



OACI

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

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

NACC/DCA/07

Informe Final

**Washington, D. C., Estados Unidos, 19 al 21 de septiembre de
2017**

Preparado por la Secretaría

Septiembre de 2017

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-1
ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo	ii-2
ii.6 Orden del Día.....	ii-2
ii.7 Asistencia.....	ii-2
ii.8 Conclusiones y Decisiones.....	ii-3
ii.9 Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	ii-3
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, subregionales de Directores de Aviación Civil y grupos de implementación regional	
Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
Actualización sobre la implementación de la aviación mundial	
Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
Informe de rendición de cuentas de la Estrategia "Ningún país se queda atrás" (NCLB) NACC de la OACI	
Cuestión 5 del Orden del Día	5-1
Discusiones de Panel: Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional, navegación aérea y seguridad de la aviación	
Cuestión 6 del Orden del Día	6-1
Asuntos de protección al medioambiente	

Cuestión 7 del Orden del Día	7-1
Asuntos de Transporte Aéreo	
Cuestión 8 del Orden del Día	8-1
Revisión de los Términos de Referencia de NACC/DCA	
Cuestión 9 del Orden del Día	9-1
Otros asuntos	

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/07) se llevó a cabo en el Hotel Omni Shoreham en Washington, D. C., Estados Unidos, del 19 al 21 de septiembre de 2017

ii.2 Ceremonia inaugural

La Dra. Fang Liu, Secretaria General of la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) pronunció un discurso subrayando la importancia de la aviación para la región y el compromiso regional de trabajar junto con la OACI bajo la estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB) de la OACI. Asimismo, agradeció a la Administración Federal de Aviación por ser anfitrión del evento. El Sr. Jason Schwabel, Subdirector, Asuntos Globales, de la Administración de Seguridad del Transporte (TSA), expresó la importancia de la coordinación y colaboración entre Estados para el desarrollo de la seguridad de la aviación y la aviación, y el Sr. Dan Elwell, Administrador Adjunto de la Administración Federal de Aviación (FAA) dio la bienvenida a los participantes, hizo hincapié en la labor de los Estados como socios en la aviación y la reciente participación e involucramiento de Estados Unidos en las actividades de aviación NAM/CAR, e inauguró oficialmente la reunión.

El jueves 21 de septiembre de 2017 el Sr. Michael Huerta, Administrador de la FAA, dio la bienvenida a los Directores y participantes de la Reunión, enfatizando la asociación entre los Estados NAM/CAR y las prioridades para apoyar regionalmente el desarrollo de la aviación dentro de la Región CAR, y buscando colaboración con respecto a las tecnologías y servicios emergentes en pro de la seguridad operacional y capacidad de la región.

ii.3 Organización de la Reunión

El señor Carl E. Burleson, *Deputy Assistant Administrator of Policy, International Affairs, and Environment* de la FAA, Estados Unidos, dirigió la plenaria de la reunión. El señor Melvin Cintron, Director Regional de la Oficina Regional NACC *actuó como Secretario de la Reunión y fue asistido por los Sres. Julio Siu, Director Regional Adjunto, Raúl Martínez, Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica y Romy Gallegos, Especialista Regional en Asistencia Técnica, todos de la Oficina NACC de la OACI. Los Sres. Javier López González, Jefe, e Ignacio Iglesia, Responsable de Unidad de Implantación de Proyectos, ambos de la Sección de operaciones de Campo de la Dirección de Cooperación Técnica de la Sede de la OACI también asistieron a la reunión.*

ii.4 Idiomas de Trabajo

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

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 16:00 horas, con períodos de intermedio requeridos. La Reunión formó grupos Ad hoc para realizar trabajo adicional en temas específicos del orden del día.

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, subregionales de Directores de Aviación Civil y grupos de implementación regional

Cuestión 3

del Orden del Día: Actualización sobre la implementación de la aviación mundial

Cuestión 4

del Orden del Día: Informe de rendición de cuentas de la Estrategia "Ningún país se queda atrás" (NCLB) NACC de la OACI

Cuestión 5

del Orden del Día: Discusiones de Panel: Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional, navegación aérea y seguridad de la aviación

Cuestión 6

del Orden del Día: Asuntos de protección al medioambiente

Cuestión 7

del Orden del Día: Asuntos de Transporte Aéreo

Cuestión 8

del Orden del Día: Revisión de los Términos de Referencia de NACC/DCA

Cuestión 9

del Orden del Día: Otros asuntos

ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 19 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR y 12 Organizaciones Internacionales/industria, con un total de 95 delegados como se indica en la lista de participantes.

ii.8 Conclusiones y Decisiones

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.

Se presenta un resumen ejecutivo de estas conclusiones/decisiones en el **Apéndice A** a este informe.

ii.9 Lista de Conclusiones

Número	Título	Página
7/1	IMPLEMENTACIÓN SOBRE EL PROCESO DE GESTIÓN DE CAMBIO DENTRO DE LA ESTRATEGIA NACC NCLB	2-2
7/2	APOYO DE LOS ESTADOS NACC A LA ESTRATEGIA NCLB Y A UNA ESTRATEGIA NACC EFECTIVA DE SOSTENIBILIDAD	2-2
7/3	REVISIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y NECESIDADES PARA LA RECUPERACIÓN POSTERIOR A LOS HURACANES	2-4
7/4	IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DEL USOAP EN HAITI	2-4
7/5	ESTRATEGIA MUNDIAL Y PLAN DE ACCIÓN PARA MEJORAS A LAS ORGANIZACIONES REGIONALES DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (RSOO)	4-1
7/6	IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACC SSP	5-2
7/7	OBSERVACIONES PARA LOGRAR LA CERTIFICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES	5-9

ii.10 Lista de Decisiones

Número	Título	Página
7/8	TÉRMINOS DE REFERENCIA NACC/DCA	8-1

ii.11 Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones

Refiérase a la página de internet de la Reunión:
<https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2017-naccdca7a.aspx>

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev. 2	1	Orden del día y del horario para la reunión	04/09/17	Secretaría
NE/02	3	Seguimiento a las Conclusiones y Decisiones Vigentes de Reuniones NACC/DCA y Reuniones Subregionales de Directores de Aviación Civil	21/06/17	Secretaría
NE/03 Rev.	4	Resoluciones Relevantes del Trigésimo Noveno Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI (A39)	12/09/17	Secretaría
NE/04	8	Términos de Referencia de las Reuniones NACC/DCA	22/08/17	Secretaría
NE/05	4	Estrategia mundial propuesta y plan de acción para la mejora de las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) y el establecimiento de un sistema mundial para el suministro de vigilancia de la seguridad operacional	08/07/17	Secretaría
NE/06	9	Cuotas por pagar a la OACI de los Estados	24/07/17	Secretaría
NE/07	9	Siguiente Reunión NACC/DCA	25/07/17	Secretaría
NE/08	6	Elaboración y Actualización de los Planes de Acción de los Estados sobre las Actividades de Reducción de Emisiones de CO2	05/09/17	Secretaría
NE/09	7	Labor de la OACI para el Desarrollo del Transporte Aéreo	09/08/17	Secretaría
NE/10	9	Promoción de la Ratificación De Instrumentos de Derecho Aeronáutico	30/08/17	Secretaría
NE/11	5.2	La nueva versión provisional 4.0 del Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP)	06/09/17	Secretaría
NE/12	5.6	Actividades Regionales NAM/CAR sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación	11/09/17	Secretaría
NE/13	5.5	Mejorando la Implementación de Certificación de Aeródromos y la Seguridad Operacional de Aeropuerto	18/08/17	Secretaría
NE/14	5.2	Volumen III del Plan de navegación aérea CAR/SAM y el Método de toma de decisión basada en desempeño	14/09/17	IATA
NE/15	5.1	Mejoras a las Guías para el Cumplimiento de las Preguntas de Protocolos de Auditorías USOAP OACI y Apoyo a la Capacitación de los Inspectores	10/08/17	Cuba
NE/16	4	PROYECTO LOON – Torres Flotantes de Telefonía Celular en el Espacio	31/07/17	CANSO
NE/17 Rev.	5.2	Red de Intercambio de Datos de Gestión de Flujo de Tránsito Aéreo para Las Américas de CANSO (CADENA)	06/09/17	CANSO
NE/18	5.2	Situación Actual de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)	31/08/17	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/19	5.2	Desarrollo de los e-ANP para las Regiones NAM y CAR/SAM	12/09/17	Secretaría
NE/20	5.2	XMAN: Un Concepto Optimizando los Intercambios Transfronterizos ATFM	06/09/17	Francia
NE/21	2	Mejores Prácticas de Gestión del Cambio en la Aviación	06/09/17	Francia
NE/22	5.2	Informe sobre Búsqueda y Salvamento	11/09/17	Relator del Grupo Ad Hoc SAR del ANI/WG
NE/23	5.6	Optimización de la cooperación regional para avanzar la seguridad de la aviación	13/09/17	Estados Unidos
NE/24	5.2	Implementación ATFM en la Región NACC	14/09/17	IATA
NE/25	5.2	FPL – Armonización regional y mejores prácticas	14/09/17	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	18/09/17	Secretaría
NI/02	3	Conclusiones y Decisiones Válidas de las Reuniones de Grupos de Implementación Regionales	18/07/17	Secretaría
IP/03	5.1	CANSO Standard of Excellence in Air Navigation Services – Safety (SEANS – Safety) <i>(disponible solamente en inglés)</i>	15/08/17	CANSO
NI/04	5.6	Actualización de la Implementación sobre el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la Aviación (USAP-CMA)	24/08/17	Secretaría
NI/05	2	Estado de Cumplimiento por CUBA de las Metas Regionales de Seguridad Operacional acordadas en Puerto España	16/08/17	Cuba
NI/06	5.2	Situación Actual de Búsqueda y Salvamento (SAR)	06/09/17	Secretaría
IP/07	5.2	Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B) Out; Ensuring Preparedness for the 2020 Equipage Mandate <i>(disponible solamente en inglés)</i>	05/09/17	Estados Unidos
IP/08	5.4	Support for a Global TBO Concept <i>(disponible solamente en inglés)</i>	05/09/17	Estados Unidos
IP/09	5.2	Status of Performance Based Navigation (PBN) Implementation in France <i>(disponible solamente en inglés)</i>	06/09/17	Francia

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
IP/10	5.1	Risk Based Oversight (RBO): concept, benefits and best practices <i>(disponible solamente en inglés)</i>	07/09/17	Francia
IP/11	5.1	Management of small drones operations <i>(disponible solamente en inglés)</i>	07/09/17	Francia
IP/12	2	Accountability Report of the ICAO NACC No Country Left Behind (NCLB) Strategy <i>(disponible solamente en inglés)</i>	08/09/17	Haití y Francia
NI/13	2	Logros de México en las Metas de la Declaración de Puerto España	11/09/17	México
IP/14	9	ICAO'S Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services <i>(disponible solamente en inglés)</i>	14/09/17	IATA

PRESENTACIONES

Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
1	2	Campaña OACI Ningún País se Queda Atrás (NCLB): Estrategia de Asistencia Regional NACC – Rendición de Cuentas e Informe de Desempeño de la Oficina Regional NACC de la OACI a los Estados Miembros	Secretaría
2	5.1	Camino a seguir para un sistema de supervisión de la seguridad operacional sustentable	Secretaría
3	5.2	ANS – Efectividad de los mecanismos de implementación ANS	Secretaría
4	5.3	The role of public-private partnerships in NAM/CAR regional project development <i>(disponible solamente en inglés)</i>	Secretaría
5	5.4	Tecnologías emergentes y sus retos	Secretaría
6	5.5	Mejora de la implementación de la certificación de aeródromo y de la seguridad operacional de los aeropuertos	Secretaría
7	4	Global Aviation Safety & Air Navigation Updates <i>(disponible solamente en inglés)</i>	Secretaría
8	5.7	Next Generation of Aviation Professionals and Dreams Soar <i>(disponible solamente en inglés)</i>	Secretaría
9	5.7	Regional Training Initiatives in the NACC Region <i>(disponible solamente en inglés)</i>	Secretaría
10	5.1	Regional Aviation Safety Group – Pan America (RASG-PA) Status Report <i>(disponible solamente en inglés)</i>	IATA

