La Conclusión 10/1- acción para la OACI en coordinación con CARICOM y los Estados CAR
- La Conclusión 10/9 – Material de orientación de capacitación sobre simulador está en proceso y se presentará hacia noviembre de 2023.

b) las siguientes conclusiones fueron invalidadas:

- Conclusión 10/6, invalidada por la Conclusión NACC/DCA/11/1;
- Conclusión 10/2, invalidada por la Conclusión NACC/DCA/11/3; y
- Conclusión 10/6, invalidada por la Conclusión NACC/DCA/11/5.

1.1 2.2. Bajo la NI/02 se brindó información a la Reunión fue informada sobre las Resoluciones del 41º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, como las elecciones del Consejo, los acuerdos de protección del medioambiente, la integración de los sistemas de aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo de la aviación tradicional, la reapertura de los mercados de turismo aéreo y la superación de las restricciones proteccionistas para permitir que los explotadores aéreos se recuperen rápidamente de la COVID-19, los documentos de viaje digitales y el despliegue de certificados sanitarios interoperables mediante la verificación de la OACI, y muchas otras cuestiones relacionadas con la resiliencia sectorial futura y la seguridad y comodidad del público pasajero.

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

**Informe de desempeño y rendición de cuentas de la Oficina Regional NACC a los
Estados 2022-2023**

3.1 Bajo la P/01 Rev. la Secretaría presentó el Informe de Rendición de Cuentas - Programa Sistémico de Asistencia NACC de la OACI, enfatizando que:

a) El Programa Sistémico de Asistencia (SAP) NACC de la OACI es la estrategia que abarca las principales áreas de trabajo para garantizar los resultados deseados y el cumplimiento con las SARPS dentro de las Regiones NAM/CAR, en pos de los siguientes objetivos:

- establecer un Compromiso Político con los Estados y Territorios con un incremento en la seguridad operacional y la vigilancia de la seguridad de la aviación de sus sistemas de aviación civil
- establecer un compromiso con las autoridades de aviación civil y/o las autoridades competentes relevantes de los Estados y Territorios para el incremento de la Implementación efectiva (EI) de las SARPS de la OACI
- promover los esfuerzos de la OACI con las autoridades de aviación o con las autoridades competentes relevantes para resolver Preocupaciones significativas de seguridad operacional (SCC) y Preocupaciones significativas en seguridad de la aviación (SSeC)
- promover que los Estados y Territorios tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos del transporte aéreo seguro y confiable.

b) Optimizaciones del NACC SAP

- Actualización y trabajo obligatorio con la información y datos en el Portal OLF del USOAP y datos CAP/Autoevaluación del USAP
- Muestreo de respuestas a las Preguntas del Protocolo USOAP/USAP 100 % completo
- Trabajo y enfoque directamente vinculados con el OLF del USOAP y los Planes de medida correctiva (CAP)/Autoevaluación del USAP
- Reemplazo del Plan de Acción SAP por Sumarios Ejecutivos del USOAP y USAP: Referencias para trabajo y seguimiento
- Simplificación y enfoque en asistencia técnica de los/as Especialistas Regionales NACC a los Estados
- Seguimiento normalizado e informes técnicos de seguimiento y reuniones de algo nivel
- Monitoreo público a través de los Cuadros de mando NACC de la OACI

c) Resultados esperados de la optimización del SAP:

- asistencia más enfocada a los Estados
- tiempo de asistencia más eficaz
- mejores resultados basados en resultados
- mejor uso de los medios informativos oficiales: OLF de USOAP
- presentar el estado de alto nivel en reuniones SAP de alto nivel en el nuevo formato.

d) Los Logros anuales:



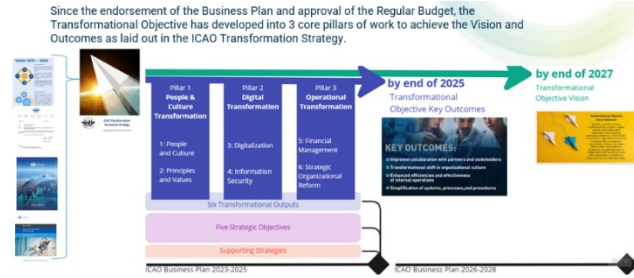
e) Los diferentes Proyectos e iniciativas 2023

f) Los Cuadros de mando NACC

g) Los retos NACC en cuanto a asistencia 2023-2025 y su nexos con el Plan de Negocios de la OACI y las metas regionales.

3.2 Con base en la discusión anterior, la Reunión revisó las metas regionales 2023-2025 y todos los Estados expresaron su compromiso y apoyo continuos, aprobando la Declaración de Continuidad y Compromiso NACC SAP de la OACI 2023-2025 como aparece en el **Apéndice A** a este informe.

3.3 Bajo la P/03, la Secretaría presentó la evolución de la implementación de los objetivos transformacionales (TO), haciendo que la organización sea más orientada a resultados y enfocada en su gente, teniendo una cultura transparente, responsable, eficiente y orientada a valores, y también, en colaboración con socios clave y otras partes interesadas, se volverá más innovadora y ágil. La estrategia se basa en tres pilares, que son la transformación de personas y cultura, la transformación digital y la transformación operativa, con 42 proyectos TO implementados



gente, teniendo una cultura transparente, responsable, eficiente y orientada a valores, y también, en colaboración con socios clave y otras partes interesadas, se volverá más innovadora y ágil. La estrategia se basa en tres pilares, que son la transformación de personas y cultura, la transformación digital y la transformación operativa, con 42 proyectos TO implementados

dentro del ciclo actual 2023-2025. La Secretaría instó a los Estados a apoyar la iniciativa con recursos financieros y/o humanos.



3.4 Bajo la P/02 Rev., la Secretaría explicó la evolución de la OACI en cuanto al apoyo a la implementación a los Estados, con el establecimiento del nuevo Dirección de Desarrollo de Capacidades e Implementación (CDI), reemplazando a la Dirección de Cooperación Técnica (TCB). La Secretaría hizo hincapié en las diversas iniciativas para apoyar la implementación en la Región NACC e instó a los Estados a proporcionar comentarios sobre el apoyo recibido por la OACI. Finalmente, la Secretaría resaltó el apoyo y avance hecho para la capacitación de los Estados y la asistencia para la implementación de la Planificación maestra de aviación civil.

3.5 Bajo la NI/03 Rev., la Secretaría informó a la Reunión sobre la asistencia brindada por la OACI a los Estados NACC a través de los diferentes instrumentos disponibles, incluidos los proyectos de asistencia/cooperación técnica, el Programa de Profesionales Voluntarios de la Aviación (IPAV), los paquetes de implementación (iPack) y los cursos de la oficina de Entrenamiento de Aviación Global (GAT). La Nota enfatizó la asistencia brindada por la Oficina Regional NACC a través de las actividades financiadas por el RLA09801 MCAAP.

3.6 A través de la NI/04, la Secretaría proporcionó una actualización sobre el Taller de innovación que llevó a cabo la OACI en mayo de 2023 e informa sobre las actividades de innovación que están planificadas y en curso en este momento. El propósito del taller fue crear una oportunidad de aprendizaje para la comunidad de la aviación sobre prácticas innovadoras en la aviación y generar más ideas dentro de las organizaciones de los participantes sobre cómo incorporar nuevas tecnologías en apoyo de un sistema de aviación civil sostenible.

**Cuestión 4 del
Orden del Día**

Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación aérea

4.1 Implementación de asuntos de seguridad operacional

Proyectos e Iniciativas NACC de implementación de la seguridad operacional

4.1.1 Bajo la NE/06, la Secretaría presentó los avances en el apoyo a la implementación de la seguridad operacional llevados a cabo por la Oficina Regional NACC de la OACI a través de las siguientes actividades: Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), Proyecto de Implementación del Plan Nacional de Seguridad Operacional (NASP), Grupos de Trabajo de Coordinadores/as Nacionales de Monitoreo Continuo (NCMC), Proyecto de Comparación de Marco Normativo y Proyecto de Mejora del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SOS). El documento enfatizó la necesidad de compromiso continuo por parte de los Estados y su apoyo a la participación eficaz de sus puntos focales en dichos proyectos, iniciativas y actividades.

4.1.2 En el **Apéndice B** se presenta un resumen de los Proyectos e Iniciativas NACC de implementación de la Seguridad operacional Como resultado de las discusiones, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/11/1		APOYO A LAS INICIATIVAS Y EL PROYECTO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA OFICINA REGIONAL NACC	
Qué: Que, considerando la necesidad del compromiso continuo por parte de los Estados para que sean eficaces los proyectos y las iniciativas de asistencia en seguridad operacional desarrollados por la Oficina Regional NACC de la OACI, los Estados NAM/CAR y las Organizaciones Internacionales: a) reafirmen su compromiso y apoyo a las iniciativas y los proyectos de seguridad operacional según se detalla en el Apéndice B a este informe; y b) aseguren la participación activa de sus puntos focales correspondientes en las actividades desarrolladas por la Oficina Regional NACC en apoyo a la implementación de la seguridad operacional bajo los diferentes proyectos e iniciativas a más tardar en la NACC/DCA/12.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: Para asegurar la efectividad de la implementación de la seguridad operacional por parte de la Oficina Regional NACC			
Cuándo: NACC/DCA/12		Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:		Organizaciones Internacionales	

Avance en las actividades regionales de seguridad operacional

4.1.3 Por medio de la NE/03, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) presentó los mecanismos establecidos por medio de los cuales las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) colaboran, comparten las mejores prácticas, y realizan las tareas de supervisión de la seguridad operacional optimizando los recursos de los Estados, con el objetivo de establecer y mantener sistemas eficaces de supervisión de la seguridad operacional de la aviación. Propuso un mayor apoyo a las RSOO por parte de la OACI, con el fin de desarrollar y aumentar la capacidad de este tipo de organización, la reactivación del Sistema Mundial de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación (GASOS) y la actualización del Doc 9734. Además, instó a la OACI a ser un socio importante en la implementación de proyectos de cooperación técnica para asegurar mecanismos de financiación adecuados y sostenibles aplicables a las RSOO. En este sentido, la Secretaría acordó apoyar a las RSOO, CASSOS y COCESNA como parte de la solución sostenible a largo plazo para el cumplimiento y la implementación de los Estados de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) como se prevé en el Sistema de Asistencia Sistémico NACC.

4.1.4 Bajo la NE/32, los Estados Centroamericanos presentaron la implementación y los mecanismos establecidos para implementar el Grupo Colaborativo Regional para la Gestión Estatal de la Seguridad Operacional en Centroamérica, evitando la duplicidad de esfuerzos y fomentando la armonización en materia de seguridad operacional. Se dio a conocer la experiencia de Centroamérica con el fin de promover la creación de grupos colaborativos regionales SSP destinados a mejorar y recopilar deficiencias de seguridad operacional de manera proactiva para robustecer y nutrir a los SSP en su implementación, creando sinergias, y generando mayor eficiencia en la gestión y reducción de riesgos de seguridad operacional dentro de una misma región, estableciendo sistemas integrales de software para la recopilación, análisis y procesamiento de la data, para posterior compartición de la misma. La OACI dio la bienvenida al compromiso de implementación de SSP, que está alineado con la Estrategia SSP NACC y el trabajo actual del Grupo de Trabajo SSP.

4.1.5 A través de la NI/11 y la NI/06, Cuba informó del estado actual de su proceso de implementación del SSP y el Plan Nacional de Seguridad Operacional de Cuba, compartiendo los retos para cumplir con los estándares exigidos por OACI, adaptados a las condiciones actuales, tanto a nivel global como nacional. Las Notas destacaron que se realiza, de forma permanente y como política de Estado, un análisis de los riesgos a nivel estratégico, que redundan a los prestadores de servicios y todos los factores que intervienen en el desarrollo de una aviación segura y sostenible. Además, destacaron que el NASP-C se desarrolla en armonía con el SSP, identificando claramente las Iniciativas de Mejora de la Seguridad Operacional (SEI), las cuales se evaluarán cada determinado período y se actualizarán de forma armónica con el contexto operacional existente.

4.1.6 A través de la NI/31, ACI-LAC presentó el Programa de Excelencia en Aeropuertos (APEX) en Materia de Seguridad Operacional del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), que ha estado ayudando a los aeropuertos a identificar brechas y vulnerabilidades de seguridad operacional y apoyándolos en la implementación de estándares y mejores prácticas nacionales e internacionales. APEX en seguridad operacional se desarrolló para ayudar a los aeropuertos a prepararse para la certificación de aeródromos. La Nota también detalló cómo este programa puede ayudar a los Estados a mejorar la seguridad operacional en los aeródromos de acuerdo con los objetivos y prioridades del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), especialmente en la seguridad operacional de las pistas y la certificación de aeródromos. En este sentido, se tomó nota que la OACI apoya y ha contribuido con el

APEX como parte del apoyo mutuo al cumplimiento de los Estados con las SARPS de aeródromos en el cual la OACI asiste a la Autoridad de Aviación Civil (AAC) y ACI-LAC apoya a los explotadores aeroportuarios con dicho cumplimiento.

4.1.7 A través de la NI/12, Cuba brindó información general sobre la participación de su Centro Médico del Aviación Civil en el mantenimiento de la salud de las tripulaciones y la vacunación del personal del sistema de la aviación civil de Cuba. La Nota destacó que cuando se comenzó la intervención sanitaria en la vacunación de la población, el Centro realizó actividades de vacunación a todo el personal de la autoridad aeronáutica, titulares de licencia e incluso se brindó apoyo al Ministerio de Salud Pública, en la vacunación de otros sectores de la población en un momento tan importante para la nación y el mundo. La Reunión tomó nota de esta experiencia como buenas prácticas a continuar siguiendo.

4.1.8 A través de la IP/19, EASA presentó el proyecto EU-LAC Aviation Partnership, sus estrategias e implementación y las principales áreas de actividades abordadas en cooperación con los socios en la región de América Latina y el Caribe (LAC) con un enfoque especial en la cooperación con los Estados miembros NACC (México y República Dominicana) y las RSOO (CASSOS y COCESNA), para confirmar y mejorar la coordinación con los planes de trabajo NACC y SAM de las Oficinas Regionales de la OACI. La Nota detalló las principales áreas temáticas en las que el proyecto está centrando actualmente sus actividades, que incluyen Gestión del Tránsito Aéreo (ATM)/Servicios de Navegación Aérea (ANS), Proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP), Aeródromos, Despegue y aterrizaje verticales (VTOL), Dominio de tripulaciones, SSP, NASP, Informes de sucesos y Centro Europeo de coordinación de sistemas de informas de incidentes y accidentes de aviación (ECCAIRS), Ciberseguridad y Medio ambiente. La OACI informó que se ha establecido una coordinación estrecha con el Proyecto EU-LAC, lo que asegura una sinergia en las actividades y los mejores beneficios para los Estados y la región. Se extendió una invitación a los Estados y RSOO a apoyar activamente y participar en las diferentes actividades.