LISTA DE PARTICIPANTES

ARUBA

Edwin Kelly

BAHAMAS

Charles B. Beneby

BARBADOS

Kingsley Nelson

Shirley Ford

BELICE

Lindsay Garbutt

Gilberto Orlando Torres

CANADÁ

Aaron McCrorie

Shannon Wright

COSTA RICA

Enio Cubillo Araya

Tatiana Pérez Peña

CUBA

Armando Daniel López

Orlando Nevot González

Mercedes Vazquez Gonzalez

Indira Groero

Dariel Quintana Fraga

CURAZAO

Giselle Hollander

EL SALVADOR

Jorge Alberto Puquirre

ESTADOS UNIDOS

Michael Huerta

Daniel K. Ewell

Jason Schwabel

Carl Burleson

Teri Bristol

James Eck

Winsome Lenfert

Michael O'Donnell

Chris Rocheleau

David Burkholder

Christopher Barks

Robert Ruiz

Krista Berquist

Carl Johnson

Michael Polchert

John Dermody

Michelle Westover

Ali Bahrami

John Barbagallo

Katie Logisz

Elizabeth Neal

Roberto Valencia

Nathan Younge

Peter Greenwood

Darryel Adams

Gary A. Norek

FRANCIA

Emmanuel Rocque

Stéphane Durand

GUATEMALA

Carlos Fernando Velásquez Monge

HAÍTÍ

Olivier Jean

Jacques Boursiquot

Laurent Dumas

Jean-Marc Flambert

HONDURAS

Wilfredo Lobo Reyes
Gricelda Díaz

MÉXICO

Jorge Romero García

NICARAGUA

Carlos Salazar
Leónidas Duarte
Elvin Lacayo

REINO UNIDO

Maria Boyle
Mark Baker

REPÚBLICA DOMINICANA

Santiago Rosa
Francisco Bolívar León

TRINIDAD Y TABAGO

Francis Regis
Alexis Brathwaite

AIREON

Ana Maria Persiani
Vincent Capezzuto

ALTA

Santiago Saltos
Karolina Torres

CANSO

Javier Alejandro Vanegas

COCESNA

Jorge Antonio Vargas Araya

EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY (EASA)

Luc Tytgat
Thomas Mickler

GOOGLE PROJECT LOOM

Matt Mulhern
Nancy Graham
Franklin Hoyer

IATA

Peter Cerda
Carlos Cirilo
Annaleen Bobb
David Hernández
Mauricio Morán

ICCAIA

Cortney Robinson
Susan Roberts
Daniel Hanlon

ROCKWELL COLLINS

Manny Gongora

SITA

Adriana Mattos
Kathleen Kearns

Thales

Wade Stanfield

Wicks Group

Roncevert (Ronce) Almond
Cornelia I. Wilson-Hunter
Stephen Nelson

OACI

Fang Liu
Melvin Cintron
Javier Lopez Gonzalez
Julio Siu
Raúl Martínez
Romy Gallegos
Ignacio Iglesia

NACC/DCA/07
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 1

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
ARUBA		
Edwin Kelly Director	Department of Civil Aviation	Tel. + 297-5832665 E-mail Edwin.kelly@dca.gov.aw
BAHAMAS		
Charles B. Beneby Director General	Bahamas Civil Aviation Authority	Tel. + 12423974700 EXT 4714 E-mail 1ichael.beneby@bcaa.gov.bs
BARBADOS		
Kingsley O'Brian Nelson Director of Civil Aviation (ag)	Civil Aviation Department	Tel. + 1 (246) 535 0001 E-mail Kingsley_nelson@hotmail.com
Shirley Ford Chief Aeronautical Information Service Officer	Civil Aviation Department	Tel. + 1 246 428 0952 E-mail Shirley.ford@barbados.gov.bb
BELIZE / BELICE		
Lindsay Garbutt Director Of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	Tel. + 501 225-4928 E-mail 1ichael.garbutt@civilaviation.gov.bz
Gilberto Orlando Torres Deputy Director Of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	Tel. + 501 225-2014 E-mail 1ichael1.torres@civilaviation.gov.bz
CANADA / CANADÁ		
Aaron McCrorie Director General Civil Aviation	Transport Canada	Tel. + 1-613-990-1322 E-mail Aaron.McCrorie@tc.gc.ca
Shannon Wright Senior Advisor, International Aviation	Transport Canada	Tel. + 1-613-949-1459 E-mail Shannon.Wright@tc.gc.ca
COSTA RICA		
Enio Cubillo Araya Director General	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 506 22900090 E-mail ecubillo@dgac.go.cr
Tatiana Pérez Peña Directora Consejo Técnico Aviación Civil	Consejo Técnico Aviación Civil	Tel. + 506 22313280 E-mail Tperez@racsa.co.cr
CUBA		
Armando Daniel López Presidente	IACC	Tel. + 53 783 81140 E-mail presidencia@iacc.avianet.cu

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Orlando Nevot González	IACC	Tel. + 53 783 81121 E-mail 2ichael.nevot@iacc.avianet.cu
Mercedes Vazquez Gonzalez	IACC	Tel. + 53 783 81170 E-mail mercedes.vazquez@iacc.avianet.cu
Indira Groero Martínez Third Secretary	Cuba / Embassy of the Republic of Cuba	Tel. + 202 588 1330 E-mail indira@usadc.embacuba.cu
Dariel Quintana Fraga Third Secretary	Cuba / Embassy of the Republic of Cuba	Tel. + 202 797 8518 E-mail dariel@usadc.embacuba.cu
CURACAO/CURAZAO		
Giselle Hollander Sector Director	Ministry of Traffic, Transport and Urban Planning	Tel. + 5999 4651477 E-mail 2ichael.hollander@gobiernu.cw
DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA		
Santiago Rosa Director General Adjunto	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. (809) 274-4322 E-mail srosa@idac.gob.do ; santiagorosa066@gmail.com
Francisco Bolivar León Director de Navegación Aérea	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 809 2744322 Ext. 2136 E-mail bleon@idac.gob.do
EL SALVADOR		
Jorge Alberto Puquirre Director Ejecutivo	Autoridad De Aviación Civil	Tel. + 50 2565-4406 E-mail jpuquirre@aac.gob.sv
FRANCE / FRANCIA		
Emmanuel Rocque Director Cooperation Americas – DGAC	France / French civil aviation safety authority for French West Indies and Guyana	Tel. + 33777 686267 E-mail 2ichael2.rocque@aviation-civile.gouv.fr
Stéphane Durand Director	DSNA	Tel. + 336 89044969 E-mail stephane.durand@dsnaservices.com
GUATEMALA		
Carlos Fernando Velasquez Monge Director General	Dirección General Aeronautica Civil	Tel. + (502)2321-5000 Ext. 5402 E-mail carlos.velasquez@dgac.gob.gt
HAITI / HAITI		
Olivier P Jean Director General	OFNAC	Tel. + 509 3701 0500 E-mail Olivier.jean@ofnac.gouv.ht
Jacques Boursiquot International liaisons coordinator	OFNAC	Tel. + 509 4494 0047 E-mail Jacques.boursiquot@ofnac.gouv.ht

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Joseph Laurent Dumas Director of Flight Safety	OFNAC	Tel. + 509 4494 0047 E-mail josephlaurent.dumas@ofnac.gouv.ht
Jean Marc Flambert Technical Adviser	OFNAC	Tel. + 509 4494 0047 E-mail jeanmarc.flambert@ofnac.gouv.ht
HONDURAS		
Wilfredo Lobo Reyes Director General	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil	Tel. + 5042234-6853 E-mail wlobo@ahac.gob.hn
Gricelda Diaz Asistente Director General	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil	Tel. + 5042234-0734, Ext. 2055 E-mail gdiaz@ahac.gob.hn
MEXICO / MÉXICO		
Jorge Romero García Director General Adjunto de Seguridad Aérea	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 50116402 E-mail jromerog@sct.gob.mx
NICARAGUA		
Carlos Salazar Director General	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + 505 2276 8580 Ext. 1240 E-mail dg@inac.gob.ni eoaci@inac.gob.ni
Leónidas Duarte Dirección de Asesoría Legal	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + 505 2276 8580 Ext. 1370 E-mail lduarte@inac.gob.ni ; eoaci@inac.gob.ni
Elvin Lacayo Coordinador de gestión de seguridad operacional	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + 505 7852 3916 E-mail cgsafety@inac.gob.ni
TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO		
Francis Regis Director General of Civil Aviation	Civil Aviation Authority	Tel. + 868 66TTCAA (88222) Ext. 2101 E-mail fregis@caa.gov.tt
Alexis Brathwaite Manager ATS and ANS Safety	Civil Aviation Authority	Tel. + 868 66TTCAA (88222) Ext. 2504 E-mail abrathwaite@caa.gov.tt
UNITED KINGDOM / REINO UNIDO		
Maria Boyle CEO	Air Safety Support International	Tel. +44 1293 21 40 41 E-mail maria.boyle@airsafety.aero
Mark Baker Safety Development Manager	Air Safety Support International	Tel. + 44 1293 21 40 46 E-mail mark.baker@airsafety.aero
UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS		
Michael Huerta Administrator	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-3111 E-mail 3ichael.huerta@faa.gov

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Daniel K. Elwell Deputy Administrator	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-8111 E-mail 4ichae.elwell@faa.gov
Carl Burleson Deputy Assistant Administrator for Policy, International Affairs and Environment	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-7954 E-mail carl.burleson@faa.gov
Teri Bristol Chief Operating Officer, Air Traffic Organization	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-1240 E-mail teri.bristol@faa.gov
James Eck Assistant Administrator for NextGen	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-7111 E-mail james.eck@faa.gov
Winsome Lenfert Associate Administrator for Airports	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-9590 E-mail winsome.a.lenfert@faa.gov
Michael O'Donnell Executive Director of Accident Prevention and Investigation	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-8776 E-mail 4ichael.j.odonnell@faa.gov
Chris Rocheleau Executive Director, International Affairs	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-1000 E-mail chris.rocheleau@faa.gov
Christopher Barks Director, Western Hemisphere	Federal Aviation Administration	Tel. + 507-317-5370 E-mail 4ichael4her.barks@faa.gov
Robert Ruiz Division Manager, Flight Standards International	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-1023 E-mail 4ichae.ruiz@faa.gov
Krista Berquist Manager, Western Hemisphere Office of International Affairs	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-0917 E-mail krista.berquist@faa.gov
Carl Johnson Senior Representative, Central America, Panama, Colombia and the Dominican Republic	Federal Aviation Administration	Tel. + 5073175046 E-mail carl.n.johnson@faa.gov
Michael Polchert Manager, Americas Air Traffic Organization	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-1008 E-mail 4ichael.polchert@faa.gov
John Dermody Director, Airport Safety and Standards	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-1008 E-mail john.dermody@faa.gov
Michelle Westover Foreign Affairs Specialist Office of International Affairs	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-0952 E-mail michelle.westover@faa.gov
Ali Bahrami Associate Administrator for Aviation Safety	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-3131 E-mail ali.bahrami@faa.gov
John Barbagallo Deputy Executive Director, Flight Standards Service	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202-267-8237 E-mail john.barbagallo@faa.gov

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Darryel Adams Deputy Director, Air Traffic International Office	Federal Aviation Administration	Tel. + 1 202 267 0950 E-mail darryel.d.adams@faa.gov
Gary A. Norek Acting Director Airspace Services	Federal Aviation Administration	Tel. + 1 202 267 9205 E-mail gary.a.norek@faa.gov
Jason Schwabel Deputy Director, Global Affairs	Transportation Security Administration	Tel. + 1-571-227-5291 E-mail Jason.schwabel@tsa.dhs.gov
Katie Logisz Program Analyst, Multilateral Engagement, Office of Global Strategies	Transportation Security Administration	Tel. + 571-227-3430 E-mail katie.logisz@tsa.dhs.gov
Elizabeth Neal Program Analyst, Multilateral Engagement, Office of Global Strategies	Transportation Security Administration	Tel. + 571-227-3656 E-mail Elizabeth.l@tsa.dhs.gov
Roberto Valencia Desk Office	Transportation Security Administration	Tel. + 571-227-3536 E-mail Roberto.valencia@tsa.dhs.gov
Esta Rosenberg Special Advisor for International Organizations Office of International Aviation	Department of Transport	Tel. + 1 202 366 0572 E-mail esta.rosenberg@dot.gov
Nathan Younge Regional Director, Latin America and the Caribbean	U.S. Trade and Development Agency	Tel. + 703-875-4357 E-mail nyounge@ustda.gov
Peter Greenwood Country Manager, Latin America and the Caribbean	U.S. Trade and Development Agency	Tel. + 703-875-4357 E-mail pgreenwood@ustda.gov
AIREON		
Ana Maria Persiani Regional Director Latam/Car	AIREON	Tel. + 1480 427 5668 E-mail ana.persiani@aireon.com
Vincent Capezzuto Chief Technology Officer, Aireon	AIREON	Tel. E-mail Vincent.capezzuto@aireon.com
ALTA		
Santiago Saltos Industry Affairs Assistant Director	ALTA	Tel. + 786.388.0222 E-mail ssaltos@alta.aero
Karolina Torres Industry Affairs Director	ALTA	Tel. + 786 388-0222 E-mail ktorres@alta.aero

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
CANSO		
Javier Alejandro Vanegas Director Regional para Latinoamérica y El Caribe	CANSO	Tel. + 52 55 57865517 E-mail lamcar@canso.org
COCESNA		
Jorge Antonio Vargas Araya Presidente Ejecutivo	COCESNA	Tel. 504 2275-7090 ext 1000 E-mail presidencia@cocesna.org
Google Project Loom		
Matt Mulhern Director of Operations	Google Project Loom	Tel. + 410 610 8321 E-mail mattmulhern@google.com
Nancy Graham Advisor to Google Project Loom President, Graham Aerospace International	Google Project Loom	Tel. + 210 5316381 E-mail grahamaerospace@gmail.com
Franklin Hoyer Consultant	Google Project Loom	Tel. + 51 987411536 E-mail fnhoyer@gmail.com
IATA		
Peter Cerda Regional Vice President, The Americas	IATA	Tel. + 1305 779-9838 E-mail CERDAP@IATA.ORG
Carlos Cirilo Regional Director, Safety And Flight Operations, The Americas	IATA	Tel. + 1 (786) 427-8347 E-mail CIRILOC@IATA.ORG
Annaleen Bobb Area Manager, Caribbean	IATA	Tel. + 1 (786) 413-1038 E-mail BOBBA@IATA.ORG
David Hernandez Area Manager, Central America	IATA	Tel. 507 376 0640 E-mail HERNANDEZD@IATA.ORG
Mauricio Moran Director, Safety, QA & AVSEC	Volaris	Tel. + 52 55 5261 6456 E-mail mauricio.moran@volaris.com
ICCAIA		
Cortney A. Robinson Director of Civil Aviation Infra., Aerospace Industries Association	ICCAIA	Tel. + 1 703 358 1007 E-mail cortney.robinson@aia-aerospace.org
Susan Roberts Business and Ops Leader	ICCAIA	Tel. + 616-295-3788 E-mail susan.roberts@ge.com
Daniel Hanlon Director, Civil Aerospace	Raytheon	Tel. + 1 703-284-4298 E-mail daniel.hanlon@raytheon.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
European Aviation Safety Agency (EASA)		
Luc Tytgat Director Strategy and Safety Management	European Aviation Safety Agency (EASA)	Tel. + 49 221 89990 5000 E-mail luc.tytgat@easa.europa.eu
Thomas Mickler EASA Representative to the United States	European Aviation Safety Agency (EASA)	Tel. + 202 862 9667 E-mail Thomas.mickler@easa.europa.eu
ROCKWELL COLLINS		
Manny Gongora Director – Latin America & Caribbean	GLOBALink IMS Aviation Services	Tel. +1.305.263.5772 E-mail manuel.gongora@rockwellcollins.com
SITAONAIR		
Adriana Mattos Candez Senior Business Development Manager	SITAONAIR	Tel. +552121115856 E-mail adriana.mattos@sitaonair.aero
Kathleen Kearns Product Manager	SITAONAIR	Tel. + 1 703 491 0661 E-mail Kathleen.kearns@sitaonair.aero
Thales Group		
Wade Stanfield ATM Operations Specialist	Thales Group	Tel. + 913 375 7384 E-mail wade.stanfield@us.thalesgroup.com
THE WICKS GROUP		
Roncevert (Ronc) Almond Partner	The Wicks Group	Tel. + 202) 457-7790 E-mail ralmond@wicks-group.com
Cornelia I. Wilson-Hunter Senior Advisor	The Wicks Group	Tel. 202-457-7790 E-mail ciwhunter@wicks-group.com
Stephen Nelson Analyst	The Wicks Group	Tel. + 202) 457-7790 E-mail snelson@wicks-group.com
ICAO / OACI		
Fang Liu Secretary General Secretaria General	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	
Melvin Cintron Regional Director Director Regional	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icaonacc@icao.int
Javier López González Chief Field Operation Section, Technical Cooperation Bureau Jefe de la Sección de Operaciones de Campo, Dirección de Cooperación Técnica	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 514-954-8219 ext. 8316 E-mail JLopezgonzalez@icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Julio Siu Deputy Regional Director Director Regional Adjunto	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jsiu@icao.int
Raúl Martínez Regional Officer, Aeronautical Information Management Especialista Regional en Gestión de la Información Aeronáutica	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 511 611 8686 E-mail rmartinez@lima.icao.int
Romy Gallegos Regional Officer, Technical Assistance Especialista Regional en Asistencia Técnica	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 1 514 954 8219 E-mail rgallegos@icao.int
Ignacio Iglesia Head Project Implementation Unit, Field Operation Section, Technical Cooperation Bureau Jefe de la Unidad de Implementación de Proyectos, Sección de operaciones de Campo, Dirección de Cooperación Técnica	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 1-514-954-8219 ext. 8348 E-mail iiglesia@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.2, invitando a la Reunión a aprobar el orden del día horario provisionales e hizo referencia a la NI/01, la cual contiene la lista de documentación y presentaciones relacionadas.

1.2 La Secretaría subrayó que para esta reunión NACC/DCA/7 de 2017 se aplicó la retroalimentación recibida de la anterior reunión NACC/DCA para mejorar la dinámica de las reuniones NACC/DCA; así, la actual reunión introdujo la modalidad del Panel de discusiones y sesiones de trabajo combinados para este propósito.

1.3 El orden del día, el horario, y el método del trabajo han cambiado para aumentar la participación de los delegados de los Estados e invitados, al tiempo que logra consenso sobre los resultados que promuevan el éxito regional en compromisos para la aviación. La Reunión aprobó el orden del día tal y como se presenta en la reseña de este informe y el horario con cambios menores al presentado en el Apéndice B a la NE/01 Rev.2.

**Cuestión 2 del
Orden del Día**

**Informe de rendición de cuentas de la Estrategia "Ningún país se queda atrás"
(NCLB) NACC de la OACI**

2.1 Bajo la P/01, la Secretaría presentó el Informe de Rendición de Cuentas y Desempeño de la Oficina Regional NACC de la OACI a los Estados, informando sobre los avances logrados a la fecha respecto a la Estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB) de la Oficina Regional NACC de la OACI en su segundo año de implementación,, resaltando lo siguiente:

- a) Las tres áreas de mayor deficiencia y retos de elementos críticos bajo el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI son: AGA (obligación sobre licencias, autorización y aprobación), ANS (calificaciones e instrucción del personal técnico) y AIG (guías técnicas, herramientas y suministro de información crítica de seguridad operacional)
- b) La estrategia NACC NCLB ha sido implementada completamente (Las Fases 1, 2 y 3 están implementadas al 100% y la Fase IV al 76%)
- c) Los resultados entregables y las metas cuyos niveles deseados de desempeño no se alcanzaron son:
 - i. Se proyectó que los Estados del Caribe pendientes ($EI \leq 80\%$) tuvieran avances significativos que aseguraran un EI USOAP del 80% en las Auditorías de 2018
 - ii. Resolución de Preocupaciones significativa de seguridad operacional (SSC) y Preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC)
 - iii. Desarrollo e implementación de AIG que se proyectó sería formalizada en 2017
 - iv. Creación de una Asociación Regional de Centros de Instrucción NAM/CAR
 - v. Los avances en Navegación basada en la performance (PBN) y Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) han sido menores a lo que se había proyectado, en particular Búsqueda y Salvamento (SAR)
 - vi. Enfoque en proporcionar mayor apoyo a los Territorios

2.2 Asimismo, el informe hizo énfasis en los avances realizados en la performance regional, tales como:

- a) Incremento de la Implementación Efectiva (EI) del USOAP en los Estados proyectada para 2017 y otros
- b) Resolución de un porcentaje importante de deficiencias tipo "U" quedando solamente cinco deficiencias de este tipo
- c) Aumento de la implementación de certificación de aeródromos hasta en un 51% - se proyectan 85 aeródromos para finales de 2017 y 7 se han certificado ya este año (77). Se inició la certificación de 23 nuevos aeródromos
- d) Se mostró el avance en la implementación de los Equipos de seguridad operacional de pista (RST) en la Región CAR
- e) El incremento de la EI en el USOAP al mes de marzo de 2017

- f) El avance realizado por la OACI NACC en contactar a las entidades de financiamiento de ONG/gubernamentales
- g) Se realizaron las siguientes iniciativas para las mejoras en la seguridad operacional:
 - Reuniones de Coordinadores nacionales de supervisión continua (NCCM)
 - Organizaciones Regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO)
 - o Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos GRIAA de Centroamérica (
 - o Organización Regional de investigación de accidentes e incidentes para el Caribe
 - Actividades del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA)

2.3 Se informó a la Reunión sobre el estado de logros de las metas de Puerto España (POS), cuyas fechas meta vencieron en su mayoría el 31 de diciembre de 2016 y cuyo seguimiento ha sido integrado dentro de los Planes de Acción NACC NCLB de los Estados.

2.4 Canadá expresó a la Reunión su compromiso con las Regiones NAM/CAR, buscando tener una participación más activa y estar más involucrado con los Estados y con la Región. Sobre este tema, la Reunión y la Secretaria General de la OACI fueron testigo de la firma de Canadá de la Declaración de Intención para la Estrategia Ningún País se Queda Atrás (NCLB) de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Con esta firma, se ha completado y reafirmado la Declaración de Intención NCLB NACC de la OACI por todos los Estados y Territorios NAM/CAR. Asimismo, bajo esta misma iniciativa, Canadá firmó el Documento del Proyecto (PRODOC) y el Acuerdo para la gestión de servicios (MSA) confirmando así su integración como Estado Miembro de la Fase II del Proyecto RLA/09/801 - Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP). Estas acciones reafirman la participación y el apoyo de Canadá a la región y su voluntad de apoyar a los Estados y Territorios NAM/CAR.

2.5 Bajo la NE/21, Francia explicó la importancia de aplicar procesos de Gestión del Cambio en el marco de proyectos de modernización y sugirió en particular incluir acciones específicas de gestión del cambio en el marco de la estrategia NCLB para asegurar implementaciones y avances de proyectos seguros, eficientes y sostenibles. La Reunión reconoció los beneficios de este enfoque y acordó que las acciones relacionadas con la gestión de cambio pueden ser aplicadas como mejoras al mecanismo NCLB NACC. La Reunión acordó que Francia coordine con la Oficina Regional NACC de la OACI para determinar la manera en la que esta gestión de cambio pudiera considerarse para la revisión de mitad de periodo de la estrategia NCLB. Sobre este tema, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN
NACC/DCA/07/1**

**IMPLEMENTACIÓN SOBRE EL PROCESO DE GESTIÓN DE CAMBIO
DENTRO DE LA ESTRATEGIA NACC NCLB**

Que, con el fin de lograr los beneficios del proceso Gestión de Cambio dentro de la Estrategia NACC NCLB:

- a) Francia y la Oficina Regional de la OACI coordinen para determinar la manera en que se debe implementar este enfoque durante la revisión de mitad de periodo de la estrategia; y
- b) la Oficina Regional NACC de la OACI informe a la Reunión NACC/DCA/8 sobre las acciones tomadas en este tema.

2.6 La Reunión felicitó a la Oficina Regional NACC de la OACI por los logros y la necesidad de establecer una Estrategia de sostenibilidad para la NCLB; sin embargo, también expresó su preocupación por los resultados entregables y las metas cuyos niveles deseados de performance no se lograron y que están retrasados en sus fechas meta de planificación, acordando la siguiente Conclusión para reiterar el compromiso y apoyo de los estados:

**CONCLUSIÓN
NACC/DCA/07/2**

**APOYO DE LOS ESTADOS NACC A LA ESTRATEGIA NCLB Y A UNA
ESTRATEGIA NACC EFECTIVA DE SOSTENIBILIDAD**

Que, con la finalidad de mantener el buen desempeño y los logros realizados con la Estrategia NCLB:

- a) los Estados y Territorios NACC expresen su compromiso con la Estrategia NACC NCLB y tomen acciones para garantizar un avance oportuno de los resultados entregables y las metas cuyo nivel deseado de desempeño no ha sido logrado (refiérase al párrafo 2.1, c) a este informe); y
- b) la Oficina Regional NACC de la OACI proponga a más tardar en la reunión NACC/DCA/8 una Estrategia NACC de sostenibilidad para mantener los logros y el nivel de implementación alcanzado bajo la Estrategia NACC NCLB.

2.7 La Reunión reconoció unánimemente los daños severos y tiempos difíciles de recuperación para la aviación en las diversas islas del Caribe debido a los huracanes Irma, José y María, acordando que los Estados NAM/CAR deben realizar una revisión exhaustiva de sus necesidades de infraestructura y determinar cuáles son los siguientes pasos a seguir. Se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN**NACC/DCA/07/3****REVISIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y NECESIDADES PARA LA RECUPERACIÓN POSTERIOR A LOS HURACANES**

Que, con la finalidad de apoyar a aquellos Estados del Caribe que fueron gravemente afectados por los efectos de los huracanes de 2017, la Oficina Regional NACC de la OACI, en coordinación con los Estados y las entidades de financiamiento, realice propuestas de proyectos para evaluar las necesidades en aviación post- huracanes a más tardar para diciembre de 2017.

2.8 Bajo la NI/05, Cuba mostró su situación actual con respecto al estado de cumplimiento de las metas regionales de seguridad operacional acordadas en la Declaración de Puerto España, resaltando sus avances en la implementación del SSP.