Avance en asuntos de investigación de accidentes e incidentes

4.1.9 Bajo la NE/07, la Secretaría actualizó sobre el estado de implementación en el área de Investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG) en las Regiones NAM/CAR, realizada a través del Proyecto Llave en mano AIG. Detalló que durante la Fase 1 del Proyecto, los Estados recibieron una capacitación integral sobre todos los requerimientos AIG, estando en implementación la Fase 2, que consiste en tres misiones de asistencia in situ a cada Estado participante. También se resaltó la importancia del compromiso de cada Estado de producir toda la documentación necesaria para la implementación, subiéndola al sistema Marco el Línea (OLF). La Reunión reconoció los excelentes resultados de la Fase 1 del Proyecto Llave en Mano y la necesidad de que los Estados se comprometieran a ejecutar la capacitación de la Fase 1. Así, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

<p>CONCLUSIÓN NACC/DCA/11/2</p>		<p>APOYO AL PROYECTO LLAVE EN MANO (TURNKEY) SOBRE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES (AIG) DE AVIACIÓN DE LA OFICINA REGIONAL NACC</p>	
<p>Qué:</p> <p>Que, considerando que la eficacia de la asistencia proporcionada a través del Proyecto llave en mano (Turnkey) AIG está directamente relacionada con el compromiso y la participación del Estado en el desarrollo de las tareas asignadas al mismo, los Estados:</p> <p>a) que no hayan enviado las acciones solicitadas mediante la carta de la OACI Ref. E.OSG-NACC96457 de fecha 28 de febrero de 2023 (tabla comparativa del Elemento Crítico (CE)-1 y CE-2, y cronograma para el desarrollo de procedimientos), las envíen a más tardar el 30 de julio de 2023;</p> <p>b) suban semanalmente cada uno de los procedimientos AIG preparados en el área de autoevaluación del Marco en línea (OLF) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP);</p> <p>c) informen a la Oficina Regional NACC si están interesados en recibir las misiones de asistencia a más tardar el 10 de julio de 2023; y</p> <p>d) emprendan, en la medida de lo posible, el apoyo de los esfuerzos de la Oficina Regional NACC proporcionando a las unidades dedicadas a la investigación de accidentes de aviación los medios necesarios para llevar a cabo sus actividades a más tardar en la NACC/DCA/12.</p>		<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>	
<p>Por qué: Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones emanadas del Convenio de Chicago respecto a la investigación de accidentes e incidentes de la aviación</p>			
<p>Cuándo: a) 30 de julio de 2023; b) 10 de julio de 2023; y c) NACC/DCA/12</p>		<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>	
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>		<p>ECCAA</p>	

4.1.10 Bajo la NE/26, COCESNA/Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA) destacó los desafíos relacionados con la implementación en la AIG por parte de los Estados, enumerando iniciativas para apoyar el área AIG, como el acuerdo firmado entre los Estados de Centroamérica y COCESNA para el establecimiento del GRIAA, y el Proyecto Llave en Mano AIG de la Oficina Regional NACC de la OACI. La Nota destacó la necesidad de que los Estados definan, con el apoyo de la OACI, un marco piloto de los Mecanismos de Cooperación para la Investigación de Accidentes (ICM), para que la asistencia que hasta ahora se brinda y se suma a una fase más operativa de apoyo en el momento de las investigaciones. La OACI concordó con este enfoque y buscará continuar la coordinación con los Estados y organizaciones regionales como GRIAA bajo el Proyecto Llave en Mano AIG.

Actividades de instrucción y coordinación en las Regiones NAM/CAR

4.1.11 Bajo la NE/51, la Secretaría presentó los avances y logros del Grupo de Trabajo de Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) en el marco del desarrollo de la colaboración regional en materia de instrucción. La Nota detalló los resultados de la Séptima Reunión del Grupo de Trabajo de Centros de Instrucción de Aviación Civil NAM/CAR (NAM/CAR/CATC/WG/7) realizada del 19 al 21 de junio de 2023, y sometió su informe a la aprobación de la Reunión. Como resultado de las discusiones, la Reunión formuló la siguiente Decisión

DECISIÓN NACC/DCA/11/3		APOYO AL GRUPO DE TRABAJO NAM/CAR DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL (NAM/CAR/CATC/WG) Y APROBACIÓN DEL INFORME DE LA SÉPTIMA REUNIÓN	
Qué: Que, considerando la alineación necesaria entre el suministro de temas relacionados a la instrucción de aviación y las necesidades de cada sistema de aviación civil, los Estados: a) toman nota del avance de las actividades del NAM/CAR/CATC/WG y aprueban el informe de la Séptima Reunión del Grupo de Trabajo y las conclusiones propuestas contenidas en el mismo; y b) se comprometan al apoyo permanente de las actividades del grupo de trabajo.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: Para garantizar la cooperación y mejora continua en el suministro de instrucción en las Regiones NAM/CAR.			
Cuándo: De inmediato		Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:		ECCAA y COCESNA	

4.1.12 A través de la IP/22, Estados Unidos informó sobre su asociación con la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI para brindar a los/as inspectores/as de seguridad aérea de la región capacitación especializada sobre Bolsas de vuelo electrónicas (EFB). El documento sugirió que este enfoque también podría ser de interés para la Oficina Regional NACC de la OACI, o cualquiera de sus Estados miembros, como una forma de impartir capacitación eficiente sobre temas avanzados a los/as inspectores/as de Seguridad de la aviación (AVSEC) en toda la región. La Reunión tomó nota de la acción propuesta y la OACI apoyará esta iniciativa de instrucción bajo el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) y el Grupo de Trabajo Coordinadores nacionales de supervisión continua (NCCM/WG).

4.1.13 Por medio de la NI/34, COCESNA presentó la iniciativa para ofrecer cursos de formación y recurrencia en idioma inglés, en áreas de navegación aérea, seguridad operacional y aeropuertos, a fin de satisfacer las necesidades de formación de los países de habla inglesa del Caribe.

4.1.14 Por medio de la NI/10, Cuba informó sobre los avances obtenidos en el Centro de Adiestramiento de Aviación Civil (CAAC) Fernando Álvarez y el Centro de Capacitación para la Navegación Aérea (CCNAC) en los últimos cinco años y su proyección futura. La nota destacó que ambos centros han sido los protagonistas principales en la formación y capacitación del personal aeronáutico, elevando la categoría docente de su personal y logrando mayor calidad en la preparación y desarrollo de los programas de estudio. Cuba planifica certificar el CCNAC como Centro de Instrucción TRAINAIR Plus, profundizar la cooperación con otros centros de instrucción extranjeros, ajustar sus programas a los requerimientos de evaluación basada en competencias de la OACI y elevar la oferta de cursos a distancia.

4.1.15 A través de la NI/18, COCESNA presentó la solución de software que permite la automatización del proceso, el registro y seguimiento de la capacitación aeronáutica en Centroamérica. La Nota destacó que el Sistema de Gestión de la Capacitación es una herramienta valiosa para mejorar la eficiencia y la efectividad del proceso de capacitación aportando mayor precisión en la programación del Plan de Capacitación de las autoridades de aviación civil.

4.1.16 El Panel Mantenimiento del Desempeño y Gestión de la Seguridad Operacional se condujo con éxito, moderado por Estados Unidos y con participantes de El Salvador, República Dominicana e EASA. Enfatizó la importancia de mantener o mejorar el desempeño de la Seguridad operacional y su gestión considerando que la aviación se ha recuperado con creces de la COVID-19, con el intercambio de las perspectivas de los Estados y la industria, a través de las experiencias de las subregiones tales como Centroamérica y el Caribe, así como las mejores prácticas a seguir para conservar el conocimiento y los niveles de aplicación hacia el aumento de las operaciones aéreas. Se compartieron notas importantes para mejorar la seguridad operacional en la reunión, tales como:

- Estados Unidos invitó a todos a construir y fortalecer una cultura de la Seguridad dentro de sus administraciones y con todas las partes interesadas de la aviación.
- El Salvador compartió su exitoso mecanismo de implementación de la Seguridad operacional para construir su capacidad de vigilancia de la Seguridad operacional y su enfoque para desarrollar su cultura de seguridad operacional y ambiente para una ejecución eficaz de la gestión de la seguridad operacional.
- República Dominicana proporcionó un panorama de la exitosa ejecución de su evento Safety Standdown en diciembre de 2022, donde se previó la mejora de la concienciación sobre seguridad operacional y el fortalecimiento de la cultura de seguridad con todas sus partes interesadas de la aviación. La optimización en la colaboración y Comunicaciones sobre asuntos de la seguridad operacional y la discusión sobre mejoras a la misma fueron clave para construir sinergias para este fin. Este evento fue piloto a partir del cual cada año se conducirá un Safety Standdown como proceso continuo.
- EASA subrayó el trabajo eficaz con Estados en tanto que RSOO, y cómo este compromiso apoya la mejora continua de seguridad operacional y el cumplimiento entre sus Estados, y mencionó las actividades relevantes sobre seguridad operacional a través de las cuales EASA y la Unión Europea apoyan a las Regiones CAR/SAM con proyectos y actividades específicas.

4.1.17 IATA compartió bajo la P/14 su visión sobre el mantenimiento del desempeño y la gestión de la seguridad operacional, hacienda hincapié en su experiencia con las actividades de recuperación de la aviación de la COVID-19, guías de instrucción de pilotos/as, y la importancia a otorgar por parte de los Estados y la industria al factor humano y la gestión de riesgos.

4.2 Implementación de asuntos de navegación aérea

Implementación de la Navegación Aérea en los Estados NACC

4.2.1 La Secretaría presentó la NE/08 con un resumen de las actividades de implementación de ANS realizadas por el Grupo de Trabajo de Implementación ANS, el Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG) y sus diferentes Grupos de Tarea, incluyendo las acciones conducidas siguiendo las conclusiones del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) y en conformidad con la Conclusión NACC/DCA/10/3 “Mejorar la preparación de los servicios de navegación aérea”. Se subrayó las siguientes cuestiones por área.

Servicio(s) de tránsito aéreo (ATS)

- a) Se tomó nota de la creación de un Grupo Ad hoc de GREPECAS para actualizar el manual de orientación regional CAR/SAM para ATS. Este manual de orientación aborda y proporciona pautas para la implementación de elementos clave para garantizar la prestación segura de los ATS, tales como: la notificación, la recopilación, el análisis y la investigación de incidentes ATS; la verificación de las competencias de los/as controladores/as de tránsito aéreo; la implementación de programas de prevención de incidentes ATS, programas de evaluación ATS y programas de mejora de la calidad ATS.
- b) Se comentó la organización de un taller sobre el concepto de espacio aéreo para los ATS para los Estados miembros de ECCAA. Este taller tendrá lugar en St. Johns, Antigua y Barbuda, del 14 al 18 de agosto de 2023, y su principal objetivo es brindar orientación a los Estados miembros de ECCAA para garantizar que la prestación de ATS esté asociada con una clasificación adecuada del espacio aéreo y el nivel esperado de servicios.

Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)

- c) Se explicaron los ajustes realizados durante 2022 y 2023 al programa de trabajo AIM en respuesta a las prioridades en términos de implementación de las actividades de implementación de ANS, incluyendo el proyecto en curso para el sitio web de seguimiento AIM y los Cuadros de mando AIM.

Aeródromos y ayudas terrestres

- d) Se actualizó a la Reunión sobre el avance del Proyecto GREPECAS F1: Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos; Proyecto F2: planificación de aeródromos; Y Proyecto F3: Implementación de Toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM), enfatizando el trabajo coordinado entre el GREPECAS y el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA), así como la activación del el Grupo de Tarea AGA NACC/WG.

Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS)

- e) Se comunicaron las actividades CNS con la coordinación de implementación de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo (AIDC),

Vigilancia, Frecuencias y Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU); tareas de Ciberseguridad ANS; implementación de Aeronaves no tripuladas (UAS)/Sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS), y mejoras a la red de MEVA III/Red de Servicios de Navegación Aérea del Caribe (CANSNET).

Meteorología (MET)

- f) Se informó a la Reunión sobre la creación del el Grupo de tarea (TF) bajo la NACC/WG cuya primera reunión se llevó a cabo el 16 de marzo de 2023, definiendo los resultados entregables esperados bajo un enfoque de dos niveles de la siguiente manera: i) brindar apoyo a los Estados en el establecimiento e implementación del sistema necesario de vigilancia de la seguridad operacional; en apoyo a las actividades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados, brindar asistencia explicando las SARPS de la OACI relacionados con MET (que se espera sean capturados por los reglamentos nacionales) y ii) asegurando que se alcance un nivel mínimo de servicios de conformidad con los requisitos del Plan de Navegación Aérea del Caribe y América del Sur (eANP CAR/SAM).

Búsqueda y Salvamento (SAR)

- g) Se subrayó la importancia y atención a las responsabilidades de prestación y supervisión del servicio SAR, considerando su baja Implementación Efectiva (EI) de 51.79% y el trabajo futuro a realizar para mejorar su cumplimiento con el recientemente creado Proyecto de apoyo a la implantación SAR para las Regiones CAR y SAM de GREPECAS.

4.2.2 Como resultado de las reuniones del NACC/WG, se sugirieron las siguientes actividades prioritarias que deben ser apoyadas por las Direcciones de Aviación Civil de los diferentes Estados NAM/CAR para lograr las metas planteadas por ese Grupo de Trabajo:

the following priority activities were suggested to be supported by the NAM/CAR Director General to achieve the goals set by this Working Group:

- a) apoyar el análisis de los Elementos básicos constitutivos (BBB) de todos los Estados,
- b) completar la evaluación del nivel de implementación de los elementos ASBU identificados por el NACC/WG, los cuales deben ser evaluados regionalmente, y
- c) realizar la evaluación de los Indicadores Clave de Desempeño (KPI) en las áreas de operaciones de tránsito aéreo y aeroportuarias.

4.2.3 Con estas metas, el NACC/WG podrá actualizar el estado de la implementación regional en navegación aérea, identificar las deficiencias y los proyectos a realizarse en el corto plazo y tomar decisiones sobre cómo medir el desempeño de los Estados y de la región. Toda esta información ayudará a los Estados a identificar las prioridades y fortalecer el proceso de toma de decisiones ANS.

4.2.4 En respuesta a las diferentes actividades y objetivos a lograr a partir de 2023, se propuso una nueva estructura consolidada del NACC/WG (**Apéndice C** a este informe) fue propuesta a los Estados, y el NACC/WG aprobó su plan de trabajo 2023 como se muestra en el Apéndice B a la NE/08. En este sentido, se alentó a los Estados a proporcionar los recursos humanos necesarios para apoyar la

culminación del plan de trabajo del NACC/WG. Consecuentemente, al Reunión aprobó las propuestas del NACC/WG a través de la siguiente Decisión:

DECISIÓN NACC/DCA/11/4		APROBACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRABAJO DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC/WG)	
Qué: Que, con el objetivo de apoyar las acciones del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG): a) la Reunión apruebe la nueva estructura del NACC/WG como brazo de implementación regional de navegación aérea como se muestra en el Apéndice C a este informe; b) la Reunión aprueba y apoya la ejecución del plan de trabajo 2023 del NACC/WG para obtener las metas que el grupo se ha planteado; y c) los Estados se comprometen a apoyar con los recursos necesarios las actividades del NACC/WG.		Impacto esperado: <input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: Apoyar el trabajo organizado y el desarrollo de actividades que apoyen el desarrollo regional es una prioridad.			
Cuándo: Inmediatamente		Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:		NACC/WG	

Implementación de Vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B)

4.2.5 Bajo la NE/20 se informó a la Reunión sobre el trabajo realizado por el Grupo de Tarea Vigilancia del NACC/WG, siguiendo los acuerdos del GREPECAS/20 sobre un enfoque regional para la implementación de ADS-B -la Conclusión GREPECAS/20/03 sobre la necesidad de desarrollar un estudio sobre las prioridades operacionales para la implementación del ADS-B y el aspecto de su uso en las dependencias de Control de tránsito aéreo ATC. La Reunión apoyó que los Estados que poseen la infraestructura ADS-B necesaria lista para sus operaciones, implementen la regulación necesaria para asegurar a corto plazo el uso del ADS-B de forma obligatoria en sus Regiones de Información de Vuelo (FIR).