2.9 Bajo la IP/12, Haití y Francia describieron las acciones que se han tomado en el marco de cooperación entre Haití y Francia desde 2013 y en línea con la Estrategia NACC NCLB para apoyar la modernización del sistema de aviación civil de Haití, particularmente en lo relativo al proveedor nacional de servicios de navegación aérea (ANSP) y a la autoridad nacional de vigilancia de la seguridad operacional. La nota detalla el avance logrado respecto al ANSP de Haití, a la Autoridad nacional de vigilancia de la seguridad operacional (NSA) y al Código y Leyes de Aviación Civil. Como se presentó en el Informe de Rendición de cuentas del NCLB, la Secretaría explicó la importancia de que todo el avance logrado se vea reflejado adecuadamente en el Marco en línea (OLF) del USOAP para la resolución de la Preocupación significativa de seguridad operacional (SSC) y además, las mejoras para que Haití desarrolle su Sistema Estatal de vigilancia de la seguridad operacional. Asimismo, la Secretaría comentó sobre los resultados positivos del *Proyecto para la Resolución de la SSC en Haití* y las acciones para la actualización del OLF del USOAP.

2.10 Como tal, la Reunión recordó la existencia del *Proyecto para la Resolución de la SSC en Haití* y recomendó que Haití (OFNAC)/Francia coordinen con la OACI para actualizar oportunamente el OLF del USOAP con estos avances formulando la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN**NACC/DCA/07/4****IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DEL USOAP EN HAITI**

Que, con el fin de reflejar adecuadamente el avance de la implementación efectiva del USOAP en Haití, Francia, en coordinación con el *Proyecto para la Resolución de la SSC en Haití* y con Haití, actualice el OLF del USOAP y los Planes de Acción correspondientes en un esfuerzo conjunto consistente y homogéneo que informe los resultados de conformidad con el Plan de Acción NCLB en Haití.

2.11 Bajo la NI/13, México proporcionó sus avances y el estado de cumplimiento en las metas de seguridad operacional y de navegación aérea de la Declaración de Puerto España, enfatizando los logros que han tenido, particularmente en lo que respecta a sus contribuciones con las metas regionales CAR sobre certificación de aeródromos.

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA, subregionales de Directores de Aviación Civil y grupos de implementación regional

3.1 La Secretaría presentó la NE/02 y la Reunión revisó el estado de las conclusiones y decisiones vigentes de las reuniones NACC/DCA y las reuniones subregionales DCA. El estado de cada conclusión y decisión se designó como: válida, finalizada o invalidada:

- Las dos conclusiones válidas de la NACC/DCA/5 fueron consideradas finalizadas ya que se llevaron a cabo acciones para su implementación, particularmente la creación del Grupo de Tarea ASBU del ANI/WG y el desarrollo del sitio web sobre Colección de Tratados de la OACI (sitio web de la OACI para dar seguimiento a los instrumentos de derecho aeronáutico).
- Las conclusiones pendientes DGAC/CAP y E/CAR/DCA fueron consideradas como finalizadas siendo asumidas por el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR CATC/WG), otras invalidadas por el tiempo, y otras finalizadas por las acciones de mejora en Búsqueda y Salvamento (SAR) a realizar por parte del ANI/WG.

3.2 Sobre las conclusiones previas de la NACC/DCA/6, la Reunión resolvió finalizar o invalidar todas ellas, manteniendo como válidas las siguientes:

- Conclusión NACC/DCA/6/1: Que la implementación de un marco regulatorio para las operaciones de los Sistema(s) de aeronave(s) no tripulada(s) (UAS) sea apoyada por las actividades del ANI/WG como una acción de alta prioridad para que sea informado su avance en la próxima reunión NACC/DCA/8.
- Conclusión NACC/DCA/6/2: debería solicitarse que la prioridad de la compartición de programas de entrenamiento para la supervisión de la seguridad operacional sea elevada para 2018 para ofrecer instrucción GSI y se dirija a una audiencia meta de los Estados como parte de la Estrategia de Instrucción regional para apoyar la Gestión de la seguridad operacional. Se solicita a los Estados y los Centros regionales de instrucción tomas acción.
- Conclusión NACC/DCA/6/5: la Reunión sugiere a CASSOS, Reino Unido y otros Estados de apoyo buscar la aprobación expedita de la iniciativa sobre inspectores transnacionales. Esta iniciativa está ligada a la iniciativa a Proyecto sobre armonización del marco regulatorio que entraría en vigor en 2018 como parte de la Propuesta de proyecto del NCLB.
- Conclusión NACC/DCA/6/6: CASSOS y COCESNA están invitados a continuar su colaboración para mejorar a las organizaciones regionales de Seguridad operacional (RSOO) de la región CAR, así como el apoyo regional para las mejoras a la vigilancia de la seguridad operacional.
- Conclusión NACC/DCA/6/10: instar al NAM/CAR CATC/WG hacer expeditos sus trabajos para el desarrollo de la iniciativa de la Asociación de centros de instrucción.

3.3 Bajo la NI/02, la Reunión tomó nota de las conclusiones y decisiones válidas de los grupos de implementación regionales NAM/CAR (GREPECAS, AVSEC/FAL/RG, NACC/WG y ANI/WG), tomando nota de que todas fueron aprobadas por los directores y que están siendo implementadas.

**Cuestión 4 del
Orden del Día**

Actualización sobre la implementación de la aviación mundial

4.1 Bajo la NE/03 Rev., la Secretaría presentó las resoluciones relevantes del 39 periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, subrayando el impacto y las acciones por parte de los Estados para atenderlas. La Reunión tomó nota de la relevancia de cada resolución y acordó que cada Estado y los grupos de implementación de las regiones NAM/CAR tomaran las acciones sugeridas.

4.2 Bajo la NE/05, la Secretaría recordó el resultado del Foro sobre Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para la Seguridad Operacional de la Aviación Mundial, donde se requirió el apoyo para la estrategia propuesta mundial y el plan de acción para la mejora de las RSOO y el establecimiento de un sistema mundial para el suministro de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo el estudio para una propuesta de Sistema mundial para la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS). En este sentido, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN

NACC/DCA/07/5

ESTRATEGIA MUNDIAL Y PLAN DE ACCIÓN PARA MEJORAS A LAS ORGANIZACIONES REGIONALES DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (RSOO)

Que los Estados apoyen la estrategia mundial propuesta y el plan de acción para mejorar las RSOO y el establecimiento de un sistema mundial para el suministro de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo el estudio sobre la propuesta de un Sistema mundial para la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS), resultado del Foro sobre RSOO para la Seguridad Operacional de la Aviación Mundial.

4.3 Bajo la P/07, la Secretaría informó a la Reunión las actualizaciones de la OACI en asuntos sobre seguridad operacional y navegación aérea, del Plan mundial para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP), la aplicación de la planeación del ASBU, los informes anuales de la OACI sobre seguridad operacional y navegación aérea, el enfoque de estandarización de la OACI, las implicaciones de las nuevas disposiciones e instrucción para la Gestión de la seguridad operacional, la evolución de los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG), ciber seguridad y próximos eventos nuevos de la OACI.

4.4 CANSO, a través de la NE/16 actualizó a la Reunión sobre las actividades del Proyecto Loon, una iniciativa que utiliza globos para brindar una cobertura de comunicaciones en áreas remotas. La iniciativa ha sido endosada por la Asamblea General de la OACI y continúa expandiendo su red de acuerdos entre los Estados miembros de la OACI, formalizando procedimientos operacionales más seguros y eficientes. El Proyecto también ha formalizado procedimientos operacionales con Estados de cada continente excepto la Antártica.

4.5 El Proyecto Loon informó a la Reunión sobre el cumplimiento reciente de un hito para lograr una navegación más eficiente y mejores algoritmos automatizados de dirección, así como sus recientes actividades con los Estados.

4.6 Se solicitó a los Estados considerar su cooperación con el Proyecto Loon formando parte de acuerdos estandarizados de sobrevuelo para pruebas y validación regionales y globales, así como reconocer los beneficios que el internet puede traer a las poblaciones desatendidas, y apoyar el futuro entendimiento con Ministerios de Estado asociados.

**Cuestión 5 del
Orden del Día**

**Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional,
navegación aérea y seguridad de la aviación**

5. Este Orden del día fue desarrollado principalmente de la discusión realizada mediante paneles específicos y sesiones de trabajo para temas particulares.

**5.1 Mejora de asuntos de gestión de la seguridad operacional en el ámbito
del Estado y regional**

5.1.1 Bajo la P/02, Panel 5.1 - *Gestión de la Seguridad Operacional – la manera en hacer avanzar un Sistema sustentable de la vigilancia de la seguridad operacional*, el Panel discutió maneras para mejorar la vigilancia de la seguridad operacional desarrollando la capacidad de gestión de la seguridad operacional de los Estados, considerando los retos para implementar las disposiciones del Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Se intercambiaron lecciones aprendidas y experiencias de CASSOS, EASA, IATA y avances particulares de los Estados para el SSP. Las necesidades y lecciones aprendidas a nivel de los Estados (Nicaragua, Estados Unidos) y desde una perspectiva regional (CASSOS y EASA) también fueron intercambiadas. Se intercambiaron las principales consideraciones sobre la gestión de la seguridad operacional y la importancia de la vigilancia de la seguridad operacional, subrayando los objetivos del GASP para esta implementación.

Objetivos y Cronogramas GASP



5.1.2 A partir del panel de discusiones se concluyó lo siguiente:

- Los Estados y Regiones NAM/CAR deberían dar prioridad a las iniciativas asociadas con los elementos habilitantes del desempeño de la seguridad operacional para primero establecer una vigilancia efectiva de la seguridad operacional y luego atender los riesgos de la seguridad operacional de una manera efectiva
- Los Estados deberían desarrollar, sobre la base de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional, la implementación del SSP, incluyendo SMS de los proveedores de servicio
- La transición a un SSP requiere un incremento en la colaboración entre diferentes aéreas operacionales para identificar peligros y gestionar riesgos

5.1.3 En este sentido la Reunión acordó que la Oficina Regional NACC de la OACI debería desarrollar una Estrategia regional de implementación del SSP, uniendo todas las iniciativas existentes sobre vigilancia de la seguridad operacional. Al respecto, se formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSION**NACC/DCA/07/06****IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACC SSP**

Que la Oficina Regional NACC de la OACI desarrolle una Estrategia de implementación regional del SSP a presentarse antes de la reunión NACC/DCA/9, uniendo todas las iniciativas existentes sobre vigilancia de la seguridad operacional, y utilizando el concepto de Estados campeones para proporcionar asistencia práctica, permitiendo la implementación del SSP basada en la experiencia de los Estados que han sido capaces de desarrollar experiencias relevantes en este tema.

5.1.4 La Reunión reconoció, para el éxito de la implementación de la vigilancia de la seguridad operacional de los Estados y la gestión de la seguridad operacional, es una acción clave el énfasis en la instrucción y el uso de herramientas electrónicas y guías, así como asociaciones con otros Estados.

5.1.5 Bajo la NE/15 Cuba alertó sobre la necesidad de mejorar la guía para los Estados a fin de responder preguntas de protocolo de las auditorías USOAP de la OACI. Cuba describió su experiencia de cumplimiento con las actividades del USOAP-CMA que ha permitido el desarrollo y la evaluación de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional aplicando las mejores prácticas. En este sentido, la OACI indicó que el USOAP es un proceso bajo mejoras periódicas (basadas en ISO) de las referencias y las guías proporcionadas por la OACI. Cuba fue invitada a informar cualquiera de estas mejoras de redacción y explicación de las preguntas de protocolo de las auditorías USOAP de la OACI. La Reunión acordó que una instrucción apropiada era necesaria, que permita a los Estados auditados establecer un mejor entendimiento y comunicación para alcanzar una implementación efectiva.

5.1.6 Bajo la P/10 - *Reporte de Estado de RASG-PA*, RASG-PA informó a la Reunión los últimos avances y logros del grupo regional, la actualización y miembros ejecutivos recientemente electos, así como la ejecución de las Iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional y los Planes detallados de implementación (DIP). Se presentó a la Reunión los beneficios del RASG-PA para promover el intercambio de la información de la seguridad operacional y el desarrollo de los equipos sobre seguridad operacional de los Estados como el CAST. En este sentido, la Reunión atestiguó la formalización del Memorando de Entendimiento entre COCESNA e IATA sobre el intercambio de información sobre seguridad operacional.

5.1.7 A través de la IP/03 CANSO informó a la Reunión sobre su programa *Standard of Excellence in Air Navigation Services— Safety (SEANS-Safety)* que ofrece a los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) un medio para evaluar su nivel de madurez del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Al ser un método más objetivo y cuidadoso que un cuestionario de auto-evaluación *SEANS-Safety* proporcionará a los ANSP y sus reguladores la confianza de que sus SMS cumplen con los requisitos del Anexo 19 de la OACI. Además, permite a los ANSP identificar debilidades en los SMS para que se esfuercen en exceder tanto los requisitos de la OACI como los normativos.

5.1.8 Bajo la NI/10, Francia informó el concepto de vigilancia basada en el riesgo. El desarrollo de los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) ha confirmado el rol de la gestión de

riesgos y la performance de la seguridad operacional en el mejoramiento de la seguridad operacional de vuelo y, por tanto, alentando a los operadores a movilizar sus recursos donde es mayor el riesgo y donde la performance de la seguridad operacional es insuficiente. Con la vigilancia basada en el riesgo, se aplica lo mismo a la autoridad de aeronáutica civil que, basada en medidas de cumplimiento para la identificación de riesgos y la performance debe movilizar sus recursos donde tendrán un impacto favorable sobre la seguridad operacional.