4.2.6 La NE/31 reportó las acciones realizadas por COCESNA y los Estados de Centroamérica con el propósito de mejorar los ATS en los diferentes espacios aéreo de la FIR Central American, por medio de la implementación del ADS-B aéreo y el establecimiento de una regulación para asegurar el equipamiento de las aeronaves con las prestaciones requeridas para que la industria y los Estados puedan contribuir y colaborar con la iniciativa de regulación ADS-B en Centroamérica.

4.2.7 IATA presentó la NE/13 para enfatizar la importancia de que los proveedores de servicios de navegación aérea se adhieran las políticas de la OACI sobre tarifas que establecen los principios básicos en los que basar la recuperación de costos por prestaciones de servicios para instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea, al tiempo que se analiza la posible aplicación de Tecnología ADS-B basada en tecnología espacial (“SB-ADSB”), realizando casos de negocios, consultas con las aerolíneas y adoptando

una decisión colaborativa respecto a la eventual adopción de la referida tecnología. La Reunión concordó con los comentarios de IATA sobre SB ADSB y solicitó que estos aportes fuesen atendidos por el NACC/WG.

Actividades de Optimización del Espacio Aéreo

4.2.8 Bajo la NE/11 se actualizó a la Reunión sobre el reciente avance del Grupo de Tarea Optimización del Espacio Aéreo y el Equipo de Espacio Aéreo de Rutas Libres CANSO OACI IATA (CIIFRA). CANSO IATA OACI Espacio Aéreo de Ruta Libre, en particular sobre su un ataque de dos frentes para aprovechar de inmediato la "fruta al alcance de la mano", así como el movimiento sistemático hacia el Espacio aéreo de ruta libre (FRA). Sobre el Enrutamiento directo estratégico (SDR) se tomó nota que.

- México ha estado probando SDR desde octubre de 2022. La prueba está avanzando bien, inicialmente comenzó en o por encima de FL290 entre 0000L y 0600L para aerolíneas seleccionadas. A medida que avanzaba la prueba, se agregaron aerolíneas adicionales a un estado actual de 13 aerolíneas y AirlinK Ambulance.
- En mayo, el espacio aéreo mexicano se estratificó en dos volúmenes, espacio aéreo nocturno CIIFRA FL290-400 y espacio aéreo CIIFRA 24H en o por encima de FL410 efectivo las 24 horas del día, los 7 días de la semana.
- se llevará a cabo un evento planificado en la Ciudad de México del 25 al 29 de septiembre de 2023 enfocado en instruir a los ANSP sobre el proceso de implementación de SDR en su espacio aéreo. Otras áreas en etapas tempranas de implementación de SDR son San Juan y la Autoridad de Aviación Civil de Trinidad y Tabago (TTCAA) en PIARCO. Ahorros de 1 año de la optimización de extremo a extremo/UPR y SDR.
- Los resultados actuales de las actividades conducidas se resuelven en:

	Todas las fases incluidas
Ahorros:	
Vuelo min	31,448 min=33 viajes redondos KATL-SPJC
Combustible (lb)	4,694,076 lb
CO2 (kg)	8,414,360 kg= 20,774,678 millas conducidas por coche promedio*
Costo (\$ USD)	\$ 4,950,953

- El cambio a FRA requerirá un análisis de los ANSP y su capacidad para respaldarlo. El Equipo de Optimización ha pedido a los Grupos de Tarea ANS del NACC/WG que comiencen a investigar cómo apoyar a los ANSP en este esfuerzo.

4.2.9 Complementariamente, la NE/41 de CANSO recordó a la Reunión sobre la iniciativa de CIIFRA en la región de América Latina y el Caribe (LAC) iniciada en noviembre de 2021 por CANSO, IATA y ICAO. El propósito de CIIFRA es optimizar el espacio aéreo de la región LAC con el objetivo de implementar un FRA define y brinda orientación para lograr FRA en el elemento de operación de ruta libre (FRTO). El equipo de CIIFRA ha definido y tomado medidas hacia FRA con base en la guía del Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI. Esta nota de estudio proporciona algunos antecedentes sobre CIIFRA y el avance que ha logrado CIIFRA.

4.2.10 Bajo I NE/47, IATA presenta una propuesta de Estrategia de Enrutamiento Directo (DCT) para las Regiones NAM/CAR, basada en el material de orientación proporcionado por el GANP y aplicando la implementación de Enrutamiento Directo Estratégico (EDE) y/o Rutas Preferidas por el Usuario como transición para lograr el objetivo final: FRA. La Secretaría recordó que la OACI lidera la ejecución del Enrutamiento DCT en las Regiones CAR/SAM, a través del Proyecto A – Optimización del espacio aéreo de GREPECAS desarrollando un material de orientación integral sobre el enrutamiento DCT y para incluir la Estrategia de Enrutamiento DCT en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, principalmente en su Volumen III. La Reunión acordó una estrecha colaboración entre el Grupo de Tarea Optimización del Espacio Aéreo del NACC/WG y el Grupo de Estudio e Implementación del Espacio Aéreo de SAM/IG, esencial para armonizar y acelerar la implementación del enrutamiento DCT en las Regiones CAR/SAM

4.2.11 Francia presentó la NE/42 para compartir su experiencia con respecto a la implantación de la navegación basada en la performance (PBN) en los espacios aéreos de Francia Metropolitana, en particular para las operaciones de aproximación y aterrizaje en los cuales Francia se benefició de un importante retorno de experiencia en el enfoque PBN operado a través del Sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) y de la Navegación con guía vertical barométrica (BaroVNAV). La integridad y precisión de la señal SBAS, utilizada tanto en la guía lateral como la vertical, garantizan un alto nivel de seguridad operacional de las aproximaciones PBN SBAS dentro de una amplia zona geográfica.

4.2.12 Francia compartió que un aumento de incidentes graves de aproximación BaroVNAV debidos a errores humanos y que por lo tanto el Grupo de Planificación del Sistema de Aviación de Europa (EASPG) EURNAT de la OACI ha decidido preparar un Boletín OACI OPS EUR sobre las vulnerabilidades de las aproximaciones BaroVNAV. En este sentido, Francia sugirió a los Directores Generales NACC considerar el Boletín OACI EUR OPS relativo a las vulnerabilidades de BaroVNAV cuando se publique, así como las capacidades de integridad y precisión de SBAS y los problemas de seguridad de BaroVNAV en la implementación y operaciones de aproximaciones PBN en las Regiones NAM/CAR. La Reunión tomó nota de las observaciones y recomendaciones de Francia e instruyó que el asunto fuese revisado y seguido por el TF Optimización del Espacio Aéreo del NACC/WG.

4.2.13 EASA presentó la NI/28 para compartir que en el marco del proyecto EU-LAC APP II se están desplegando actividades sobre los conceptos de navegación basada en la performance (PBN) aplicables al diseño y validación de los procedimientos de vuelo, así como a la supervisión de la seguridad en las organizaciones de diseño de procedimientos de vuelo (IFPD). EASA considera de importancia estratégica el intercambio de prácticas, enfoques y retos para mejorar la conectividad y aunar esfuerzos para la sostenibilidad ambiental,

4.2.14 Estados Unidos presentó la IP/33 sobre su documento conceptual de la Administración Federal de Aviación (FAA) que describe las operaciones futuras en el Sistema Nacional del Espacio Aéreo (NAS) de los Estados Unidos (EE. UU.) titulado “Concepto Inicial de Operaciones para un sistema nacional de espacio aéreo infoncentrado”. Esta visión se basa en el Sistema de Transporte Aéreo de Próxima Generación (NextGen) para mejorar las capacidades actuales y facilitar operaciones nuevas y novedosas.

4.2.15 La NI/36 presentó la postura de Estados Unidos con respecto al papel de la OACI para armonizar las SARPS y promover la seguridad relacionada con la aviación civil en el apoyo a la integración segura del espacio aéreo de las operaciones espaciales. Este dominio limitado es coherente con las autoridades y el mandato de la OACI de promover el desarrollo de las operaciones de la aviación civil

internacional. El transporte espacial está experimentando un crecimiento significativo, innovaciones tecnológicas y cambios dinámicos.

Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)

4.2.16 Bajo la NE/40 CANSO informó sobre los avances de la CANSO ATFM DATA EXCHANGE NETWORK FOR THE AMERICAS (CADENA) para la implementación armonizada de la ATFM basada en los principios de Toma de Decisiones en Colaboración (CDM).

4.2.17 La NE/30 presentó la necesidad de los Estados de Centroamérica y COCESNA de implementar una CDM en Centroamérica con el propósito de mantener la seguridad operacional y la eficiencia en la prestación del ATS en la subregión, para dar a conocer la iniciativa y obtener apoyo para la implementación de la misma.

4.2.18 La NE/44 de IATA presentó una Estrategia de Implementación de la ATFM para las Regiones NAM/CAR, incluida la propuesta de implementación de un mecanismo de coordinación táctica ATFM con miras a evaluar alternativas que puedan reducir o eliminar los impactos causados por contingencias o eventos inesperados tales como, rutas alternativas, exclusión de vuelos específicos de medidas restrictivas, relajación de medidas restrictivas, etc. Se subrayó lo siguiente:

- Tomando en consideración los requisitos establecidos en el Doc 9971, existen espacios aéreos en la Regiones NAM/CAR con un diseño inadecuado, en su mayoría relacionado con la sectorización y la capacidad ATC. Este problema impide el uso de trayectorias de vuelo óptimas debido a la necesidad de establecer restricciones de vuelo, ya sean laterales (uso de rutas más largas) o verticales (uso de restricciones de nivel de vuelo), para ajustar la demanda a la capacidad de sectores ATC muy grandes, incluidos los responsables de secuenciar aeronaves para los principales aeropuertos y de controlar las aeronaves en proceso de ascenso y descenso.
- En cuanto a la infraestructura de CNS, es evidente la necesidad de mejorar la Vigilancia ATS y la cobertura de comunicaciones Muy alta frecuencia (VHF) en algunos espacios aéreos clave de la región para permitir la reducción de la separación longitudinal y aumentar la capacidad del espacio aéreo, así como para evitar problemas técnicos que conduzcan a la necesidad de procedimientos de contingencia.
- Los ajustes en los niveles de personal son un problema en por lo menos un Estado de la región y deben ser monitoreados e implementados según sea necesario para satisfacer la demanda esperada en los próximos años.
- En los Estados NACC, uno de los principales desafíos para aplicar la fase táctica ATFM son las situaciones de contingencia y/o eventos inesperados que causan un impacto significativo a los ANPS y/o usuarios del espacio aéreo.
- Es esencial diferenciar la activación del Plan de Contingencia ATS, que debe hacerse a través de los mecanismos establecidos en dichos planes, y la discusión de medidas alternativas, que podrían establecerse en el ámbito del mecanismo de coordinación táctica ATFM.

4.2.19 En este sentido, la Reunión instruyó que esta NE de IATA fuese atendida por el ATFM TF NACC/WG y a continuación de la discusión sobre asuntos de ATFM, adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/11/5		APOYAR LAS INICIATIVAS DE OPTIMIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO Y LA GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM)	
<p>Qué:</p> <p>Que, con el objetivo de apoyar el crecimiento eficiente y sostenible del tránsito aéreo, basado en el uso optimizado de los espacios aéreos de la Región CAR:</p> <p>a) el Grupo de Tarea sobre Organización del Espacio Aéreo (AO/TF) del NACC/WG considere el Proceso de Implementación de Enrutamiento Directo, de acuerdo con la orientación proporcionada por el Plan mundial de navegación aérea, así como incluya esta iniciativa en el Plan CAR/SAM de Navegación Aérea;</p> <p>b) los Estados participen activamente en la implantación de la ATFM, de acuerdo con la orientación proporcionada por el Anexo 11, Doc 4444 y Doc 9971, así como incluyan esta iniciativa en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM;</p> <p>c) los Estados NACC prioricen la inversión en la Implementación ATFM, incluyendo la asignación e instrucción de recursos humanos, para mejorar la capacidad y eficiencia, así como para optimizar el uso de la infraestructura de Control de tránsito aéreo (ATC) y aeroportuaria instalada;</p> <p>d) el NACC/WG actualice las metas de cinco años propuestas por IATA como parte de los esfuerzos de las Regiones CAR/SAM hacia el logro de cero emisiones netas de CO2 para 2050; y</p> <p>e) el NACC/WG actualice el Plan de navegación aérea CAR/SAM, para incluir metas y actividades relacionadas con la infraestructura de navegación aérea y las eficiencias operativas que contribuirán con la Meta Aspiracional a Largo Plazo (LTAG) para lograr cero emisiones netas de CO2 para 2050.</p>		<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>	
<p>Por qué:</p> <p>Para permitir el crecimiento sostenible del tránsito aéreo y el cumplimiento de LTAG ambiental.</p>			
<p>Cuándo: NACC/DCA/12</p>		<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>	
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>			

Programas de procedimientos de vuelo (FPP) regionales

4.2.20 Reconociendo que, la OACI ha promovido la colaboración regional para mejorar la implementación de cuestiones de navegación aérea y soluciones sustentables, y siendo la iniciativa regional FPP una de las mejores, y rentable para que los Estados progresen en la implantación de servicios y sistemas; y que los Estados Centroamericanos y COCESNA han venido trabajando en bloque en la implementación de los servicios de navegación aérea en toda la FIR Central American, en coordinación y

operación armonizada con las FIR adyacentes y brindando el más alto estándar de servicios y nivel de seguridad requeridos; los Estados de Centroamérica y COCESNA (después de la reunión) firmaron un Memorando de Entendimiento (MoU) para la formalización/el establecimiento del FPP en la subregión de Centroamérica, denotado como CA FPP.



4.2.21 CANSO presentó la NE/38 con información sobre su programa de acreditación ambiental para validar el nivel de madurez de los ANSP individuales en medidas amigables con el medio ambiente. La aviación ecológica debe convertirse en la corriente principal. Para que esto tenga éxito, se necesita el apoyo de los Estados, la OACI, organizaciones internacionales y otras partes interesadas, incluidos/as los/as pilotos/as y los/as Controladores/as de tránsito aéreo (ATCO). Proporcionará un marco para el compromiso con las partes interesadas, como las aerolíneas y los reguladores, con cinco niveles de acreditación que reflejarán diferentes niveles de madurez de ATM verde a través de cuatro categorías.

4.2.22 CANSO informó en la NE/39 sobre su Consejo Global del Sistema de Tráfico Aéreo Completo (CATS) que reúne a líderes/esas de todas las industrias de aviación tripuladas y no tripuladas junto con proveedores de servicios y tecnología. El Consejo Global de CATS creó una visión colaborativa de los cielos futuros de 2045, descrita en el documento informativo "Visión del Consejo Global de CATS" de CANSO. Esta visión muestra algunas actividades en las cuales la OACI tiene un papel fundamental y hace sugerencias para agregar acciones al programa de trabajo de la OACI. Esta nota será referida al NACC/WG para revisión y seguimiento.

Cuestiones de implementación aeroportuaria

4.2.23 Bajo la NE/34, los Estados de Centroamérica informaron que la metodología propuesta por la OACI para aeropuertos en condiciones no invernales tiene oportunidades de mejora para clarificar los parámetros de notificación del Reporte del Estado de la Pista (RCR). A partir de lo anterior, se desarrolló con el apoyo de COCESNA una metodología de elaboración del reporte que resuelve ciertas posibles carencias de información y difusión de la información. Eso busca promover la implementación del Formato mundial de notificación del estado de la superficie de la pista (GRF) en los Estados, destacando la necesidad de apoyo y orientación de la OACI para el proceso, actualizando los requisitos de aplicación en función de las experiencias adquiridas durante el proceso de implementación e incluyendo el desarrollo de software a nivel de sistema para cumplir con el requisito. Esta Nota se referirá al NACC/WG AGA/TF para su seguimiento.

4.2.24 A través de la NE/49, IATA presentó una propuesta para implementar un Programa de Eficiencia Aeroportuaria con el objetivo de optimizar el uso de la infraestructura aeroportuaria instalada en los Estados CAR/SAM, así como potenciar los beneficios que brinda la implementación de los nuevos conceptos de espacio aéreo en ruta y Área de control terminal (TMA). IATA instó a los Estados a implementar un Programa de Eficiencia Aeroportuaria en los principales aeropuertos para optimizar integralmente todas las operaciones en el aeropuerto, TMA y en Ruta, en coordinación con el Grupo de Tarea de Optimización del Espacio Aéreo NACC/WG y Grupo de Estudio e Implementación del Espacio Aéreo SAM. Esta Nota se referirá al NACC/WG AO/TF y AGA/TF para su seguimiento.

4.2.25 Según la NE/52, IATA destacó las estrategias de mitigación de riesgos y los recursos adicionales que se pueden utilizar para respaldar los esfuerzos de gestión de la vida silvestre en un aeródromo. IATA explicó que un programa eficaz de control de la vida silvestre depende de notificación precisa y fiable, y que la revisión y el análisis de estos datos ayudarán a identificar problemas en el aeropuerto e indicarán la eficacia de la actual Evaluación de Peligros para la Vida Silvestre y un Plan de Gestión de Peligros para la Vida Silvestre (WHMP). IATA alentó a los Estados a desarrollar e implementar políticas, orientación, investigación y divulgación a través de un enfoque de colaboración con todas las partes interesadas de la aviación. Al mismo tiempo, IATA recomendó a los Estados que utilicen la Iniciativa de colaboración entre la industria aeronáutica y los gobiernos para abordar peligros relacionados con la vida silvestre y mitigar sus riesgos. Esta Nota se referirá al NACC/WG AGA/TF para su seguimiento.

4.2.26 Mediante la NI/09, Cuba informó sobre avances y experiencias en la certificación de sus aeropuertos internacionales. Cuba cuenta con diez aeropuertos internacionales, siendo seis ya certificados, uno en la fase 4 (evaluación de sus instalaciones y equipamiento aeroportuario) del proceso de certificación, y uno en proceso de finalización de la documentación (Manual de Certificación). Los dos aeropuertos restantes tienen inversiones pendientes para aumentar la seguridad operacional, por lo que su programa de certificación será a largo plazo, dependiendo de los planes de inversión de la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeroportuarios S.A. (ECASA).

4.2.27 Buscando mejorar en la infraestructura ANS de Cuba y sus aeródromos internacionales, se firmó el Documento de Proyecto (PRODOC) CUB23801 entre la OACI y la Corporación de la Aviación Cubana, S.A. (CACSA) con la finalidad de contratar expertos/as internacionales, adquirir equipos y subcontratar servicios, impartir instrucción al personal y desarrollar otras actividades para la creación de capacidad local en el ámbito de la Aviación Civil de Cuba, asistiendo a CACSA en el cumplimiento de sus funciones, así como a las diferentes empresas que la integran.



Planificación de Navegación Aérea en los Estados NACC

4.2.28 Bajo la NE/18, la Secretaría actualizó sobre el apoyo a los Estados CAR en el desarrollo de sus planes de navegación aérea. Teniendo en cuenta las necesidades regionales y específicas de los Estados CAR, la Oficina NACC de la OACI en conjunto con NACC/WG desarrolló una estrategia regional para apoyar a los Estados al desarrollo de sus planes de navegación aérea, empezando con el establecimiento del estado actual de implementación de los ANS con el objetivo de establecer un punto de partida para lograr este desarrollo. La Estrategia CAR “Plan Nacional de Navegación Aérea (NANP)” consiste en desarrollar esta evaluación a través de los BBB y de los elementos de los Bloques ASBU. Se ha comenzado este trabajo con los Estados Centroamericanos y COCESNA, pero se espera desarrollar un plan de trabajo individual con cada uno de ellos Estados para apoyarlos en el proceso de desarrollo/actualización de sus planes de navegación aérea. Los planes de navegación aérea desarrollados por los Estados CAR entre 2028 y 2019 se encuentran disponibles el siguiente enlace web: https://www.icao.int/NACC/Pages/ES/namcar-eANPV1_ES.aspx Sin embargo, es necesario que cada Estado desarrolle su NANP en línea con la nueva versión del GANP.

4.2.29 Para el desarrollo del NANP, los Estados deben crear un grupo multidisciplinario, comprometido a completar las acciones de proyecto para el Estado, así como la identificación de las diferentes partes interesadas integrantes del sistema de aviación de sus Estados. El NACC/WG ha liderado una estrategia área por área de navegación aérea para alcanzar el estado de implementación ANS en la región CAR para septiembre 2023.

4.2.30 La Secretaría presentó la NE/10 informando sobre las últimas acciones ejecutadas en ambas Regiones CAR y SAM para completar el desarrollo del plan electrónico de navegación aérea (e-ANP) CAR/SAM Vol. III, logrando una versión inicial de dicho volumen

2.2.31 Siguiendo la Conclusión GREPECAS/20/07, se solicitó a los Estados implementar equipos de trabajo para desarrollar actividades de recolección de datos y gestión de los Indicadores Clave de Desempeño (KPI) del GANP como base para poblar los datos del Vol. III tablas de planificación, con la asistencia de la Secretaría para informar en GREPECAS/21. Como tal, la Segunda Reunión de Relatores del Grupo de Trabajo de América del Norte, América Central y el Caribe (NACC/WG/RAP/02) celebrada en México en marzo de 2023, tomó acciones respecto a los siguientes puntos relevantes para la construcción de este Volumen III:

- a) la implantación de los BBB, según se enuncian en el GANP y el GASP, requiere ser fortalecida en varios Estados;
- b) dificultad para normalizar criterios respecto a la planificación basada en el desempeño;
- c) marcada diferencia en las capacidades de los Estados para recolectar, mantener e integrar datos de entrada, y para la propia gestión de KPI;
- d) interpretaciones distintas sobre la aplicación de la plantilla propuesta, y diverso enfoque de prioridades para las Áreas clave de rendimiento (KPA); y
- e) necesidad de revisar y actualizar los Volúmenes I y II.

4.2.32 Igualmente, ha comenzado el análisis de los KPI Estado por Estado, acorde a sus operaciones y a los datos disponibles en el Estado, en conjunto, con sus proveedores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea. La asistencia actual ha sido apoyada por el Proyecto RLA/09/801 – Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP) para el desarrollo de los planes de navegación aérea y también bajo el trabajo de liderazgo de los Grupos de Tarea del NACC/WG. En ese sentido, la Reunión reconoció la importancia del apoyo de los Estados a los Planes de Navegación Aérea, concordando en la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/11/6		APOYO DE LOS ESTADOS PARA INGRESAR DATOS EN EL VOLUMEN III DEL PLAN DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANP) CAR/SAM	
Qué: Que, con la finalidad de apoyar el ingreso de datos en el Volumen III del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, los Estados:		Impacto esperado:	
a) apoyen el desarrollo de las actividades regionales y en sus propios Estados para obtener la información para integrarla en el plan de navegación aérea de cada Estado; y		<input type="checkbox"/> Político / Global	
b) asignen los recursos humanos necesarios para finalizar esta tarea a más tardar en la NACC/DCA/12.		<input type="checkbox"/> Inter-regional	
		<input type="checkbox"/> Económico	
		<input type="checkbox"/> Ambiental	
		<input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: Para mejorar la planificación e implementación regional y nacional completando el Volumen III del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM			
Cuándo: NACC/DCA/12		Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:			

4.2.33 Cuba presentó la NE/21 para resaltar la importancia de contar con una herramienta que permita la estandarización regional/nacional en la captación de los datos para la evaluación de los KPI ANS. Cuba presentó un análisis y acciones sugeridas que ayudarán a establecer los mecanismos de medición regionales y nacionales de los Estados CAR/SAM usando el formato de ANP proporcionado por la OACI, con el apoyo de los actuales grupos de trabajo regionales y estandarizar de manera regional la captación de los datos para los KPI, Cuba propuso la elaboración de un software (Sistema Automatizado Estandarizado) que permita la toma de datos desde el nivel local hasta el regional, pasando por el nacional. Los grupos de implementación regional de Navegación Aérea, con el apoyo del Grupo de Datos de GREPECAS, previamente, deberán confeccionar la Tarea Técnica o Levantamiento de la Información para el software (Sistema Regional Estandarizado). La Secretaría dio la bienvenida a estas sugerencias y la Reunión acordó considerarlas para llenar el ANP CAR/SAM Vol. III

4.2.34 Asimismo, Cuba presentó la NI/08 informando sobre sus acciones para avanzar en la implementación de los marcos de referencias BBB y ASBU; así como de los KPI del e-ANP Vol. III.

4.2.35 La NE/27 actualizó sobre el estado de los Estados de Centroamérica y COCESNA de desarrollar/actualizar sus NANP de conformidad con el GANP y la implementación de un programa piloto ejecutado de forma conjunta por los Estados de Centroamérica, COCESNA y la Oficina Regional NACC de la OACI.

4.2.36 La Secretaría presentó bajo la NI/05 un seguimiento del desarrollo del Plan Regional de Navegación Aérea de Norteamérica (NAM), específicamente para su nuevo Volumen II. El Plan de Navegación Aérea NAM (Doc 9634 de la OACI) fue aprobado por el Consejo en octubre de 2017, de acuerdo con el procedimiento establecido. Ver NAM RANP Vol. I: <https://www.icao.int/NACC/Documents/eANP/PFANACC%20I%201705-AOP-CNS-ATM-MET-SARAIMFinal.pdf>. En este desarrollo desde 2021, Canadá y Estados Unidos han estado muy activos en la preparación de la plantilla necesaria y el intercambio de información para compilar el Volumen II, a través de varias reuniones e intercambios entre los Estados y la OACI y actualmente falta todavía información adicional necesaria para completar el ANM ANP Vol. II. En este sentido, el proceso de aprobación necesario se reiniciará tan pronto como se obtenga la información solicitada, esperando que esto ocurra a más tardar en julio de 2023.

Contingencia y Gestión de Crisis en los Estados NACC

4.2.37 La Secretaría presentó la NE/09, acerca de las actividades de NACC de la OACI para armonizar los esfuerzos regionales para abordar la gestión de contingencias y de crisis, tanto a nivel de la prestación de Servicios de navegación aérea (ATS) como de aeropuertos, destacando lo siguiente:

- la Oficina Regional NACC de la OACI coordina la estrategia de planificación y respuesta ante contingencias en la Región CAR, para mejorar la capacidad para atender adecuadamente eventos de contingencia que limitaron las operaciones aéreas.
- la Reunión Regional anual para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia, la Tercera Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta a Contingencias y situaciones de Emergencia (NAM/CAR/CONT/3) celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, del 9 al 11 de mayo de 2023, que revisó las diferentes iniciativas regionales que abordan la planificación de contingencias, incluyendo

asuntos de contingencias en aeropuertos y respuesta en la Región CAR, analizó sinergias y posibles esfuerzos conjuntos

- el cumplimiento de los Estados con el plan de emergencia del aeropuerto tiene un promedio de 50% (USOAP)
- la iniciativa del Grupo sobre Recuperación y Resiliencia de la Aviación del Caribe (CARRG) busca fortalecer la coordinación sobre la resiliencia de la aviación y la recuperación de eventos de emergencia, así como las actividades en conjunto entre la Oficina Regional NACC de la OACI y el Consejo Internacional de Aeropuertos de América Latina y el Caribe (ACI-LAC) para colaborar en la resiliencia y la preparación ante desastres en el Caribe.
- para identificar las principales necesidades de apoyo a contingencias aeroportuarias (orientación e instrucción) para los Estados, la Oficina Regional NACC de la OACI enviará un cuestionario electrónico a las autoridades de aviación civil de los Estados de la Región CAR (Conclusión NAM/CAR/CONT/3/01). Con el fin de alinear los esfuerzos comunes, se informó a la Reunión que existen varias actividades e iniciativas de cooperación regional en la Región CAR para una mejor preparación y respuesta ante eventos de emergencia y desastres, y para la asistencia humanitaria,



tales como:

la Asistencia Humanitaria y Respuesta a Desastres en la Aviación (HADRA), el Programa Mundial de Alimentos (WFP), el CARRG, la asociación "Preparar Aeropuertos para Desastres (GARD)" y CADENA.

4.2.38 En vista de la ejecución de estas iniciativas, la Oficina Regional NACC de la OACI lidera el alineamiento de estos esfuerzos, como lo hizo en el evento de la Campaña de Seguridad Aérea conducido en conjunto con WFP e IATA para la discusión y presentación de los resultados de cada una de estas iniciativas sobre cómo preparar mejor el sistema de aviación civil para gestionar eventos de emergencia y contingencia, para consecuentemente estar preparados/as para la asistencia humanitaria y respuesta a desastres, mediante el transporte de bienes y materiales.

4.2.39 A través de la IP/23, Estados Unidos informó sobre los esfuerzos actuales que el CARRG está realizando con la Oficina Regional NACC de la OACI y ACI-LAC, para abordar aspectos fundamentales que permitan a los explotadores aeroportuarios responder ante una emergencia, detallando su "Programa de asistencia por huracanes de aeropuerto a aeropuerto" (AAHA) que los explotadores de aeropuertos pueden contactar para obtener asistencia relacionada con un evento de emergencia.

CANSNET

4.2.40 Bajo la NE/19, la Secretaría presentó los avances del Proyecto RLA22801, “Red de Telecomunicaciones para los Servicios de Navegación Aérea del Caribe (CANSNET)”, proporcionando sus antecedentes como red MEVA y detallando los pasos necesarios para el proceso de licitación. La Secretaría enfatizó la necesidad de que los Estados cumplan estrictamente con los plazos establecidos para la implementación del proyecto, que incluye la firma del documento del proyecto (PRODOC) y la provisión de los recursos financieros correspondientes. En consecuencia, la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/11/7	APOYO A LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DEL PROYECTO CANSNET
<p>Qué: Que, debido a que se requiere que la nueva red de telecomunicaciones del Caribe (CANSNET) entre en operación para marzo 2025, cuando la actual red de comunicaciones de MEVA deje de operar, los Estados Miembros de la red apoyen y ejecuten en corto plazo las actividades necesarias para que el proyecto sea exitoso, como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) firmen el Documento de Proyecto (PRODOC) RLA22801; b) asignen los recursos económicos para proporcionar el pago al proyecto durante 2023; c) asignen los recursos necesarios para la implementación del proyecto durante 2024; y d) nominen un miembro al Grupo de Tarea Evaluación (ETF) en el rol de evaluador o de observador. 	<p>Impacto esperado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
<p>Por qué: La puesta en operación de la nueva red es un proyecto estratégico y de seguridad operacional para la región y reemplazará a la actual red de comunicación que está en su última fase de operación.</p>	
<p>Cuándo: Inmediatamente.</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Estados miembros de CANSNET</p>

4.2.41 En este sentido, la Reunión atestiguó la firma del Documento de Proyecto CANSNET RLA22801, firmado por los miembros de MEVA presentes: Bahamas, Cuba, Haití, República Dominicana, y el Secretario General de la OACI, en presencia de representantes de Estados Unidos, México y COCESNA. Los miembros del Proyecto restantes ausentes firmarán el Proyecto de Documento después.