5.1.9 Bajo la IP/11 Francia informó sobre los actuales métodos y equipo utilizado por dicho Estado para proporcionar información adecuada de vuelo, el procesamiento de declaraciones de vuelo, la emisión de autorizaciones operacionales para drones pequeños y la detección de máquinas no cooperativas, mostrando los aspectos de seguridad operacional que se deben considerar. Esta información deberá ser tomada en cuenta por el ANI/WG para dar cumplimiento a su apoyo a los Estados para implementación de RPAS/UAS.

5.2 Efectividad de los mecanismos de implementación de navegación aérea

5.2.1 En la presentación del Panel sobre Efectividad de los mecanismos de implementación de navegación aérea (P/03), el Moderador reconoció las oportunidades de colaboración regional para apoyar entre los Estados el proceso a seguir al planificar la implementación de Servicios de Navegación Aérea (ANS) como se ha observado en los grupos de implementación como el ANI/WG, el Grupo de gerencia técnica de MEVA, etc. Cuba, Estados Unidos, República Dominicana, Trinidad y Tabago, IATA y COCESNA participaron en la discusión de este panel. El Panel hizo hincapié en las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) de la OACI y la contribución de grupos como el proyecto CADENA (CANSO) para la implementación regional. Se incluyeron temas como un caso de negocios apropiado para evaluar la implementación de ANS y la optimización de actividades con RASG-PA.

5.2.2 El Panel, tomando nota de las ubicaciones geográficas y dificultades económicas, reconoció que algunos Estados han elaborado su propia tecnología, como Cuba para el intercambio de datos radar con sus FIR adyacentes siguiendo el Plan de Navegación Aérea. Cuba también tiene planes de continencia con COCESNA que siguen requisitos de planificación y la implementación de la PBN es una de las prioridades principales que necesita agilizarse.

5.2.3 Se comentaron mecanismos de implementación ANS relevantes por parte de ciertos ANSP, como COCESNA, en áreas tales como armonización, integración y gestión entre las FIR, MEVA III, AMHS, AIM, NOTAM, AIP, cartografía aeronáutica, etc., así como la implementación del Centro de Control Alternativo en El Salvador como respaldo para contingencias en la FIR. También, 90% a 95% del Plan regional NAM/CAR de implementación de navegación aérea basado en la performance (RPBANIP) ha sido compilado por COCESNA para los Estados centroamericanos. Se recalcó que los fenómenos naturales recientemente han sido muy frecuentes e intensos, así que COCESNA ha apoyado con la instalación de radares meteorológicos en Belice, Guatemala y Honduras, en conformidad con el Anexo 3 de la OACI.

5.2.4 IATA por su parte mencionó que se debería mejorar la planificación y la coordinación para ser más eficiente. Se deben considerar las ASBU en el trabajo de implementación de los Estados. Otro tema debería ser armonización de políticas, normativas y procedimientos, para enfocar en mejorar y facilitar la implementación de la navegación aérea. IATA expresó que los Indicadores clave de rendimiento (KPI) están bien elaborados por parte de la OACI.

5.2.5 Finalmente IATA hizo hincapié que debería haber mayor integración en cuanto a la implementación de los ANS entre las Regiones CAR y SAM, a lo cual la Secretaria (la Oficina Regional NACC de la OACI) expresó su compromiso para continuar con el nuevo Director Regional SAM como con el Director saliente para un trabajo armonizado e integral en GREPECAS

Planes Regionales de Navegación Aérea

5.2.6 Bajo la NE/11 el relator del grupo de tarea del ANI/WG ASBU presentó el avance alcanzado en la revisión/actualización del Plan regional NAM/CAR de implementación de navegación aérea basado en la performance (RPBANIP). Entre los cambios esté que el nuevo Plan solamente consideraba la región CAR, ya que la Región NAM está en proceso de implementar el Documento NAM eANP Volumen III.

5.2.7 Se informó a la Reunión que el ASBU TF está elaborando la versión final del RPBANIP ver. 4.0 para presentarlo a la reunión ANI/WG/4 programada para celebrarse en julio de 2018. Asimismo, la versión final del RPBANIP se presentará a la reunión NACC/DCA/08 para aprobación final. Esta versión revisada del RBPANIP estará disponible en el sitio web de la OACI.

5.2.8 Bajo la NE/14, IATA recordó el conjunto de métricas regionales de performance acordadas con los Estados, describiendo que los ANRF serán la base para el monitoreo de la performance relacionada con la implementación de los elementos ASBU a nivel nacional y regional. En ese sentido, IATA enfatizó la importancia de la combinación de las Oficinas Regionales CAR y SAM para completar el Volumen III del e-ANP.

5.2.9 Se recordó a la Reunión que la cuarta reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (PPRC/4) del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) decidió aplazar la fecha de entrega del Volumen III para alinearla en consecuencia. Asimismo, la Reunión recordó la validez de los Planes Regionales Basados en la Performance de las Regiones CAR (RPBANIP) y SAM (PBIP) para la implementación de las mejoras previstas en ambas regiones (hasta 2018). Se tomó nota de la acción sugerida de IATA para las Oficinas Regionales para continuar los trabajos del Volumen III del e-ANP para las regiones CAR/SAM y será presentada por GREPECAS en febrero.

5.2.10 Bajo la NE/19 la Secretaría informó el progreso y el estado de implementación el Plan electrónico de navegación aérea (e-ANP) para las regiones NAM y CAR/SAM. Se recordó que fueron aprobados los Volúmenes I y II en abril de 2016 y junio de 2017 respectivamente, y que están disponibles en los sitios web de la Oficina Regional NACC: <http://bit.ly/2wJbQDe> and <http://bit.ly/2hIMkhG>.

5.2.11 Se informó que los Estados NAM han completado el e-ANP Volumen I, cuya aprobación será completada a finales de septiembre. También se comentó que un borrador para el Volumen III, y la preparación de un borrador para el Volumen II están siendo abordados por el grupo NAM (Canadá y Estados Unidos). Ambos volúmenes están en proceso de desarrollo con la Oficina Regional NACC de la OACI. Adicionalmente, la Secretaría y la Reunión felicitó a Canadá y Estados Unidos por este gran logro de desarrollar el NAM e-ANP.

Implementación SAR

5.2.12 Bajo la NE/22, se informó a la Reunión que la Reunión de implementación de Búsqueda y Salvamento (SAR) y Coordinación cívico-militar NAM/CAR/SAM (Puerto España, Trinidad y Tabago, 25-28 de octubre de 2016) identificó la atención necesaria para la implementación exitosa del Anexo 12 – SAR, especialmente en términos de capacitación, armonización de los reglamentos y estandarización de los procedimientos SAR, la firma de cartas de acuerdos apropiadas y la prestación de recursos adecuados para apoyar la SAR.

5.2.13 Sobre el mismo tema, la Reunión discutió la justificación del establecimiento de un Grupo de tarea para la Implementación SAR bajo el Grupo de Trabajo de Implementación de Navegación Aérea (ANI/WG) y tomando en cuenta las deliberaciones del Grupo Ad hoc SAR durante la reunión NACC/WG/5. La Reunión acordó que serán necesarias más discusiones tomando en cuenta las diversas perspectivas de los Estados NAM/CAR, así que no se aprobó el establecimiento del Grupo de Tarea de implementación SAR.. En este sentido, el documento regresó al ANI/WG para mayor revisión y una solución más acertada que no repita estructuras que no fueron rentables según experiencias previas.

5.2.14 Bajo la NI/06 la OACI hizo hincapié sobre el hecho que se está desarrollando un apoyo más enfocado y activo con respecto a la implementación SAR para asegurar mayor garantía de calidad y resultados. En este sentido, la Secretaría informó sobre la situación actual de la implementación regional de búsqueda y salvamento (SAR) (se tiene una Implementación Efectiva (EI) USOAP ANS baja en la Región CAR Región), y cómo a través de la Estrategia NCLB, la Oficina Regional NACC mejorará su apoyo a los Estados en cuanto a elaboración de normas de SAR, vigilancia y prestación de servicios, para aumentar el EI regional relacionado con las Preguntas de Protocolo (PQ) relacionadas con SAR.

Acciones de mitigación FPL

5.2.15 Bajo la NE/25, IATA presentó su posición sobre la necesidad de armonizar los procesos de presentación de plan de vuelo en las Regiones NAM/CAR. Con base en los análisis, varios reportes fueron identificados por los Estados y aerolíneas, durante los últimos años que describían los eventos relacionados con la seguridad operacional relacionados con los procesos de planificación de vuelo. Debido a la naturaleza técnica de esta nota, la Reunión turnó su revisión y análisis al ANI/WG.

Mejoras a la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)

Iniciativa Red de intercambio de datos de gestión de flujo de tránsito aéreo para las Américas de CANSO (CADENA)

5.2.16 Bajo la NE/17 Rev., la Organización Civil de Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (CANSO) mencionó que continua apoyando la implementación de ATFM/Toma de Decisiones en Colaboración (CDM) en la región al apoyar el trabajo que se realiza por las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI a través de la iniciativa de Red de Intercambio de Datos ATFM para Las Américas (CADENA).. Bajo un acuerdo con los miembros de CADENA, se compromete a los firmantes a promover y facilitar el movimiento seguro y eficiente del tránsito aéreo en la región y permitirá la continuidad de operaciones continuas a través de procedimientos y procesos ATFM y CDM. CADENA sostiene reuniones programadas, capacitación así como conferencias a través de la web semanales de planificación ATFM

siguiendo procesos de CDM entre los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y partes interesadas regionales.

5.2.17 La Reunión tomó nota de los beneficios de CADENA y de la solicitud de CANSO para aquellos Estados NACC que no son miembros de CADENA a participar en las conferencias semanales a través de la web de planificación operacional ATFM/CDM, así como a proporcionar aportes de datos pertinentes al proceso.

5.2.18 La Secretaría presentó la NE/18 y resaltó que las iniciativas ATFM continúan siendo una prioridad para la OACI. Se informó a la Reunión sobre los siguientes tópicos que están siendo trabajados por la OACI con respecto a una implementación regional ATFM::

- el Concepto Operacional para la Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo para las Regiones Caribe y Sudamérica (CONOPS ATFM CAR/SAM)
- el Grupo de Tarea de Implementación ATFM del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG) ha trabajado para proporcionar cierta continuidad a la estrategia de implementación ATFM regional. Sin embargo, los Estados han manifestado que los resultados así como el Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP) son inconsistentes con la última versión del *Manual la Gestión de afluencia del tránsito aéreo* (ATFM) (Doc 9971). Se debería tomar en cuenta la mejora continua de la tecnología, las experiencias operacionales así como las realidades regionales.

5.2.19 La Reunión apoyó que las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI trabajen para revisar el CAR/SAM ATFM CONOPS y actualizarán el Manual ATFM CAR/SAM según se requiera. Una vez finalizados, los documentos de orientación deberían formar la base para proporcionar a los Estados las herramientas apropiadas para la implementación completa de la ATFM y asistir en la implementación de los esfuerzos de la PBN.

5.2.20 La Reunión discutió la NE/20 presentada por Francia y relacionada con el concepto de la gestión de arribo extendido transfronterizo (XMAN) y la contribución del DSNA (proveedor de servicios de navegación aérea francés). Este concepto aprovecha los intercambios transfronterizos ATFCM para reducir retardos de llegada en aeropuertos muy concurridos, así como el impacto en el medio ambiente de los vuelos. La DSNA está involucrada desde una etapa temprana en el desarrollo del concepto XMAN en asociación con el ANSP europeo, y al día de hoy es tanto proveedor como beneficiario del XMAN como servicio con herramientas internas específicas para contribuir a la optimización de las operaciones transfronterizas dentro del Área central europea, una de las más densas del mundo. Además, la NE presentó prácticas, herramientas y experiencias que pueden ser valiosas para la implementación ATFM. Finalmente, la Reunión fue informada también del sistema AMAN de interoperabilidad para aeropuertos y acordó que este concepto debe ser revisado por el Grupo de Tarea del ANI/WG sobre ATFM.

5.2.2.21 IATA discutió bajo su NE/24 la implementación ATFM en los Estados NACC, resaltando su sugerencia y propuestas para mejorar el proceso de implementación ATFM en los Estados NACC. Entre ellas estaba pedir que se discontinúe el uso de NOTAM relacionados con restricciones severas de afluencias impuesto en algunas Regiones de Información de Vuelo (FIR), que tiene un impacto grave para la eficiencia de las aerolíneas y afecta potencialmente a la seguridad operacional en los espacios aéreos involucrados. La IATA apuntó que otros foros de la OACI, en particular GREPECAS, han indicado la

ineficiencia significativa causada por el uso de NOTAM como medida de control de afluencia severa. También se tomó nota que al utilizar esta herramienta como método de control de la afluencia en los límites de las FIR, produce un negativo efecto dominó que afecta a las FIR colindantes, creando así un impacto a la eficiencia operacional y además a la seguridad operacional.