Sistemas de aeronave no tripuladas

4.2.42 La Secretaría presentó la NE/05 resumiendo el trabajo realizado por la Oficina NACC de la OACI para apoyar la integración de las operaciones UAS en la Región CAR. Las operaciones de aeronaves no tripuladas y los servicios que brindan están creciendo exponencialmente, y una de las preocupaciones fundamentales es que los Estados no están preparados para estas operaciones y todo lo que conllevan. Uno de los mayores desafíos que enfrentan los Estados es el establecimiento de un marco regulatorio

para las Operaciones de Aeronaves No Tripuladas y la preparación y desarrollo de capacidades de los inspectores/as nacionales. Se enfatizó lo siguiente:

- una serie de documentación OACI disponible para apoyar a los Estados a elaborar sus reglamentos y procedimientos, entre otros, para la integración de estas operaciones en su espacio aéreo, tales como:
 - Sistemas aéreos no tripulados (UAS) para ayuda humanitaria y respuesta de emergencia (U-AID): <https://www.icao.int/safety/UA/UAID/Documents/ICAO%20U-AID%20Guidance%20Material.pdf>
 - Guías prácticas de la OACI para apoyar las operaciones de UAS: https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Toolkit-Operations_es.aspx
 - regulaciones vigentes de los Estados miembros, incluidos los Estados CAR, se pueden encontrar aquí: https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/State-Regulations_es.aspx
- los Estados están obligados a asignar personal para revisar, supervisar y determinar estadísticas sobre sus operaciones de aeronaves no tripuladas, y así los mecanismos necesarios para establecer/actualizar los reglamentos que rigen sus operaciones a fin de implementar mecanismos de seguridad y la correcta integración de estas aeronaves en su espacio aéreo.

4.2.43 IATA presentó la NI/32 para concientizar sobre la necesidad de una integración segura y eficiente de los UAS en el espacio aéreo. El ritmo al que está creciendo la industria del UAS no tiene precedentes. Con tasas de crecimiento tan altas, es fundamental encontrar el equilibrio entre el desarrollo de estándares de seguridad, normas inteligentes e innovación. Este equilibrio puede lograrse reconociendo los grupos de trabajo y las plataformas de la industria que pueden complementar la estrategia de trabajo de la OACI y, juntos, la industria y la OACI pueden dar forma al espacio aéreo del futuro. El enfoque de esta nota de estudio estará en los UAS que se utilizan con fines comerciales y excluye mitigaciones por riesgos generados por drones deshonestos. La Reunión agradeció estos aportes sobre UAS de IATA y acordó que deberían ser atendidos por el NACC/WG.

**Cuestión 5 del
Orden del Día**

Implementación regional NAM/CAR de seguridad de la aviación/facilitación

Actividades OACI NACC de Asistencia en Seguridad de la Aviación (AVSEC)/Facilitación (FAL)

5.1 Bajo la NE/12, y siguiendo el nuevo enfoque del Programa Sistémico de Asistencia (SAP) NACC, la Secretaría informó sobre las actividades realizadas y la asistencia brindada por la Oficina Regional NACC sobre AVSEC y FAL Desde la última reunión NACC/DCA y las actividades restantes planificadas para 2023 a saber:

- el apoyo de “Estados Campeones” proporcionado por Estados Unidos, República Dominicana y otros
- el desarrollo de grupos expertos nacionales AVSEC en Centroamérica y el Caribe
- el énfasis en la participación de Estados en eventos compartiendo buenas prácticas, intercambiar puntos de vista y difundir información: Conversaciones de AVSEC – Sistema de gestión de la seguridad de la aviación (SeMS), dos foros Internacionales de AVSEC, Webinar NACC de digitalización de la carga aérea, dos reuniones de coordinadores/as nacionales AVSEC de ECCAA, ACI *Airport Day* – Facilitación, CARICOM IMPACS – Reunión Especial de Jefes/as de Inmigración y Contralor/a de Aduanas (CICC), y XII Simposio GAP AVSEC
- el enfoque de asistir a los Estados con el Control de seguridad único (OSS)

5.2 También se ha brindado asistencia a través de los siguientes proyectos, iniciativas y actividades:

- misiones de Asistencia Técnica AVSEC (TEAM) a Belice (2) Costa Rica El Salvador, y México (2);
- Directrices generales y buenas prácticas sobre pasajeros/as con discapacidad;
- misión de evaluación de riesgos a Granada;
- Curso de Seguridad de la Carga y el Correo Aéreos;
- Taller de Ciberseguridad;
- Curso Nacional de Inspectores/as AVSEC y Capacitación en el Puesto de Trabajo (OJT) para Honduras;
- Curso de Gestión de Riesgos, y Taller de Cultura de Seguridad para Jamaica.

5.3 Considerando que la Implementación Efectiva (EI) actual del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) es inferior en las Regiones NAM/CAR a la mundial, la Reunión reconoció la necesidad de mejorar y apoyar estas actividades de asistencia a AVSEC, alentando a los Estados NAM/CAR a apoyar activamente los asuntos AVSEC y FAL, y formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/11/8		APOYO A LAS INICIATIVAS DE IMPLEMENTACIÓN Y PROYECTOS NACC AVSEC/FAL	
<p>Qué:</p> <p>Que, considerando la necesidad de mejorar los niveles de implementación de los Anexos 9 y 17 (FAL y AVSEC) a través del compromiso continuo por parte de los Estados para perfeccionar los proyectos eficaces de asistencia e iniciativa AVSEC/FAL desarrollados por la OACI, los Estados y Organizaciones Internacionales NAM/CAR:</p> <p>a) reafirmen su compromiso y apoyo a las iniciativas y proyectos de implementación NACC AVSEC/FAL; y</p> <p>b) aseguren la active participación de sus respectivos puntos focales en los grupos expertos AVSEC/FAL y las actividades elaboradas por la OACI en apoyo a la implementación AVSEC/FAL bajo los diferentes proyectos e iniciativas a más tardar en la NACC/DCA/12.</p>		<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>	
<p>Por qué:</p> <p>Para asegurar la eficacia de las iniciativas de implementación AVSEC/FAL de la Oficina Regional NACC de la OACI hacia el aumento de la implementación efectiva de los Estados en USAP.</p>			
<p>Cuándo: NACC/DCA/12.</p>		<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>	
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>		<p>COCESNA</p>	

5.4 Bajo la P/08, la Secretaría proporcionó un panorama del USAP –Enfoque de Monitoreo Continuo (CMA), subrayando el importante papel del programa y la necesidad del suministro de información crítica para facilitar la prestación de asistencia específica y adaptada a los Estados. Se comentó el uso de los Cuadros de mando (*dashboards*) NACC de AVSEC como una referencia de implementación a seguir.

5.5 En la P/10, la Secretaría presentó la función del Programa de seguridad (ISD-SEC) de desarrollo y apoyo a la implementación de la OACI y cómo contribuye a mejorar la seguridad de la aviación mediante la prestación de asistencia e instrucción. Se detalló el uso de la extensa red de centros de formación, así como la diversidad de material de orientación y formación disponible. La Secretaría destacó la importancia de implementar una cultura de seguridad fuerte y eficaz como complemento al SAP NACC.

5.6 Bajo la P/04, la Secretaría presentó los desarrollos y las actualizaciones recientes en el programa de FAL, haciendo hincapié en las enmiendas en el Anexo 9 y el avance en el Programa de Identificación de Viajeros/as (TRIP) y el Directorio de Claves Públicas (PKD). Se comentó el uso de los Cuadros de mando NACC de FAL como una referencia de implementación a seguir.

5.7 A través de la NI/13, Cuba informó a la Reunión de la aviación civil internacional sobre la aplicación de su Formulario denominado D'Viajeros, que constituye un mecanismo para facilitar los controles de las autoridades en frontera y mejora la experiencia de los/as viajeros/as en las terminales aéreas, destacando que los/as viajeros/as deben proporcionar información veraz de tipo general, de índole migratoria, sanitaria y de aduanas, pudiendo acceder al formulario a través de la página <https://www.dviajeros.mitrans.gob.cu/>

5.8 A través de la NI/14, Cuba compartió los avances de sus proyectos e iniciativas AVSEC/FAL, incluyendo la asistencia técnica proporcionada por Especialistas Regionales NACC de la OACI y el curso virtual para Inspectores/as Nacionales en Seguridad de la Aviación, además de fortalecer los Comités de FAL. Se proyecta continuar elevando los niveles de seguridad actuales alcanzados, mantener actualizado los resultados del cumplimiento de los procedimientos para la implementación del Plan Global para la seguridad de la aviación (GASeP), perfeccionar los programas de instrucción y proseguir con la coordinación en materia de FAL.

Asistencia y actividades sobre ciberseguridad

5.9 En la NE/04, la Secretaría informó que la Oficina Regional NACC ha desarrollado un plan de trabajo para cubrir en materia de ciberseguridad las áreas de AVSEC y los ANS, considerando la vulnerabilidad del sistema estatal a los ciber-ataques. La OACI en sus últimas Asambleas ha proporcionado recomendaciones y lineamientos para que los Estados trabajen en este tema, principalmente asegurándose de que las medidas en aplicación protejan, según corresponda, la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas y/o datos críticos identificados. Dichas medidas también deberían incluir, entre otras cosas, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministro, separación de redes y protección o limitación de las capacidades de acceso remoto, según corresponda y de acuerdo con la evaluación de riesgos efectuada por las autoridades nacionales correspondientes. Este informe mencionó nuevas actividades de ciber-seguridad relacionadas en apoyo a los Estados, y las medidas de ciberseguridad ANS incluidas en el análisis de instalaciones y servicios ANS en dos Estados NACC, previsto para 2023/2024.

5.10 Bajo la P/09, la Secretaría presentó los avances en AVSEC y ciberseguridad. La Secretaría detalló la enmienda 18 al Anexo 17 y el poco avance en la implementación del GASeP. Se destacaron los resultados de la evaluación interna del GASeP que, entre otras cosas, señaló la necesidad de revisar el Plan, adoptando metas aspiracionales a valores más realistas. También se detalló la estrategia de seguridad cibernética de la aviación de la OACI y la segunda edición del Plan de acción de seguridad cibernética, publicado en enero de 2022.

5.11 Por medio de la NE/28, los Estados de Centroamérica presentaron las principales actividades de COCESNA implementadas en materia de ciberseguridad, recomendando que otras organizaciones/Estados compartan las lecciones aprendidas, y los beneficios obtenidos con sus implementaciones en este tema bajo el liderazgo/la coordinación de la OACI.

5.12 A través de la NI/15, Cuba ofreció un panorama sobre las acciones que lleva a cabo el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) en el desarrollo del Plan de acción de ciberseguridad de la Aviación Civil de Cuba, destacando que este aplica los siete pilares de la Estrategia de ciberseguridad, e incluye los recursos y las acciones para el logro de un enfoque sistémico de la gestión de la ciberseguridad, con el objetivo final de elaborar un enfoque consistente en un sistema de sistemas, que permita a la

aviación civil adaptarse oportunamente y, por consiguiente, resistir a nuevas amenazas, sin que se produzcan trastornos significativos.

5.13 A través de la NI/26, República Dominicana informó sobre sus iniciativas en curso y los avances en materia de ciberseguridad, cuyo objetivo es salvaguardar las infraestructuras críticas de manera segura y confiable. Se destacó su la ley de ciberseguridad, la actualización de políticas, la capacitación continua de los recursos humanos de la Organización, así como las medidas futuras para seguir mejorando sus medidas de ciberseguridad.

5.14 La Reunión tomó nota que el Grupo Regional AVSEC/FAL se reunió en Santo Domingo, durante la Undécima Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/11) del 21 al 23 de junio de 2023, y que varias de las notas presentadas en la NACC/DCA/11 ya se habían revisado e implementado por el Grupo Regional, como informó el Vice-Presidente del AVSEC/FAL/RG, Sr. Dionisio de la Rosa (República Dominicana). Dichas notas fueron:

- NE/14, eventos e incidentes con cigarrillos electrónicos en las cabinas de pasajeros de aeronaves comerciales
- NE/33, Memorando de Entendimiento para el reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación civil para las Bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB)
- NE/35, Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC) construyendo una cultura de seguridad
- NE/36, Desarrollo e implementación de creación de medidas preventivas contra la aleatoriedad y la imprevisibilidad en la seguridad de la aviación (APEC)
- NE/37, Mejora de la conectividad de grupos regionales con el grupo experto seguridad de la aviación
- NE/48, Cómo abordar el aumento de incidentes causados por pasajeros disruptivos y/o perturbadores en los vuelos
- NE/50, Reconocimiento de Equivalencia
- IP/17, Sistemas portátiles de defensa aérea (MANPADS)
- NI/24 desarrollo de República Dominicana en materia de AVSEC, NI/25 medidas para sancionar a personas disruptivas
- NI/27, sistema de certificación del personal AVSEC
- NI/30, accesibilidad para las personas con discapacidad

5.15 Si bien los resultados entregables del AVSEC/FAL/RG sobre estas notas estarán disponibles en su respectivo informe de reunión, se informó a la Reunión sobre los resultados de la reunión AVSEC/FAL/RG/11 como sigue:

- a) se aprobó de manera unánime los nuevos Términos de Referencia (ToR) y se puso en práctica provisionalmente el Manual de Procedimientos a fin de recabar experiencia de uso e identificar potenciales mejoras, todo esto con el propósito optimizar y renovar la gobernanza, funcionamiento y organización del AVSEC/FAL/RG;
- b) recolectar e identificar, mediante una encuesta, cuyo borrador presentó la CLAC, las necesidades y prioridades para la implementación de facilitación y reflejarlo en el programa de trabajo del AVSEC/FAL/RG, incluyendo los temas relacionados con personas con discapacidad y/o movilidad reducida;

- c) que la Secretaría, en coordinación con la Sede de la OACI, proponga un mecanismo o proceso de relación entre el AVSEC/FAL/RG y los grupos expertos OACI que sean pertinentes y que Estados Unidos, con apoyo de la Secretaría, promueva la coordinación entre los Estados del AVSEC/FAL/RG que tienen miembros en los grupos expertos de la OACI, para que ellos pasen sistemáticamente a aportar a esos grupos expertos los temas de interés regional;
- d) que el Grupo de Trabajo de Control de Seguridad Único (CSU) del AVSEC/FAL/RG (Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Estados Unidos, Jamaica, Panamá, Perú República Dominicana, Trinidad y Tabago, Uruguay, COCESNA e IATA) continúen sus actividades de trabajo sobre el CSU, en especial con los países que poseen alguna experiencia práctica, así mismo que los Estados y las Oficinas Regionales de la OACI pidan a la alta dirección de los Estados el apoyo legal/regulatorio para implementar el CSU;
- e) que los Estados interesados en el reconocimiento de STEB propuesto por Centroamérica, contacten con COCESNA para compartir su experiencia y que COCESNA reporte su avance en este sentido.
- f) que la Secretaría, en representación del AVSEC/FAL/RG, envíe el interés del grupo en la actualización del GAsEP al coordinador del Grupo de tarea del GAsEP del grupo de expertos de la OACI.
- g) COCESNA traducirá al español e inglés el Manual para Identificación y Gestión de Manejo de Factores y Errores Humanos para su Análisis, presentado por Brasil que será compartido por la Secretaría a través de la página web del AVSEC/FAL/RG.
- h) que, en la medida de lo posible, se tenga en cuenta la temporada de huracanes para la programación de eventos del AVSEC/FAL/RG en Estados o Territorios del Caribe; y
- i) la Secretaría coordine con el Grupo RASG-PA los asuntos expuestos por República Dominicana sobre cigarrillos electrónicos como parte de la temática de mercancías peligrosas y reportar su resultado.

5.16 Estados Unidos reconoció y agradeció al Vice-Presidente del AVSEC/FAL/RG, Sr. Dionisio de la Rosa, por el resumen de actividades de la reciente reunión. Estados Unidos apreció ver la implementación de la NE/37 y alentó a los Directores Generales a apoyar a su personal en el trabajo crítico AVSEC y FAL en las regiones y en los Grupos de Trabajo del Grupo Experto AVSEC de la OACI como se especificó en la NE/37 y la IP/17. Estados Unidos también subrayó los resultados de los proyectos liderados por la Administración de Seguridad del Transporte (*Transportation Security Administration*) de construcción de aleatoriedad e impredecibilidad en las contramedidas de seguridad de la aviación, así como de la cultura de seguridad bajo los auspicios de la APEC. Estados Unidos alentó a los Directores Generales y a la Secretaría de la OACI a compartir las guías de mejores prácticas ampliamente y solicitó asistencia con el trabajo del Grupo de Trabajo sobre Material de Orientación del Grupo Experto de la OACI para incorporar las Guías de las Mejores Prácticas en un material de orientación si existe el interés y la disponibilidad. La Reunión tomó nota y aceptó estas acciones.

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

Mejoras al transporte aéreo en la región

6.1 Bajo la P/11 y la NI/29, la Secretaría presentó las actuales mejoras en transporte aéreo en las Regiones NAM/CAR y proporcionó actualizaciones acerca de pronósticos económicos y de tránsito a nivel mundial y en NACC, y sobre el trabajo de la OACI relacionado con la política y la regulación del transporte aéreo, así como con la gestión de la infraestructura, destacando lo siguiente:

Pronósticos de tránsito

- en 2022, la capacidad de asientos ofrecidos por las compañías aéreas se recuperó en alrededor del 80% de los niveles anteriores a la pandemia, y el número de pasajeros/as se recuperó en más del 70%. La recuperación del tránsito en las Regiones NAM/CAR mostró algo más de resistencia en comparación con el ritmo medio mundial en 2022, con una recuperación del tránsito total de pasajeros/as del aproximadamente 84% del nivel anterior a la pandemia. El tránsito internacional y nacional de pasajeros/as en NACC se recuperó hasta aproximadamente el 72% y el 80%, respectivamente. El tráfico de mercancías en 2022 registró un 107% del nivel de 2019
- las estimaciones actuales para la carga aérea en 2022 pueden compararse con los niveles de 2021, a la vez que muestran un crecimiento marginal en comparación con el nivel anterior a la pandemia
- la OACI prevé que la demanda de pasajeros/as aéreos/as en 2023 se recupere rápidamente a los niveles anteriores a la pandemia en la mayoría de las rutas en el primer trimestre y que a finales de año se alcance un crecimiento en torno a un 3% superior a las cifras de 2019
- Se espera que los Ingresos por pasajero/a-kilómetro (RPK) entre 2019 y 2023 procedentes de la región sigan de cerca la previsión de recuperación mundial, alcanzando el 97% de los niveles de 2019 para finales de 2023.

Datos y análisis de aviación

- La Reunión tomó nota de la disponibilidad de la OACI de tableros de mando de inteligencia empresarial en línea para la toma de decisiones basada en datos, y que cada Estado miembro ha recibido una licencia gratuita (véase la Comunicación a los Estados 22/67).
- Igualdad de género en la aviación mundial. La OACI ha publicado nuevos tableros de mando analíticos sobre la participación del personal femenino de aviación con licencia en la mano de obra, y se espera que el acceso de los países a los nuevos datos y el conocimiento de los mismos conduzcan a objetivos mejor informados y a la elaboración de políticas que ayuden a reducir la todavía significativa brecha de género en la aviación.

Liberalización del transporte aéreo

- Se recordó a los Estados a que tuvieran en cuenta y aplicaran la Visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional en sus políticas y prácticas reglamentarias. Por ello, la OACI se ha embarcado en la mejora del diálogo y el intercambio de información entre los Estados miembros y el sector sobre la liberalización del acceso al mercado

de los servicios de pasajeros/as y carga aérea a través de diversos foros, entre ellos el evento anual de negociación de servicios aéreos de la OACI (ICAN) y la base de datos del Acuerdo Mundial sobre Servicios Aéreos ([WASA](https://data.icao.int/wasa))(<https://data.icao.int/wasa>).

- El trabajo actual de los Grupos expertos de la OACI para la Liberalización de la propiedad y el control de las compañías aéreas, acuerdo específico para liberalizar aún más los servicios de carga aérea, las operaciones de aeronaves no tripuladas y la respuesta a la crisis

Competencia

- Los Estados han de considerar el Compendio de políticas y prácticas de competencia (<https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/0-default.aspx>) y compartir con la OACI información actualizada sobre sus respectivas políticas y prácticas en materia de competencia.

Protección de los consumidores y planificación de la respuesta en caso de emergencia

- Se exhortó a los Estados ratificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal de 1999) y aplicar los Principios fundamentales de la OACI sobre protección del/de la consumidor/a. También se alentó a los Estados miembros a mantener informada a la OACI de las experiencias adquiridas o los problemas encontrados en su aplicación
- los Estados han de continuar tomando en consideración el Compendio sobre protección de los consumidores (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>) y el Compendio sobre el plan de respuesta de emergencia de los Estados (<https://www.icao.int/sustainability/ERP/Pages/Compendium.aspx>).

Gestión de infraestructuras

- Los Estados han de tomar nota del trabajo en curso de la Octava Reunión Conjunta del Grupo de Economía Aeroportuaria y el Grupo de Economía de los Servicios de Navegación Aérea (AEP-ANSEP/8) y la revisión de las políticas de la OACI sobre la Revisión de las políticas de la OACI sobre tasas aeroportuarias y servicios de navegación aérea
- Los Estados han de seguir la actualización de las orientaciones de la OACI sobre economía de los servicios de navegación aérea sobre la tarificación de los servicios de navegación aérea y la gestión económica y financiera
- Los Estados han de aplicar las nuevas orientaciones y herramientas para apoyar las decisiones de inversión en la financiación de infraestructuras de aviación con el Manual independiente *sobre análisis económicos y financieros para proyectos de infraestructuras de aviación* (Doc 10170)
- El trabajo en curso para elaborar orientaciones sobre la financiación de la prestación de servicios a la aviación civil para abordar la recuperación de los costos de la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos (MET) y la prestación de servicios de información meteorológica espacial, así como evaluar los aspectos económicos de los sistemas aéreos no tripulados (UAS) y explorar posibles mecanismos de financiación para apoyar su funcionamiento
- Se introducen mejoras continuas en la aplicación en línea de Aero Tariffs (tarifas aéreas) (<https://data.icao.int/aerotariffs>), que convierte el Doc 7100 impreso en una herramienta web. La aplicación proporciona una plataforma analítica en la formulación y evaluación comparativa de los aeropuertos y el sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea.

6.2 La liberalización del transporte aéreo en la Región CAR trae numerosos beneficios para los Estados y sus ciudadanos/as. Estos beneficios son fundamentales para el aumento del tráfico de pasajeros/as y carga, mayor conectividad y competitividad en las rutas, ingreso de nuevos explotadores aéreos, disminución del precio de los boletos aéreos, mayor aporte al PIB, aumento del turismo y de ingresos percibidos, entre otros.

6.3 Como tal, se condujo un Panel de Recuperación de la conectividad aérea en la región para discutir la conectividad y frecuencia de vuelos, evaluando las buenas prácticas de otras regiones e intercambiando ideas y visiones en torno a una mayor recuperación de la conectividad aérea en la región. Estuvo liderado por el Sr. Vallín de México con la participación de Bahamas, Costa Rica, Francia (Antillas Francesas), ALTA y la CLAC. Se subraya de estas intervenciones lo siguiente:

a) México mencionó sus retos principales para aumentar la conectividad aérea en los últimos dos años para Operaciones de pasajeros/as y carga, así como las mejores prácticas observadas durante la pandemia COVID-19, en la cual:

- México no cerró operaciones nacionales ni internacionales
- no se establecieron restricciones a los transportistas extranjeros para reiniciar operaciones en territorio mexicano
- durante la pandemia se facilitó la operación de vuelos internacionales de rescate, humanitarios y de movimiento de carga, sin restricciones
- aunque México aún no participa en la liberalización plena del transporte aéreo internacional, en virtud de que la Ley de Aviación Civil y la Política Aeronáutica Nacional, en materia de negociación de convenios internacionales, establecen condiciones de reciprocidad real y efectiva y se fomenta la competencia efectiva, permanencia, calidad y eficiencia en el servicio y desarrollo de los servicios de transporte aéreo

b) Francia reportó que para encarar los desafíos de conectividad aérea, su experiencia fue negociar y finalizar arreglos administrativos en la región para dar a los transportistas aéreos más predictibilidad y estabilidad en términos de derechos de tránsito, promover que los explotadores aeroportuarios mejoraran su oferta aeroportuaria, alentar la apertura de nuevas rutas y apoyar a los exploradores en la implementación de regulaciones específicas tales como que la autorización de explotador de tercer país vuele en el espacio aéreo de la Unión Europea. Francia ha promovido alianzas tipo Caribsky (Air Antilles, Winair, Liat, Dominica) para facilitar la interconexión y la reducción de costos de operación, así como para asegurar que los aeropuertos de las Antillas Francesas tengan programas de desarrollo para mejorar la experiencia del público pasajero garantizando al mismo tiempo un alto nivel de seguridad y de implementación de protección al medioambiente. Francia mencionó sus dos acciones concretas por parte de las autoridades del Estado y locales para apoyar el Desarrollo de la conectividad aérea, a saber: a) organizar reuniones periódicas anuales con los explotadores para comprender sus necesidades e identificar maneras de ayudarles; y b) organizar conferencias para permitir a las partes interesadas en el sector del transporte aéreo en Martinica compartir observaciones sobre las fortalezas y debilidades del modelo actual e identificar acciones colectivas a tomar para mejorar la conectividad de Martinica en su ambiente del Caribe (conectividad, atracción turística, estructura de alojamientos, etc.).

- c) Bahamas compartió sus experiencias con su servicio eficaz de chárter aéreo comercial dentro del Estado, haciendo hincapié en el estado de su acuerdo de servicios aéreos con diferentes Estados y finalmente recomendó lo siguiente:
- aumento de negociaciones bilaterales y Acuerdos de Servicios Aéreos entre Estados en la región, lo que conlleva un crecimiento mayor del tránsito de la aviación en la región y conectividad aérea mejorada
 - mayor involucramiento gubernamental para mejorar la conectividad aérea a través de políticas y regulaciones que influenciarían una mayor conectividad aérea y crecimiento económico en la región.
 - colaboración perfeccionada entre quienes hacen las políticas, reguladores, aerolíneas regionales e internacionales, explotadores aeroportuarios y otras partes interesadas de la aviación, el turismo y la industria del comercio para crear o mejorar las condiciones y facilita una conectividad aérea mejorada en la región.
 - Creación de centros aeroportuarios regionales adicionales para facilitar el turismo y el comercio.
 - Mejoras a los aeródromos y ANS para facilitar el acceso a más aeródromos en la región de viajes aéreos nacionales e internacionales.
 - Introducción de aeronaves más pequeñas en más aeródromos dentro de la región, facilitando mayor frecuencia de tránsito aéreo en áreas más remotas donde la demanda puede existir.
 - Mayor colaboración entre transportistas aéreos grandes y pequeños, hoteles y grupos de *resorts*, y uso de transportistas más pequeños y hoteles más pequeños para distribuir al público pasajero en otros destinos dentro de los Estados miembros y dentro de la región.
- d) La CLAC informó sobre su trabajo actual con todos los Estados LACAC sobre la 7a Libertad para operaciones de carga y la promoción en curso para que se concluyan estos arreglos hacia mayor liberalización aérea entre los Estados en el continente americano.
- e) ALTA compartió la perspectiva de las aerolíneas hacia los beneficios y las oportunidades y el compromiso de las aerolíneas en el crecimiento de la aviación con los arreglos de liberalización y la promoción entre todas las partes interesadas de la aviación como una manera de mejorar el desarrollo de la aviación y el crecimiento en el Caribe.

6.4 Todos los diferentes panelistas informaron sobre sus acciones a tomar para reducir los costos operativos de las aerolíneas para incentivar la conectividad, cómo afectaron la infraestructura aeroportuaria y de servicios de navegación aérea la conectividad aérea sostenible, y el impacto de la voluntad política y del desarrollo de la aviación del Estado en la competencia entre líneas aéreas.

6.5 Finalmente, la Reunión atestiguó el Protocolo de Enmienda al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los gobiernos de República Dominicana y de la República de Cuba, suscritos por el Sr. Marte, Presidente de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana y el Sr. Daniel López, Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba. Con este Protocolo, el crecimiento del transporte aéreo entre ambos Estados se proyecta de manera importante a más vuelos y operaciones aéreas con base en la colaboración



**Cuestión 7 del
Orden del Día**

Promoción e implementación de acciones regionales para la protección al medioambiente

7.1 La Reunión tomó nota de las recomendaciones e información suministradas durante el Taller de Alto Nivel para Directores Generales sobre el Objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) sobre el medio ambiente, Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI y Planes Maestros de Aviación Civil (CAMP) proporcionada a los Directores Generales de Aviación Civil NACC del 28 de junio de 2023, reconociendo la importancia para todos los Estados y la comunidad de la aviación de participar activamente y comprometerse a lograr las metas de aviación establecidas para la protección del medioambiente para descarbonizar la aviación y cero emisiones de CO₂ para el año 2050.

7.2 La NE/23, presentada por la Secretaría, proporciona una actualización sobre los recientes progresos y acciones de la OACI para hacer frente al cambio climático, incluyendo la adopción y aplicación de un objetivo mundial a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050, las últimas actualizaciones sobre la iniciativa de los Planes de Acción Estatal (SAP) de la OACI, los avances en la Asistencia, Creación de Capacidad y Formación de la OACI para los Combustibles Sostenibles de Aviación (ACT-SAF), y las actividades de divulgación que allanan el camino hacia la tercera Conferencia de la OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF/3).

7.2 Al tiempo que acordaban el LTAG neto cero para 2050 en el 41º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2022, los Estados y la industria han ido aplicando el Sistema de Compensación y Reducción de Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). CORSIA es el único mecanismo basado en el mercado aplicable a la aviación internacional. El documento informativo NACC/DCA/11-IP/16 ofrece una visión general de las últimas novedades sobre CORSIA.

7.3 La Reunión fue informada de la LTAG 2050 neto cero, que incluye las siguientes características clave:

- Nivel de ambición: Se alienta a la OACI y a sus Estados miembros a trabajar juntos para esforzarse por lograr un objetivo colectivo mundial a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050, en apoyo del objetivo de temperatura del Acuerdo de París.
- Seguimiento de los progresos: La Asamblea solicita al Consejo que supervise periódicamente los avances en la aplicación de todos los elementos del conjunto de medidas para la consecución de los objetivos a largo plazo;
- Planes de acción estatales: La Asamblea reiteró el importante papel de los Planes de Acción Estatales, motivando a todos los Estados a presentar y actualizar planes de acción para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, esbozando políticas, acciones y hojas de ruta, incluyendo proyecciones a largo plazo, y pide al Consejo que proporcione orientación y asistencia, por ejemplo, para identificar posibles fuentes de financiación para la aplicación de los planes de acción;

- Medios de implantación: La Asamblea reconoció que la OACI podría utilizar varias modalidades y/o mecanismos de financiación posibles y solicita al Consejo que inicie medidas o mecanismos específicos para que la OACI facilite un mejor acceso a la financiación para los países en desarrollo y los Estados que tengan necesidades particulares, y que considere el establecimiento de una posible iniciativa de financiación o mecanismo de financiación en el marco de la OACI, para informar al 42º período de sesiones de la Asamblea.
- Acciones en materia de tecnología, operaciones y combustibles: La Asamblea solicitó acciones específicas para el Consejo y los Estados en las áreas de tecnología, operaciones y combustibles, incluyendo la convocatoria de la CAAF/3) en 2023.