5.2.22 En este sentido, la Reunión tomó nota de la preocupación general de la IATA así como de sus medidas para mitigar sugeridas, tales como:

- establecer teleconferencias CAR/SAM (Estados, ANSP y usuarios) regularmente para satisfacer las necesidades estratégicas ATFM tomando en cuenta la importancia de la interfaz entre estas regiones.
- incorporar medidas en la fase ATFM “pre-táctica” que incluye el análisis de la demanda del tránsito, el clima, estado del aeropuerto, posibles trastornos ATC y otras cuestiones operacionales que afectarán a la afluencia del tránsito. Esto debería cumplirse diariamente en preparación para las operaciones de los días siguientes.
- en la “fase táctica” se deberían adoptar medidas para gestionar la afluencia del tránsito en tiempo real
- asegurar la coordinación apropiada entre todas las partes interesadas y las comunicaciones entre instalaciones
- asegurar cumplimiento completo con procesos contenidos en los Docs 4444 y 9971 de la OACI
- se convoque un taller ATFM para las Regiones CAR/SAM en 2018

5.2.23 La Secretaría apuntó que si bien concordaba con la discusión de la NE/24, se necesitan acuerdos a tomarse en el nivel adecuado para analizar la causa raíz de las decisiones por algunos Estados de imponer restricciones al tránsito sin una metodología clara y razonada, y sin considerar las SARP y material de orientación de la OACI. También se tomó nota que la Secretaría liderará la revisión de la Estrategia Regional ATFM (refiérase a la NE/18). La Secretaría agradeció los esfuerzos de la IATA en este sentido y reiteró la solicitud de un enfoque regional para la implementación de la ATFM.

Implementación ADS-B

5.2.24 Bajo la IP/07, los Estados Unidos recordó la importancia y acciones necesarias para la implementación del ADS-B en enero de 2010. Estados Unidos informó que en 2010 la Administración Federal de Aviación (FAA) publicó los requerimientos regulatorios para todas las aeronaves operando dentro de cierto espacio aéreo de ser equipadas con tecnología de Vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) antes del 1 de enero de 2020, de acuerdo con el Título 14 del Código Federal de Regulaciones de los Estados Unidos (14-CFR), secciones 91.225 y 91.227. Estos requerimientos afectarán todos los vuelos en el espacio aéreo designado. Para preparar a la comunidad aeronáutica y prevenir cualquier disrupción operacional, la FAA promueve el nuevo mandato para la comunidad internacional para que las aeronaves extranjeras que se pretende operen dentro de espacio aéreo afectado estén suficientemente equipadas con tecnología ADS-B Out a más tardar en la fecha de cumplimiento. La Reunión también recordó que el ANI/WG, a través de su TF ADS-B también trabaja para la misma fecha meta regional de implementación y el próximo Taller de Implementación ADS-B en octubre de 2017.

Implementación PBN

5.2.25 Bajo la IP/09, Francia informó a la Reunión sobre el estado del despliegue de la PBN en Francia, recalcando los beneficios y las oportunidades proporcionadas ahora a los usuarios del espacio aéreo. Francia está implementando la PBN para todas las fases de vuelo, proponiendo al mismo tiempo innovaciones específicas tales como reducción de la infraestructura de la navegación en tierra utilizando las mejores tecnologías disponibles PBN.

5.3 Revisión de las propuestas de proyectos con respecto a financiamiento de los Estados y terceras partes gubernamentales y no gubernamentales

5.3.1 La Reunión discutió el papel de asociaciones público-privadas en la elaboración de proyectos regionales NAM-CAR (refiérase a la P/04). Cuatro panelistas que representaban al gobierno, las entidades financieras, la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI y AAC regionales, debatieron sobre las metas de desarrollo regionales y los planes nacionales necesarios para tratar las áreas críticas tales como seguridad operacional de vuelo, recursos humanos, certificación aeroportuaria, seguridad de la aviación y cuestiones medioambientales. El Panel propuso posibles proyectos de terceras partes en los Estados NACC tales como ingeniería de sistemas ASBU, armonización normativa, mejoras a la seguridad operacional, entre otros. La Reunión también escuchó una presentación del representante de la Agencia de Estados Unidos para el Comercio y el Desarrollo (USTDA) sobre el papel que desempeña asistiendo a los Estados a elaborar proyectos y asociaciones. A partir de la conversación, las conclusiones alcanzadas incluyen los pasos adecuados necesarios para asegurar asociaciones apropiadas entre Estados y terceras partes, en particular con respecto al área de financiamiento, la importancia de elaborar contratos minuciosos, superar obstáculos a la implementación de proyectos, en especial con respecto al tiempo, la necesidad de asegurar planificación y coordinación adecuadas y de aumentar la cooperación entre los mecanismos de financiamiento y los Estados, utilizando a organizaciones como la OACI y otras como facilitadores.

5.3.2 La Reunión felicitó a la OACI por facilitar el encuentro y el nexo entre los Estados y las entidades financieras como parte de la Estrategia NACC NCLB y acordó que la OACI continúe promoviendo este enfoque para diferentes propuestas de proyecto identificadas para la región.

5.4 Tecnologías emergentes y sus retos

5.4.1 Bajo la P/04 se condujo el Panel sobre las tecnologías emergentes discutió al principio de su presentación cómo proseguir estrategias de implementación de seguridad operacional e implementación de navegación aérea en línea con los Planes mundiales de la OACI, para satisfacer retos futuros. Asimismo, el Panel discutió sobre lo que debería considerarse sobre mejoras de performance futuras y retos para asegurar la sustentabilidad y mejora de un sistema de aviación regional.

5.4.2 Las discusiones de Panel incluyeron presentaciones sobre las experiencias de los Estados con respecto a Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS)/Sistema(s) de aeronave no tripulada (UAS) y el futuro de CNS y de la aviónica, la incorporación de los datos de satélite ADS-B en procesos de vigilancia, tomando en cuenta las herramientas automatizadas de apoyo a la toma de decisiones e información automatizada del clima y la nueva generación de sistemas de comunicación para navegación y vigilancia

5.4.3 La Reunión tomó nota bajo la IP/08 sobre el concepto de apoyo para operaciones basadas en trayectorias mundiales de Estados Unidos. Este programa ha sido la piedra angular del programa NextGen de la FAA e involucra que las partes interesadas de la aviación operacional intercambien trayectorias de cuatro dimensiones (4D) para planificación de vuelo, gestión de operaciones estratégica y operaciones de control de tránsito. Este esfuerzo apoya el concepto mundial operacional de gestión del tránsito aéreo. Finalmente, la Reunión recordó que el concepto de Trayectoria 4D es uno de los módulos B0 de ASBU que atiende el NACC ANI/WG.

5.5 Mejora de la implementación de la certificación de aeródromo y de la seguridad operacional de los aeropuertos

Estado de implementación de certificación de aeródromos y Equipos de seguridad operacional de pista (RST) en la Región CAR

5.5.1 Se condujo una sesión de trabajo con los Directores NACC por parte de Reino Unido sobre Implementación de la Certificación de Aeródromos, utilizando la P/06 durante la cual se pidió a la Reunión que se dividiera en varios grupos de trabajo para contestar las siguientes preguntas:

- ¿Cuáles son las barreras para la certificación de aeródromos?
- ¿qué puede hacerse para eliminar esas barreras?

5.5.2 La sesión de discusiones validó datos ya recabados por la OACI sobre los retos encarados por algunos Estados para lograr la certificación de los aeropuertos internacionales. Además, los grupos identificaron algunas áreas de oportunidad que pudieran no haber sido obvias a partir de los datos ya recabados por la OACI. Existe la oportunidad de utilizar estos datos para considerar cómo apoyar mejor a los Estados al encarar los retos, en particular aquellos relacionados con adquisiciones políticas, cuestiones contractuales, cómo influir a los sindicatos y asegurarse que hay un marco de referencia normativo sólido legalmente implantado que proporcione a los reguladores el poder de hacerlo cumplir. El **Apéndice B** incluye una explicación detallada sobre estas sesiones de trabajo. En este sentido, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN

NACC/DCA/7/7

OBSERVACIONES PARA LOGRAR LA CERTIFICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES

Que, para mejorar la manera de asistir a los Estados con respecto a la certificación de los aeropuertos internacionales, la OACI:

- a) considere las observaciones que resultaron de la sesión de trabajo (refiérase al Apéndice B);
- b) se asegure que las sugerencias proporcionada por la Reunión se integren en los planes generales de trabajo de la Oficina Regional NACC de la OACI; y
- c) reporte los resultados y el impacto de la aplicación de estas observaciones a la reunión NACC/DCA/8.

5.5.3 Bajo la NE/13, la Secretaría informó sobre el estado del proceso de certificación de aeródromos en la Región CAR muestra que de un total de 154 aeródromos internacionales, 74 aeródromos han sido certificados hasta mayo de 2017. El número ha aumentado de 43 aeródromos certificados representando un 28% (en marzo de 2014) a 74 aeródromos certificados hasta la fecha, representa un total de 48%. Además, 23 aeródromos en la Región CAR han ya sea iniciado el proceso de certificación o bien se encuentran en planes de iniciar el proceso a corto plazo. Para finales de 2017 se estima contar con 84 aeródromos certificados, lo que representa un 54% del total.

5.5.4 Asimismo, la NE/13 mostró el estado de implementación del Equipo de seguridad operacional de pista (RST) en la Región CAR muestra que de 154 aeropuertos internacionales, 66 han implementado RST, representando el 43% del total.

5.5.5 La siguiente conclusión fue formulada por la reunión NACC/WG/5:

CONCLUSIÓN

NACC/WG/5/21

PLAN CAR DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Que, para apoyar y asistir a los Estados/aeródromos en el proceso de certificación de aeródromos CAR, los Estados/Territorios CAR envíen a la Oficina Regional NACC de la OACI un Plan para la certificación de sus aeródromos, a más tardar el 15 de agosto de 2017.

5.5.6 La Reunión recordó la Conclusión NACC/WG/5/21 de que los Estados entreguen su Plan de certificación de aeródromos. A la fecha, la Oficina Regional NACC de la OACI no ha recibido ningún plan de certificación por parte de los Estados, por lo tanto, se instó a los Estados enviar su plan lo más pronto posible o antes del **30 de diciembre de 2017**.

5.6 Mejoras a la implementación AVSEC/FAL

5.6.1 La Secretaría presentó la NE/12 - *Actividades Regionales NAM/CAR sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación* y solicitó a los Directores a cumplir con los compromisos de las Resoluciones vigentes de la Asamblea proporcionando los recursos necesarios y apoyando a sus unidades AVSEC y FAL dentro de sus administraciones. Como la seguridad de la aviación continua siendo una de las prioridades más importantes, los Estados necesitan asegurar la implementación eficaz de las SARP AVSEC y FAL de la OACI para evitar y al final atender amenazas potenciales, manteniendo al mismo tiempo un equilibrio para asegurar las operaciones de las aeronaves y tripulaciones, y el movimiento de pasajeros, carga, correo y suministros se conservan libres de obstáculos. También se mencionó a los Directores sus responsabilidades de mantener un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) actualizado, aprobado e implementado considerando las últimas enmiendas al Anexo 17.

5.6.2 La Reunión tomó nota la NE/23 - *Optimización de la cooperación regional para avanzar la seguridad de la aviación*, presentada por Estados Unidos. La nota propuso que los Estados NACC trabajen de manera colaborativa usando los recursos y mecanismos colectivos en cooperación con la Oficina Regional NACC de la OACI para tratar las diversas amenazas en curso a la aviación y utilizar todos los recursos y herramientas disponibles para minimizar las brechas de seguridad de la aviación, proporciona recomendaciones para modificar las herramientas de seguridad de la aviación “toolkit” de

la OACI, alienta la participación de los Estados en todos los grupos de trabajo del Grupo de Expertos de Seguridad de la Aviación de la OACI.

5.6.3 Se informó a la Reunión bajo la NIP/04 sobre información específica relacionada con el programa USAP-CMA, así como actualizaciones a actividades de auditoría pertinentes a la Enmienda 15 al Anexo 17 de la OACI.

5.7 Colaboración con respecto a mejoras a la instrucción sobre aviación/Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos

5.7.1 La Secretaría proporcionó a la Reunión a una presentación sobre el programa Nueva Generación De Profesionales Aeronáuticos (NGAP) (refiérase a la P/08). Se informó a la Reunión sobre los objetivos clave del programa que son el programa de trabajo en curso, así como planes de futuras actividades. Asimismo, la Reunión tomó nota de los esfuerzos de la Oficina Regional NACC de la OACI para apoyar el NGAP como parte de la celebración de su 60^a aniversario. También alentó a los Directores a asistir a la Cumbre Mundial NGAP, un evento que promueve las mejores prácticas y la colaboración entre los Estados, y que crea conciencia entre todos los sectores de la aviación en promover la nueva generación. Este evento se celebrará del 27 al 28 de noviembre de 2017 en Montreal, Canadá.