Iniciativa de Planes de Acción Estatales de la OACI

7.4 Hasta abril de 2023, 136 Estados que representan más del 98% del tránsito aéreo internacional mundial en toneladas-kilómetro de pago (RTK) han presentado voluntariamente sus Planes de Acción Estatales (SAP) a la OACI.

7.5 En consonancia con los párrafos 10 a 13 de la parte dispositiva de la Resolución A41-21, se alienta a todos los Estados a que actualicen y presenten los SAP cuantificados a la OACI lo antes posible, preferiblemente antes de finales de junio de 2024, que incluyan las innovaciones en tecnologías y energías más limpias, esbocen las respectivas políticas, acciones y hojas de ruta, incluidas las proyecciones a largo plazo, y garanticen el uso de los mejores datos disponibles con el apoyo de las orientaciones y herramientas de la OACI.

Programa ACT-SAF de la OACI

7.6 En junio de 2022, antes del 41º período de sesiones de la Asamblea, se puso en marcha el programa de la OACI de asistencia, creación de capacidad y formación para los combustibles de aviación sostenibles, con el fin de proporcionar apoyo adaptado a los Estados en las distintas fases de desarrollo y despliegue de SAF, facilitar las asociaciones y la cooperación en iniciativas SAF bajo la coordinación de la OACI, y servir de plataforma para facilitar el intercambio de conocimientos y el reconocimiento de todas las iniciativas SAF en todo el mundo.

7.7 Las actividades previstas en el marco del ACT-SAF incluyen programas de formación, estudios de viabilidad, apoyo a la certificación SAF y desarrollo de políticas, así como la ejecución de proyectos SAF específicos y el establecimiento de asociaciones entre Estados y otras partes interesadas. A este respecto, se ha desarrollado la plataforma ACT-SAF de la OACI, accesible en el sitio web de la Organización. En mayo de 2023, 75 Estados y 39 organizaciones se han adherido formalmente al programa ACT-SAF y están reconocidos en el sitio web de la OACI.

7.8 Los Estados NACC apoyan completamente las LTAG y las actividades ACT-SAF, como tal, Bahamas, Belice, Guatemala y Haití firmaron el Programa ACT-SAF durante la reunión NACC/DCA/11. Asimismo, se informó a la Reunión acerca de que Haití se unió al Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA).





Seminarios regionales sobre medio ambiente (abril / mayo de 2023)

7.9 Como parte de las actividades preparatorias de la CAAF/3 que se celebrará en noviembre de 2023, la OACI organizó una serie de seminarios regionales presenciales en abril y mayo de 2023, para dar a conocer los resultados del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI y el progreso de los trabajos relacionados con el SAF, los combustibles de aviación con bajo contenido de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación, así como para intercambiar opiniones de los Estados sobre las expectativas para la CAAF/3. Para las Regiones NAM/CAR y SAM se realizó un Seminario Regional los días 24 y 25 de abril en República Dominicana.

OACI CAAF/3 (noviembre de 2023)

7.10 La CAAF/3 se convocará del 21 al 24 de noviembre de 2023 en Dubai, E.A.U., como evento presencial con el siguiente orden del día:

- Preparando el terreno - Últimos avances en tecnología de energías más limpias para la aviación internacional y su contribución al Objetivo Aspiracional a Largo Plazo;
- Apoyar políticas que fomenten el desarrollo y despliegue de energías más limpias para la aviación;
- Asistencia y capacitación para una energía más limpia;
- Financiación de energías más limpias
- Revisión de la Visión 2050 de la OACI para la SAF, incluyendo el LCAF y otras energías más limpias para la aviación, con el fin de definir un marco global.

7.11 Bajo la NE/24, los Estados Centroamericanos reconocieron que es necesaria una coordinación eficaz entre los Estados para garantizar que ACT-SAF genere los resultados para mantener la intención de alcanzar los objetivos planteados, especialmente considerando los potenciales diferenciados de cada región, los requerimientos técnicos y normativos, que deben desarrollarse para aumentar la producción. De este modo, se invitó a los Estados NACC a participar en el grupo Ad hoc conformado en la Macrotarea de medioambiente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), el cual es liderado por los Estados de Brasil y Guatemala con el objeto de formular propuestas, discutir posiciones comunes y presentar las necesidades de la región en la CAAF/3.

7.12 Guatemala, en nombre de los Estados centroamericanos, presentó la NE/25 sobre ALIANZA POR UNA AVIACIÓN SOSTENIBLE (ALAS) promovida por dichos Estados y acompañada por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que aspira convertirse en un mecanismo de coordinación regional para facilitar la transferencia tecnológica, así como los recursos necesarios para facilitar a los Estados en vías de Desarrollo la transición a un sector aéreo sostenible, en consonancia con los objetivos medioambientales a los que aspira la OACI, así como juntamente con la aviación. La Alianza puede lograrse a través de iniciativas bilaterales, multilaterales que coadyuven a la consecución de los objetivos planteados en materia ambiental para impulsar la reducción, mitigación y adaptación al cambio climático en diferentes esferas de actuación, promoviendo soluciones que faciliten al sector aéreo internacional la consecución de sus objetivos ambientales sin poner en riesgo su ritmo de crecimiento. La iniciativa ALAS aspira convertirse en un mecanismo de coordinación entre los diferentes actores del sector aéreo internacional para establecer medios prácticos para la asistencia financiera, la transferencia de tecnología y los esfuerzos de creación de capacidades hacia el logro del LTAG establecido.

7.13 La NE/45 proporcionó una actualización sobre las contribuciones de ACI-LAC a la reducción de las emisiones de CO₂ en los aeropuertos, principalmente instando a los miembros de los aeropuertos a comprometerse con la Meta de Carbono a Largo Plazo y brindando documentos y herramientas de mejores prácticas de gestión del carbono, como la Acreditación del Carbono Aeroportuario y la Herramienta de información sobre emisiones y carbono aeroportuario (ACERT). La acreditación de carbono del aeropuerto permite a la industria realizar un seguimiento del rendimiento de la gestión del carbono de aeropuertos acreditados. De mayo de 2019 a mayo de 2021, aeropuertos participantes en el programa en todo el mundo lograron una reducción de 347,718 toneladas de CO₂ respecto al año anterior sobre la base de un promedio móvil de 3 años. De estas reducciones, 73,523 toneladas fueron aportadas por los aeropuertos de Asia Pacífico y Oriente Medio.

7.14 Estados Unidos presentó la nota NE/22, que describe algunas de las políticas y metas relacionadas con el desarrollo y despliegue de Combustibles de aviación sostenibles (SAF) en Estados Unidos. Además, describe sus esfuerzos para colaborar con socios internacionales para aumentar las capacidades para desarrollar y desplegar los SAF globalmente, enfatizando el trabajo dentro de las Regiones NAM/CAR. Explicó el trabajo del Centro de Excelencia (COE) ASCENT sobre Combustibles alternativos para reactores y el medioambiente durante varios años y que con su Proyecto 93 de ASCENT de las universidades ASCENT COE y se centrará en tres áreas geográficas distintas con diferentes características: América Latina y el Caribe (LAC), África y el sudeste asiático. Finalmente, instó a los Estados NACC a considerar unirse al CAEP, en particular a los Estados que tienen experiencia en el Consejo de la OACI o que tienen interés en ampliar su participación en asuntos ambientales.

7.15 Francia agradeció a Estados Unidos por su Nota y señaló que el uso de SAF es un factor clave para lograr nuestro objetivo de descarbonizar la aviación. La Unión Europea (UE) ha elegido un método de acción ligeramente diferente, pero con el mismo objetivo, el de estimular la producción. La UE ha decidido establecer un reglamento que tiene como objetivo aumentar tanto la demanda como la oferta de SAF, al tiempo que garantiza la igualdad de condiciones en todo el mercado del transporte aéreo de la UE. Concreta y resumidamente, las aerolíneas tendrán una obligación cada vez mayor de incorporar SAF: a partir de 2025, al menos el 2% de los combustibles de aviación serán verdes, y esta proporción aumentará cada cinco años: 6% en 2030, 20% en 2035, 34% en 2040, 42% en 2045 y 70% en 2050.

7.16 IATA presentó la NE/46 llamar la atención sobre esfuerzos de los estados orientados a limitar o reducir las emisiones de los motores de los aviones mediante la aplicación de impuestos y gravámenes, considerando los temores y efectos negativos esperados de tales acciones en los operadores de las aerolíneas, particularmente los de los países en desarrollo y de la economía local, y por lo tanto recomendó a los Estados seguir lo contenido en las Políticas de la OACI en materia de Tributación al Transporte Aéreo Internacional (Doc 8632). La Reunión tomó nota de esta recomendación.

7.17 La NI/20, la NI/21 y la P/12 de EASA tuvieron como objetivo informar a las Autoridades de Aviación Civil de la Región de Norteamérica, Centroamérica y Caribe sobre la publicación de la primera Guía de la CEAC sobre Combustibles de Aviación Sostenible (SAF). Asimismo, EASA informó a las Reunión sobre diversas actividades en el campo de los Combustibles Sostenibles para la Aviación (SAF) que la EASA está llevando a cabo desde octubre de 2020 con su “Programa de Aviación Sostenible” en línea con el marco normativo de protección del medio ambiente en la Unión Europea para incentivar la descarbonización del sector de la aviación y mejorar de manera continua su desempeño medioambiental. EASA alentó a la Reunión a actuar rápidamente, mientras antes mejor, especialmente a la luz de la próxima CAAF/3, y explorar junto con los ministerios de energía, medioambiente, industria y agricultura los potenciales singulares y las oportunidades de cada Estado de producir o usar SAF.

7.18 Cuba presentó la NI/07 con sus avances en materia de medio ambiente, enfocada a las actividades encaminadas a reducir las emisiones de CO₂ de la flota de aeronaves de los explotadores aéreos.

7.19 Siguiendo esas deliberaciones y el Taller LTAG/ACT-SAF, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/11/9	PARTICIPACIÓN EN EL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG) Y EL PROGRAMA ACT-SAF DE LA OACI	
<p>Qué:</p> <p>Que, considerando la premura y el compromiso activo de todas las partes interesadas de la aviación en el logro exitoso de los objetivos medioambientales de la aviación, los Estados:</p> <p>a) apoyen la aplicación del LTAG, en particular una mayor participación en el programa ACT-SAF de la OACI para promover el desarrollo y despliegue de SAF dentro y fuera de las Regiones NAM/CAR, mediante una estrecha coordinación en el marco de la OACI;</p> <p>b) presenten a la OACI, preferiblemente antes de finales de junio de 2024, planes de acción estatales actualizados y cuantificados, que incluyan innovaciones en tecnologías y energías más limpias, esbozando las respectivas políticas, acciones y hojas de ruta, incluyendo proyecciones a largo plazo y garantizando el uso de los mejores datos disponibles con el apoyo de las orientaciones y herramientas de la OACI;</p> <p>c) consideren participar en las diferentes iniciativas de promoción del Medioambiente y SAF como el Grupo Ad hoc Macrotarea del Medioambiente de la CLAC, el <i>Airport Carbon Accreditation Programme</i> de ACI-LAC, y otros a más tardar en la NACC/DCA/12; y</p> <p>d) apoyen y participen activamente en el proceso preparatorio de la CAAF/3, incluidos los eventos de evaluación del LTAG de la OACI y de consulta política/financiera previos a la CAAF/3 del 11 al 13 de julio de 2023, y el evento de consulta de resultados previo a la CAAF/3 en septiembre de 2023, con vistas a un sólido marco global de la OACI para una energía más limpia en la aviación que se acordará en la CAAF/3.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>	
<p>Por qué: Para asegurar la participación activa y el compromiso de los Estados y la industria para cumplir con los LTAG de aviación y la descarbonización de la aviación.</p>		
<p>Cuándo: NACC/DCA/12</p>	<p>Estado: <input type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>	
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>COCESNA</p>	

**Cuestión 8 del
Orden del Día**

Ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional

8.1 Bajo la NE/15 y la P/13, la Secretaría explicó los beneficios de algunos tratados de derecho aéreo internacional, proporcionando en particular resúmenes de las disposiciones y beneficios de seis de los instrumentos de derecho aéreo internacional más relevantes, e informando sobre el proceso de ratificación y un panorama de los recursos disponibles para asistir a los Estados con la ratificación.

8.2 Los seis tratados de derecho aeronáutico internacional más relevantes, que se listan más adelante, tienen por objeto, respectivamente, modernizar las normas de indemnización por responsabilidad derivada del transporte internacional de pasajeros, equipaje y carga; hacer frente a amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil; responder al aumento de la frecuencia y gravedad del comportamiento indisciplinado y perturbador a bordo de las aeronaves; y aumentar la representación de los Estados en el Consejo y la Comisión de Aeronavegación (ANC). Se informó a la Reunión sobre el estado de ratificación de cada Estado NACC con respecto a estos tratados de derecho aeronáutico internacional que son:

- El Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional [Artículo 50 (a)] (Doc 10077)
- El Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional [Artículo 56] (Doc 10076) (Montreal, 2016)
- El Protocolo de Enmienda al Artículo 50 (a)
- El Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Doc 9960)
- Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc 9959) (Beijing, 2010)
- El Protocolo para enmendar el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Doc 10034) (Montreal)

8.3 Se puede encontrar más información sobre la lista anterior de tratados [aquí.https://www.icao.int/secretariat/legal/Documents/Detailed_Information_Six_Key_Treaties_ES.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Documents/Detailed_Information_Six_Key_Treaties_ES.pdf) Esta lista no pretende ser exhaustiva y los Estados tal vez deseen considerar la posibilidad de ratificar otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional de los que aún no son parte. Una lista completa de instrumentos de derecho aeronáutico internacional está disponible en el sitio web de la colección de tratados de la OACI en www.icao.int/treaty.

8.4 El sitio web de la colección de tratados de la OACI (www.icao.int/treaty) proporciona recursos a los Estados para ayudarlos con la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional. La Colección de Tratados contiene paquetes administrativos que brindan pautas para la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional o para la adhesión a ellos con el fin de ayudar a los Estados en el proceso de ratificación. Estos paquetes administrativos contienen información sobre los antecedentes históricos del tratado, un resumen de las principales disposiciones del tratado y

las principales razones y beneficios para la ratificación. Estos paquetes también contienen modelos de instrumentos de ratificación/adhesión.

8.5 El sitio web de la colección de tratados también contiene documentos tales como listas de Partes de todos los instrumentos de derecho aeronáutico internacional, así como formularios que indican el estado actual de los Estados miembros individuales de la OACI con respecto a los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

8.6 Con miras a promover la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional y ayudar a los Estados miembros en su implementación, la OACI facilitó seminarios y talleres jurídicos, el Curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI, así como otros eventos similares, que incluyen segmentos sobre la ratificación. Las reuniones del Foro de Asesores/as Legales de Aviación Civil (CALAF) incluyeron también la ratificación de instrumentos jurídicos en su orden del día. En este sentido, los Estados NACC fueron alentados a hacer uso de esos eventos para su capacitación continua y desarrollo de sus consejeros/as jurídicos y considerar ser anfitriones de los mismos en sus Estados y regiones.