5.7.2 Se presentó a la Reunión a la conferencista invitada, Shaesta Waiz, fundadora de “Dreams Soar”, una organización cuya misión es alentar e inspirar a jóvenes mujeres a incursionar en los campos de la ciencia, la tecnología, la ingeniería, las matemáticas y en particular la esfera aeronáutica. Como tomó nota la Reunión, esta presunta “chica del montón” se embarcó en una aventura para lograr cosas extraordinarias. Desde sus muy humildes raíces, y como inmigrante en Estados Unidos, ha logrado varios lugares como pionera: la primera en su familia en obtener diplomas de licenciatura y maestría, la primera mujer piloto certificada de su Afganistán nativo. También se ha lanzado y ha completado lo que puede ser el último vuelo en solitario propulsado a pistones alrededor del mundo para inspirar a las otras “jóvenes del montón” a que ellas también puedan volar, lograr sus metas y soñar en grande.

5.7.3 La Secretaría proporcionó una presentación sobre Iniciativas Regionales sobre Instrucción (refiérase a la P/09). Se solicitó a la Reunión tomar nota de la necesidad de instrucción, en particular en el área del Elemento Crítico (CE-4) Calificación e Instrucción del Personal Técnico, ya que los Estados necesitan asegurar que haya un número suficiente de personal calificado y capaz disponible y adecuadamente capacitado que asistirá al Estado con la implementación de las SARP. La Secretaría también subrayó las necesidades de instrucción de los Estados desglosadas en implementación SMS/SSP, servicios de navegación aérea, aeródromos, investigación de accidentes e incidentes, vigilancia de la seguridad operacional y otras esferas tales como derecho, cumplimiento y cuestiones medioambientales. La Secretaría también tomó nota de que muchos de los asuntos pendientes en el área de la instrucción, en particular la creación de una asociación regional, no han sido finalizados y se retomarán en la próxima reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG).

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

Asuntos de protección al medioambiente

6.1 La Reunión fue actualizada sobre asuntos medioambientales regionales, bajo la NE/08, solicitándoles cumplir con las fechas límite establecidas para preparar o actualizar los planes de acción estatales de reducción de CO₂, en conformidad con la Resolución de la Asamblea de la OACI 39-2, párrafo 11. Los documentos, a ser entregados a más tardar en junio de 2018, deberían incluir información cuantificable sobre los beneficios medioambientales del conjunto de medidas, tales como tecnología de las aeronaves, normas y mejoras operacionales, combustibles alternativos sostenibles y medidas globales basadas en criterios de mercado. Se alentó a los Estados a compartir información y construir asociaciones con otros Estados Miembros, y hacerla disponible públicamente, tomando en cuenta la confidencialidad comercial de los datos contenidos.

6.2 La Reunión fue exhortada a asegurar que los Estados designen un punto focal sobre medioambiente para sus organizaciones. La persona elegida deberá informar al liderazgo nacional sobre la importancia de los asuntos sobre medio ambiente aeronáutico, y dirigir el desarrollo y las actualizaciones de los planes de acción del Estado, coordinar entre las partes interesadas y enlazar con OACI. También se mencionó que la persona designada del Estado sería la única autorizada para enviar el Plan de acción y para ingresar al sitio web APER de la OACI. El 31 de octubre de 2017 es la fecha en la que los Estados deberán designar/actualizar su respectivo punto focal y se les pide proporcionar la información a la Oficina Regional NACC de la OACI.

6.3 Para proporcionar una familiarización completa con las SARPS y la orientación del CORSIA, asistir en el desarrollo del marco regulatorio nacional y apoyar el establecimiento de la infraestructura necesaria (por ejemplo, hardware/software IT), la Secretaría está buscando un Estado que patrocine el Seminario regional para las Américas en marzo - abril de 2018. También, se solicitó a la Reunión considerar su participación en la Conferencia de la OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF-2), programada del 11 al 13 de octubre de 2017 en la Ciudad de México, México.

6.4 Finalmente Guatemala comentó sobre Primer Simposio Iberoamericano de Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático: bajo el Proyecto Alianza para una Aviación Sostenible (ALAS), realizado conjuntamente con la CLAC. La Reunión felicitó a Guatemala por esta iniciativa. Guatemala mencionó la posibilidad de realizar un segundo simposio en 2018 para promover estas acciones necesarias para proteger el medio ambiente y el aporte respectivo de la aviación.

**Cuestión 7 del
Orden del Día**

Asuntos de Transporte Aéreo

El trabajo de la OACI en pro del desarrollo económico del transporte aéreo

7.1 La Secretaría presentó la NE/09 que informaba sobre el trabajo prioritario de la OACI bajo el Objetivo Estratégico – *Desarrollo económico del transporte aéreo*. Según describe el Plan de Negocios de la OACI, el plan de trabajo bajo este Objetivo Estratégico tiene como objetivo mejorar las capacidades de los Estados para: a) mejorar la conectividad aérea, crear mayores oportunidades de negocio de competitivas, aumentar los beneficios y opciones de los consumidores, y al mismo tiempo reducir la carga financiera y los costos al realizar sus funciones de vigilancia del regulador; y b) permitir a la aviación servir como un medio eficaz para lograr el desarrollo económico, en particular, aumentar la accesibilidad a financiamientos para el desarrollo de la infraestructura de la aviación y la inversión en conectividad aérea.

7.2 La nota resumió el trabajo de la organización con respecto a la política de transporte aéreo y la regulación, así como a la gestión y el financiamiento de la infraestructura. Se señaló particularmente la elaboración de acuerdos multilaterales sobre la liberalización del acceso al mercado, carga aérea y propiedad y control de los transportistas aéreos. El Grupo de Expertos sobre Regulación del Transporte Aéreo (ATRP) continuará examinando un acuerdo multilateral para la liberalización del acceso al mercado y para trabajar en garantías. Elaborará un protocolo específico para facilitar aún más liberalización de los servicios de carga aérea (hasta la 7ª Libertad) y un acuerdo multilateral autónomo sobre inversión extranjera en las aerolíneas.

7.3 La nota también presentó el trabajo de la OACI relativo a los datos y análisis de aviación que se enfocan en los macro-datos (por ejemplo, datos del sistema Vigilancia dependiente automática - radiodifusión (ADS-B) y de Transferencia de Datos de Inteligencia del Mercado (MIDT), herramientas de análisis de negocios, pronósticos de tránsito aéreo, con el establecimiento de un modelo de consorcio, al nivel de proyectos específico, en colaboración con socios. De acuerdo con los últimos pronósticos a largo plazo de tránsito aéreo, el tránsito global de pasajeros y de mercancías crecerán en un +4.6 % y +4.4 % respectivamente al año hasta 2032.

7.4 Además, la implementación del programa de trabajo arriba descrito apoya la campaña *Ningún país se queda atrás* (NCLB) de la sede de la OACI con miras a contribuir a la mejora de la sostenibilidad económica de transporte aéreo.

7.5 Se invitó a la Reunión, entre otras cosas, a apoyar de manera proactiva el trabajo de la OACI para el desarrollo económico del transporte aéreo y a alentar que se contribuya con el Fondo voluntario de Transporte Aéreo para la implementación de varios proyectos de transporte aéreo.

7.6 Finalmente, la Reunión fue invitada al tercer foro Mundial de la OACI sobre la Aviación (IWAF) a realizarse en Abuja, Nigeria del 20 al 22 de noviembre 2017, alentando a los Estados a participar con sus altas autoridades a este muy importante evento.

**Cuestión 8 del
Orden del Día**

Revisión de los Términos de Referencia de NACC/DCA

8.1 Bajo la NE/04, la Reunión revisó los Términos de referencia (TOR) de las reuniones NACC/DCA cuyos cambios fueron esencialmente editoriales, así como otros cambios para enlazar esas actividades de la reunión con el cumplimiento del GANP y el GASP. En este sentido, la Reunión tomó la siguiente:

DECISIÓN

NACC DCA/7/8

TÉRMINOS DE REFERENCIA NACC/DCA

La Reunión NACC/DCA/7 aprueba los Términos de Referencia que aparecen en el Apéndice C al informe.

**Cuestión 9 del
Orden del Día**

Otros asuntos

Tratados de derecho aeronáutico

9.1 Bajo la NE/10, la Secretaría hizo hincapié en la importancia para el desarrollo y el crecimiento de la aviación civil mundialmente de la ratificación de los diferentes tratados de derecho aeronáutico y recordó a la Reunión sobre el sitio web sobre tratados de derecho aeronáutico (<https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/TreatyCollection.aspx>) que la OACI ha elaborado para que los Estados y las Oficinas Regionales de la OACI apoyen este objetivo. Este sitio web contiene recursos útiles para la preparación de notas informativas, incluyendo formularios sobre estado de ratificación actualizado por país.

9.2 Se recordó que aumentar el número de partes de los instrumentos de derecho aeronáutico es un objetivo clave para la OACI para lograr la mejora de los beneficios de la unificación de las reglas internacionales las cuales incluyen estos instrumentos. La Reunión tomó nota de esa herramienta para seguimiento.

Políticas de la OACI para aeropuertos y servicios de navegación aérea

9.3 IATA proporcionó la IP/14 sobre Políticas de la OACI para aeropuertos y servicios de navegación aérea. La nota actualiza los esfuerzos de compromiso de la IATA con respecto a los esquemas de cobranza de derechos de la región para aeropuertos y control de tránsito aéreo, que impactan al suministro seguro, eficaz y eficiente de los servicios de tránsito aéreo.

Cuotas por pagar de los Estados a la OACI

9.4 Se pidió a la Reunión atender la NE/06, *Cuotas por pagar de los Estados a la OACI*. Se solicitó a los Directores que la OACI depende de las contribuciones de los Estados para realizar su mandato. Así, la Secretaría exhortó a los Estados a tomar las medidas necesarias para honrar sus obligaciones financieras para con la organización de manera urgente, refiriéndose a la Comunicación a los Estados A 1/8-16/105 fechada el 30 de noviembre de 2016 firmada por la Secretaria General de la OACI. También se incluye en esta nota un apéndice relativo a las cuotas por pagar de los Estados Miembros con relación a 2017 y montos pendientes vencidos de años previos como referencia para los Estados.

Siguiente reunión NACC/DCA

9.5 En conformidad con las referencias subrayadas en la NE/07, la Secretaría, atendiendo al esquema de rotación, solicitó a los participantes a la reunión de los Estados del Caribe Oriental proponer el lugar para la 8ª Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe. Luego de las pláticas entre la Secretaría, las delegaciones que representaban a los Estados del Caribe Oriental, y COCESNA, se acordó que la decisión de nominar al país anfitrión de la reunión NACC DCA/08 se tomaría dentro de 30 días después de discutirlo con los Estados del Caribe Oriental.

APÉNDICE A
LISTA EJECUTIVA DE CONCLUSIONES

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
C/1	IMPLEMENTACIÓN DE UN MARCO REGULATORIO PARA LAS OPERACIONES DE LOS SISTEMA(S) DE AERONAVE NO TRIPULADA (UAS) Que, considerando el uso de tecnologías emergentes de la industria para las operaciones de Sistema(s) de aeronave no tripulada (UAS):		
	a) los Estados de las Regiones NAM/CAR establezcan para diciembre de 2017 un marco normativo para las operaciones de UAS en el espacio aéreo ATS y aeródromos internacionales de su jurisdicción, que incluya: ; y	Estados de las Regiones NAM/C	diciembre de 2017
	b) la Oficina Regional NACC de la OACI informe a la reunión NACC/DCA/8 sobre las acciones tomadas en este tema.	Oficina Regional NACC de la OACI	reunión NACC/DCA/8
C/2	APOYO DE LOS ESTADOS NACC A LA ESTRATEGIA NCLB Y A UNA ESTRATEGIA NACC EFECTIVA DE SOSTENIBILIDAD Que, con la finalidad de mantener el buen desempeño y los logros realizados con la Estrategia NCLB:		
	a) los Estados y Territorios NACC expresen su compromiso con la Estrategia NACC NCLB y tomen acciones para garantizar un avance oportuno de los resultados entregables y las metas cuyo nivel deseado de desempeño no ha sido logrado (refiérase al párrafo 2.1, c) a este informe); y	Estados y Territorios NACC	
	b) la Oficina Regional NACC de la OACI proponga a más tardar en la reunión NACC/DCA/8 una Estrategia NACC de sostenibilidad para mantener los logros y el nivel de implementación alcanzado bajo la Estrategia NACC NCLB.	Oficina Regional NACC de la OACI	
C/3	REVISIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y NECESIDADES PARA LA RECUPERACIÓN POSTERIOR A LOS HURACANES Que, con la finalidad de apoyar a aquellos Estados del Caribe que fueron gravemente afectados por los efectos de los huracanes de 2017, la Oficina Regional NACC de la OACI, en coordinación con los Estados y las entidades de financiamiento, realice propuestas de proyectos para evaluar las necesidades en aviación post- huracanes a más tardar para diciembre de 2017.	Oficina Regional NACC de la OACI	diciembre de 2017