8.7 Además, al margen de los períodos de sesiones de la Asamblea, la Organización organiza un Evento de tratados que brinda facilidades especiales para que los Estados miembros depositen instrumentos de ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional de los que la OACI actúa como depositario. La Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Externas de la OACI también está disponible para prestar asistencia a los Estados que tengan dificultades en el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. Puede ponerse en contacto con él por correo electrónico en la dirección treaty@icao.int o officaleb@icao.int.

8.8 Los Directores Generales de Aviación Civil pueden desempeñar un papel importante al promover la ratificación de tratados jurídicos internacionales al actuar como expertos en la materia y asesorar sobre la importancia de la ratificación ante las autoridades competentes (agencias gubernamentales) dentro de su Estado, al coordinar con las autoridades competentes dar seguimiento al avance de la ratificación y al facilitar las consultas sobre la ratificación con la industria y otras partes interesadas (por ej., el público en general).

8.9 La OACI agradeció las respuestas recibidas por los Estados sobre la ratificación de los diferentes instrumentos jurídicos aéreos y los exhortó a informar a la OACI a más tardar el 31 de diciembre de 2023 de su avance hacia la ratificación de instrumentos jurídicos de aviación internacional utilizando la matriz de rastreo de DGAC incluida en el Apéndice B a la NE/15.

**Cuestión 9 del
Orden del Día**

Otros asuntos

Actividades sobre igualdad de Género

9.1 Bajo la P/07, la Secretaría actualizó sobre las actividades relacionadas con igualdad de género, mencionando la Conclusión GREPECAS/20/09 “Apoyo a la Igualdad de Género-Promoción de la Participación de las Mujeres en el Sector Mundial De La Aviación”, a través de la cual las Regiones NAM/CAR se enfocan en lograr que los Estados incorporen a los mejores profesionales en sus áreas de actuación, sin distinción de género, y en el camino se disipan ideas preconcebidas sobre la incorporación de la mujer en este campo. A través de la coordinación realizada con los Estados NAM/CAR, se solicitó el apoyo y designación de un punto de contacto para compartir información sobre:

- a) los programas o lineamientos que sus Administraciones hayan establecido para promover la igualdad de género en la Organización
- b) estadísticas que indiquen el número de mujeres que trabajan en cada área de su organización
- c) lecciones aprendidas sobre los programas/políticas implementadas por la organización en esta materia.

9.2 La Secretaría ratificó el compromiso de la Oficina Regional NACC con esta iniciativa, particularmente al considerar los enormes beneficios sociales y económicos que conlleva la incorporación de la mujer en la aviación, e invitó a los Estados a apoyar el proyecto regional para desarrollar la Guía para apoyar el empoderamiento de la mujer. en aviación a ser presentado en el GREPECAS/21 de noviembre próximo.

9.3 Bajo la NE/29, los Estados de Centroamérica proporcionaron información acerca de las acciones propuestas por COCESNA, en referencia al Programa OACI para la Igualdad de Género que promueve la participación de las mujeres en el sector mundial de la aviación. Además, exhortaron a los Estados y Organizaciones sobre el desarrollo de políticas, establecimiento de metas, desarrollo de planes que fomenten la igualdad de género en aviación; e invita a compartir las lecciones aprendidas y los beneficios obtenidos con sus implementaciones para beneficio de otros Estados y organizaciones.

Contribuciones de los Estados a la OACI

9.4 Bajo la NE/16, la Secretaría presentó el estado de las cuotas pendientes por pagar de los Estados NACC e instó a los Estados a tomar las medidas necesarias para cumplir con sus obligaciones financieras a la OACI con carácter urgente. La OACI depende de las contribuciones de los Estados para desempeñar su mandato. Se solicita su cooperación para recaudar todos los saldos pendientes.

Reconocimientos

9.5 En reconocimiento a sus trayectorias de trabajo y a sus logros en la Región CAR en apoyo a los Estados, la OACI presentó reconocimientos a representantes y autoridades:

- a) Sr. Nicholas Robinson, anterior Director General de Aviación Civil de Canada,
- b) Sr. Nari Williams-Singh, anterior Director General de Aviación Civil de la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica;
- c) Sr. Carlos Salazar, anterior Director General del Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC); y
- d) Sr. José Luis Ruiz, anterior Director de Seguridad Operacional de IATA para las Américas (entregado el 25 de junio de 2023)

Planificación de reuniones NACC/DCA

9.6 Bajo la NE/43 Rev. la Reunión comentó la coordinación oportuna de los eventos NACC/DCA para conducirlos considerando la temporada de huracanes en el Caribe. La Secretaría aseguró a la Reunión que siempre se hacen coordinación activa y planificación para tomar las acciones necesarias siempre que un fenómeno natural afecte los eventos, con base en el lugar donde tendrá lugar y las consideraciones del Estado anfitrión.

9.7 Bajo la NE/17, la Secretaría recordó el programa de rotación de los Estados/Territorios para ser Sede de las reuniones NACC/DCA por el cual en conformidad con los Términos de Referencia acordados durante la reunión NACC/DCA/07, los NACC/DCA se reúnen según el siguiente esquema de rotación: Centroamérica, Norteamérica, Caribe Oriental y Caribe Central. En este sentido, la Reunión felicitó y agradeció a Belice por ser anfitrión de la reunión NACC/DCA/12 en Centroamérica.



Programa Sistémico de Asistencia (SAP) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

Declaración de continuidad y compromiso 2023 – 2025

entre las Autoridades de Aviación Civil de Norteamérica (NAM), Centroamérica y el Caribe (CAR) y la Oficina Regional NACC de la OACI

1. **Considerando** que, la Oficina Regional NACC de la OACI y los Estados NACC establecieron las bases del Programa Sistémico de Asistencia (SAP) para las regiones NAM/CAR a través de la **DECLARACIÓN DE INTENCIÓN** durante la Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/06), celebrada en Nassau, Bahamas, en mayo de 2016;
2. **Tomando** nota que el SAP nació de la aplicación de la iniciativa “Ningún país se queda atrás (NCLB)” de la OACI para asistir a los Estados de las Regiones en la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI;
3. **En virtud de que** la Oficina Regional NACC de la OACI y las Autoridades de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR tienen como propósito común el desarrollo ordenado y seguro de la aviación en sus Estados y en la región, mejorando sus niveles de implementación y cumplimiento de los SARPS de la OACI;
4. **Consciente** que la cooperación regional es y ha sido un elemento fundamental para el desarrollo de la aviación civil en las Regiones NAM/CAR;
5. **Teniendo en cuenta** que los objetivos estratégicos de la OACI están vinculados a 13 de los 17 Objetivos y metas de desarrollo sostenible (SDG) de Naciones Unidas;
6. **En consideración a** los resultados exitosos del SAP de NACC desde su inicio en mayo de 2016 y hasta la fecha; y reconociendo las mejoras realizadas por la Oficina Regional NACC de la OACI al Programa desde febrero de 2023;
7. **Contemplando que**, de conformidad con el Artículo 37 del Convenio de Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar para lograr el mayor grado posible de uniformidad en los reglamentos, normas, procedimientos y organización en relación con las aeronaves, el personal, las vías aéreas y los servicios auxiliares en todo aquello en que dicha uniformidad facilite y mejore la navegación aérea; y
8. **Considerando que** el Plan de actividades de la OACI para 2023-2025, aprobado en el 41º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (A41) en octubre de 2022, gira en torno a la transformación, la innovación, la eficiencia y la eficacia en la entrega y presentación de informes sobre resultados ambiciosos, para respaldar de mejor manera a sus Estados Miembros para recuperarse de esta crisis sin precedentes de la pandemia de COVID-19;
9. La Undécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/11), **DECLARA** su compromiso y deseo de que el Programa Sistémico de Asistencia de la OACI dé continuidad al logro de las siguientes metas regionales:





Objetivos Estratégicos de la OACI	Indicador	Descripción del indicador	2023	2024	Fin de la meta
<p>SEGURIDAD OPERACIONAL</p>	i) Implementación efectiva del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional en todas las áreas técnicas {promedio de los Programas estatales de seguridad operacional (SSP) establecidos}	Este indicador mide la implementación efectiva del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional	75.32%	78.32%	80%
	ii) Nivel de implementación del SSP	Este indicador mide el nivel de implementación del SSP	75%	80%	92.61%
	iii) % de Certificación de Aeródromos	Este indicador mide el porcentaje de aeródromos internacionales certificados listados en el Plan de Navegación Aérea	67%	75%	85%
	iv) Nivel de implementación AIG	Este indicador mide el nivel de implementación en AIG	69%	73%	78%
<p>CAPACIDAD Y EFICIENCIA</p>	i) Promedio del porcentaje de la implementación de los Estados de los módulos/elementos las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) del Regional del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)	Este indicador mide la madurez de la implementación ASBU en las regiones. Este indicador mide el promedio de la implementación aplicable del ASBU del GANP. Los participantes se refieren a los Estados.	45%	60%	70%
	ii) Número de deficiencias de la Navegación Aérea	Este indicador mide el número de deficiencias de navegación aérea	80%	60%	45%
	iii) Desarrollo/actualización del Plan Nacional de Navegación Aérea (NANP)	Este indicador mide el número de NANP desarrollados o actualizados de conformidad con la 7a versión del GANP	40%	55%	60%
<p>SEGURIDAD Y FACILITACIÓN</p>	i) Implementación efectiva (EI) del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)	Este indicador mide los resultados de la implementación efectiva del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación	72%	78%	80%
	ii) Porcentaje de Estados con Comités Nacionales de Facilitación de Transporte Aéreo (NATFC) establecidos	Este indicador mide el porcentaje de Estados que han establecido un Comité Nacional de Facilitación de Transporte	80%	90%	100%
<p>DESARROLLO ECONÓMICO</p>	Nivel de cobertura de la notificación de estadísticas oficiales de aviación por parte de los Estados miembros a la OACI a nivel regional	Este indicador mide el porcentaje de Estados que proporcionan los datos de transporte aéreo requeridos por región estadística de la OACI	> 95%	> 95%	> 95%
<p>PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE</p>	i) Número de Estados que han desarrollado Planes de Acción del Estado (SAP)	Este indicador mide el número de Estados que han desarrollado SAP	16%	18%	20%
	ii) Aumento del número de Estados que se han ofrecido como voluntarios para participar en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)	Este indicador mide el nivel de participación del Estado en CORSIA y la reducción de emisiones de CO2 y la integridad ambiental de CORSIA.	17%	18%	19%

10. Esta Declaración entra en vigencia a partir de la Reunión NACC/DCA/11 celebrada en Varadero, Cuba, el 29 de junio de 2023.



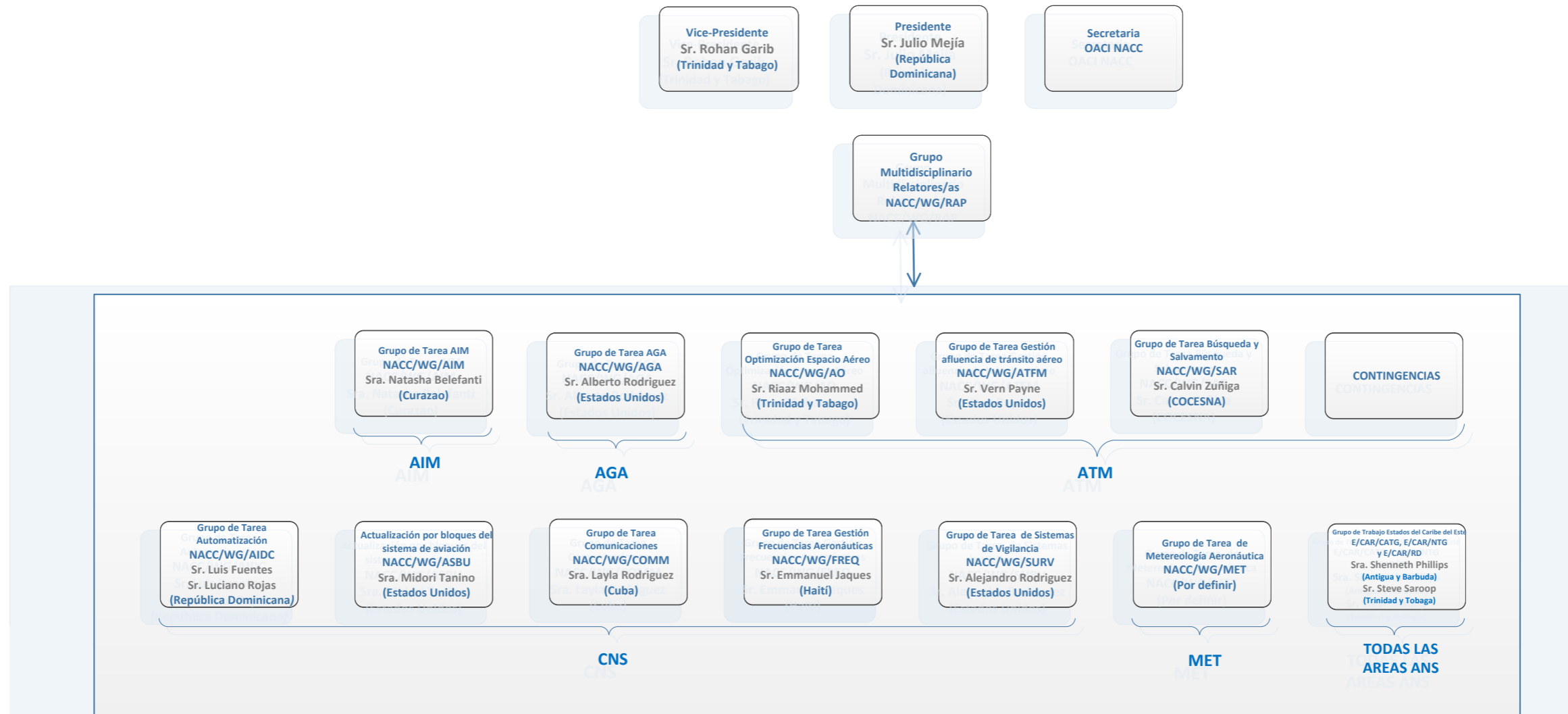
APÉNDICE B
ACTIVIDADES DE IMPLEMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS REGIONES NAM/CAR

Como parte de las actividades de asistencia técnica realizadas por la RO NACC de la OACI bajo la estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB) para apoyar y mejorar la implementación efectiva de los Sistemas de vigilancia de la seguridad operacional (SOS) de los Estados NAM/CAR, la RO NACC de la OACI lleva a cabo varias iniciativas y proyectos en materia de vigilancia de la seguridad operacional, tales como:

- a) Proyecto de implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP), incluidos los Grupos de trabajo (WP) de los Puntos de contacto (PoC) del SSP y el Proyecto de implementación del Plan nacional de seguridad operacional de la aviación (NASP)
- b) Grupos de Trabajo de Coordinadores Nacionales de Monitoreo Continuo (NCCM)
- c) Proyecto comparativo del marco regulatorio
- d) Proyecto de Mejora del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SOS)
- e) Proyecto para desarrollar una guía para apoyar la vigilancia de la seguridad operacional de los Servicios de Navegación Aérea (ANS)

Cada uno de ellos apoya requisitos específicos de la OACI (Anexo 19, GASP, Doc 9734, entre otros). Con la recuperación casi total de las operaciones aéreas luego de la pandemia, la RO NACC ha continuado actualizando sus proyectos. El estado de su implementación se detalla en la NE/06.

**APÉNDICE C
ESTRUCTURA NACC/WG**



Nota: Todos los Grupos de Tarea integran a miembros designados de los Estados NAM/CAR, Organismos Internacionales y miembros de la Industria.