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
C/4	IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DEL USOAP EN HAITÍ Que, con el fin de reflejar adecuadamente el avance de la implementación efectiva del USOAP en Haití, Francia, en coordinación con el <i>Proyecto para la Resolución de la SSC en Haití</i> y con Haití, actualice el OLF del USOAP y los Planes de Acción correspondientes en un esfuerzo conjunto consistente y homogéneo que informe los resultados de conformidad con el Plan de Acción NCLB en Haití.	Francia	
C/5	ESTRATEGIA MUNDIAL Y PLAN DE ACCIÓN PARA MEJORAS A LAS ORGANIZACIONES REGIONALES DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (RSOO) Que los Estados apoyen la estrategia mundial propuesta y el plan de acción para mejorar las RSOO y el establecimiento de un sistema mundial para el suministro de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo el estudio sobre la propuesta de un Sistema mundial para la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS), resultado del Foro sobre RSOO para la Seguridad Operacional de la Aviación Mundial.	Estados	
C/6	IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACC SSP Que la Oficina Regional NACC de la OACI desarrolle una Estrategia de implementación regional del SSP a presentarse antes de la reunión NACC/DCA/9, uniendo todas las iniciativas existentes sobre vigilancia de la seguridad operacional, y utilizando el concepto de Estados campeones para proporcionar asistencia práctica, permitiendo la implementación del SSP basada en la experiencia de los Estados que han sido capaces de desarrollar experiencias relevantes en este tema.	Oficina Regional NACC	antes de la reunión NACC/DCA/9
C/7	OBSERVACIONES PARA LOGRAR LA CERTIFICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES Que, para mejorar la manera de asistir a los Estados con respecto a la certificación de los aeropuertos internacionales, la OACI:		
	a) considere las observaciones que resultaron de la sesión de trabajo (refiérase al Apéndice B);	OACI	
	b) se asegure que las sugerencias proporcionada por la Reunión se integren en los planes generales de trabajo de la Oficina Regional NACC de la OACI; y	OACI	
	c) reporte los resultados y el impacto de la aplicación de estas observaciones a la reunión NACC/DCA/8.	OACI	NACC/DCA/8

APÉNDICE B

SUMARIO DE DISCUSIONES DE LA SESIÓN DEL GRUPO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Introducción

1. La Oficina Regional NACC continuamente está buscando maneras de mejorar sus procesos y comunicarse de una mejor forma con los Estados y Territorios. En los últimos años ha hecho esfuerzos significativos para cambiar el formato de las reuniones a fin de fomentar la máxima participación de los Estados e invitados. Para apoyar las iniciativas de la OACI para hacer reuniones más inclusivas y participativas, *Air Seguridad operacional Support International (ASSI)* ofreció facilitar una sesión para un “grupo de discusión” en la Reunión NACC/DCA/7 sobre el tema de certificación de aeródromos.
2. Los objetivos de la sesión fueron:
 - Obtener opiniones de los Directores Generales (DG) sobre los desafíos en la certificación de aeródromos y qué se podría hacer para tratarlos
 - Probar un nuevo formato para fomentar la discusión abierta en las reuniones
3. El tema de la certificación de aeródromo fue elegido ya que, mientras se ha avanzado mucho en los últimos años, únicamente alrededor de la mitad de los aeropuertos internacionales en la región están certificados a pesar de ser una norma de la OACI. El análisis de datos de la OACI obtenidos de las auditorias del USOAP, de misiones de seguimiento, de eventos organizados por la Oficina Regional NACC y de su iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB), indica una serie de desafíos para los Estados en certificación de aeródromos. Estos incluyen la falta de experiencia técnica adecuada, falta de procedimientos, la incapacidad de los aeropuertos de cumplir con las SARPS debido a la topografía/características físicas, falta de implementación SMS, entre otras. Se esperaba que en las sesiones de discusión se extrajeran otros desafíos y soluciones potenciales que tal vez no hayan sido evidentes de los datos recopilados por la OACI, y por lo tanto, enriquecer el panorama en toda la región.

Formato de la Sesión

4. Se formaron cuatro grupos pequeños de discusión, dos de habla inglesa y dos de habla hispana, cada uno con un moderador cuyo rol era fomentar una participación activa por parte de todos. Los grupos incluían DG y su personal. Se les solicitó a los grupos considerar dos preguntas:

Primera pregunta: ¿Cuáles son las barreras para la certificación de aeródromos?

Segunda pregunta: ¿Qué se puede hacer para eliminar estas barreras?

5. Luego de una actividad para romper el hielo y fomentar la comunicación, los grupos discutieron las dos preguntas planteadas y anotaron sus comentarios en un rotafolio; todos los comentarios fueron recopilados al final de la sesión. Estos se han organizado en temas y se adjuntan a esta nota.

Comentarios Iniciales

6. El análisis inicial del resultado de las discusiones en general refleja los datos recopilados por la OACI sobre las razones por las cuales algunos Estados luchan con la certificación. Sin embargo, se identificaron algunas barreras interesantes, como el poder de las Uniones, los arreglos contractuales inadecuados para los concesionarios y la falta de voluntad política para gastar el tiempo, esfuerzo y dinero en garantizar el cumplimiento de esta importante área técnica. Esta barrera se vio exacerbada por la falta de poderes legales para hacer cumplir la norma, lo que hace impotente al regulador.

7. Las soluciones ofrecidas por los grupos incluían la necesidad de asegurar que cualquier contrato entregado a los concesionarios deje claro que el cumplimiento con las SARPS es esencial para que el contrato se adjudique y continúe. También existe el deseo de que haya una mejor estructura jurídica y seguridad para que el regulador mejore su autoridad y la habilidad para tomar medidas de ejecución contra los operadores del aeródromo. En general, los grupos consideraron que era necesario un mejor compromiso con los políticos y los sindicatos para educarlos sobre la necesidad de cumplimiento. En el caso de los políticos, se deben dedicar esfuerzos a ayudarlos a comprender los beneficios económicos de la aviación y con una planificación financiera a largo plazo de los proyectos de infraestructura y mantenimiento aeroportuario en línea con la política económica. También se manifestó el deseo de que la OACI mejore la información sobre los requerimientos¹ del Anexo 14 y de hacer las preguntas de protocolo más claras y con menos ambigüedad.

8. En términos de retroalimentación sobre el formato de la sesión, los grupos parecían generar un compromiso y una discusión abierta, como lo demuestran las grabaciones de cada grupo. Los delegados, en general, también parecían disfrutar de la sesión, un participante comentó que, aunque todos los aeródromos de su Estado ya estaban certificados, consideraba que la sesión fue muy informativa y útil.

¹ Se instó a la reunión a revisar el documento PANS-AGA de la OACI que contiene información útil y práctica sobre la certificación de aeródromos.

Conclusiones/Recomendaciones

9. La sesión de discusión validó los datos ya recolectados por la OACI sobre los desafíos que enfrentan algunos países para lograr la certificación de aeropuertos internacionales. Adicionalmente, los grupos identificaron algunas áreas de reto que pueden no haber sido fácilmente evidentes de los datos recolectados por la OACI. Existe la oportunidad de utilizar esta información para considerar la mejor manera de apoyar a los Estados a afrontar los desafíos, en particular, los relacionados con el compromiso político, las cuestiones contractuales, la influencia en los sindicatos y la garantía que existe un marco regulatorio vigente que da al regulador poder para hacerlo cumplir. Será importante que se trabaje para asegurar que se considere cualquier iniciativa para abordar estos desafíos en contra de la serie de flujos de trabajo ya existentes en la región. Para tal fin, se recomienda que la OACI considere el resultado de esta sesión y se asegure que las sugerencias presentadas por los delegados sean consideradas y en caso no sean parte de una iniciativa ya existente, sean integradas en los planes generales de trabajo de la Oficina NACC.

10. En cuanto al formato de la sesión, la retroalimentación inicial parece indicar que puede ser un método alternativo apropiado para alentar a los delegados a discutir cuestiones. Las sesiones de grupo más pequeñas brindan una mayor oportunidad para que todos contribuyan reconociendo que no todos los delegados se sienten cómodos dirigiéndose a un público más amplio. Si la OACI desea utilizar un formato similar en las futuras reuniones, se recomienda que le den más tiempo a las sesiones para que los delegados puedan comparar los comentarios de los otros grupos y tengan discusiones más amplias sobre cómo pueden colaborar para llegar alcanzar soluciones. Esto puede conducir a una asistencia, asesoramiento y asociaciones informales forjadas entre los Estados, que de otro modo no estarían dispuestos o facultados para comprometerse a un acuerdo de colaboración formal a mayor escala. También se recomienda que dicha sesión sea conducida al comienzo de una reunión para permitir a los participantes hablar abiertamente desde el inicio, esto puede ayudar a establecer el tono de la reunión desde el inicio, así como animar a los delegados a llegar a conocerse mejor y forjar relaciones de trabajo más fuertes.

Adjunto: Análisis de Discusiones

Adjunto: Análisis Inicial de Discusiones

En las primeras dos columnas se registran los comentarios de los grupos de discusión. La columna final contiene las acciones sugeridas de ASSI.

Barreras	Soluciones	Acciones Sugeridas
Voluntad Política - Falta de voluntad política - Impacto económico a la comunidad Vs costo operacional del aeropuerto - Cambios frecuentes del gobierno - Ignorancia - Impedimentos financieros	- Comprometer a los políticos - Enlazar el desarrollo del aeródromo con el desarrollo del Estado	- Campaña de concienciación para los políticos liderada por el Director Regional de la Oficina Regional NACC de la OACI - Que la OACI elabora un paquete de información para uso de los Directores Generales cuando se reúnan con políticos - Promocionar el rol de la OACI, los beneficios económicos y la necesidad del cumplimiento de la aviación y otros eventos internacionales atendidos por políticos ¿Uso de redes sociales?
Aspectos Legales: - Falta de que se haga cumplir la ley - Los contratos de los Concesionarios no incluyen los requerimientos del Anexo 14 - Falta de colaboración con los concesionarios - Regulaciones nacionales – no se cumplen	- Mejorar la estructura/certeza legal y mejorar los poderes y la autoridad - Incluir mención sobre el Anexo 14 en todos los contratos nuevos - Mejorar los Términos de Referencia - Adecuar la asesoría contractual	- Asistencia de la Dirección legal de la OACI con asesoría genérica contractual - Talleres sobre hacer cumplir la acción que se puede tomar (con ejemplos)

Barreras	Soluciones	Acciones Sugeridas
• Competencia entre aeropuertos comparado con falta de competitividad en seguridad operacional • Prioridades que difieren para distintas agencias • Aeropuertos privados comparados con aquellos propiedad del Gobierno • Falta de claridad en los límites de responsabilidad		
Aeropuertos: • Viejos aeropuertos que físicamente no pueden cumplir • Es caro el cumplimiento	• Financiamiento • Planificación financiera a largo plazo • Generar otros ingresos	• Campaña sostenida para crear consciencia sobre PANS- Aeródromos y beneficios de la certificación para mejorar y aumentar las normas • Talleres para los reguladores y la industria sobre cómo mitigar los riesgos y cómo presentar y asesorar casos de seguridad operacional
Personas: • Mala dirección/gerencia • Falta de coordinación • Falta de personal calificado • Falta de instrucción para inspectores y personal de aeropuerto • Falta de contratistas calificados • Cambio de gestión no eficaz	• Instrucción y OJT, incluyendo instrucción a la dirección sobre la industria y los reguladores • Mejor comunicación con los sindicatos • Hacer grupos pequeños • Mejorar la propiedad y rendición de cuentas	• Dar prioridad al temario de los centros TRAINAIR • Promocionar arreglos en colaboración a niveles inter-gubernamentales (vincular con campañas de concienciación arriba mencionadas)

Barreras	Soluciones	Acciones Sugeridas
• Influencia de los sindicatos • Falta de compartir recursos • Falta de armonización		
SARPS de la OACI • Preguntas de protocolo ambiguas	• Material de orientación sobre el Anexo 14 • Volver a redactar las preguntas de protocolo	• Campaña sostenida para aumentar la consciencia sobre los PANS-Aeródromos • ‘Probar’ las preguntas de protocolo con un grupo muestra para obtener sus comentarios sobre la claridad de lectura

APÉNDICE C

TÉRMINOS DE REFERENCIA (ToR) DE LAS REUNIONES DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC/DCA)

1. Términos de Referencia

Las reuniones tienen como objeto primordial dar a los Directores una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planificarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

La información desempeña un papel clave al apoyar a los Directores en la toma de decisiones y proporcionándoles ambos desafío y aprobación en cuestiones que afectan el progreso de la aviación civil en la región.

- a) Las reuniones serán de carácter decisivo y sus conclusiones aprobadas estarán sujetas a su cumplimiento por cada una de las Autoridades de Aviación Civil de cada uno de los Estados.
- b) Los Estados tendrán 40 días después de recibir el informe de la reunión para notificar su discordancia con cualquier conclusión/decisión. Después de transcurrido dicho período, sin discordancia notificada, se tomará como que el Estado concuerda con las conclusiones/decisiones del informe.
- c) Para el cumplimiento del mencionado objetivo, las Reuniones NACC/DCA desarrollarán todas las funciones necesarias y en particular:
 - i. Fomentar la eficiencia y continuidad de un sistema de la vigilancia de la seguridad operacional tanto a nivel estatal como regional, con mejoras oportunas y rentables a la seguridad operacional bajo las metas del Plan Global para la seguridad operacional de la aviación de la OACI (GASP).
 - ii. Promover y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados para el desarrollo seguro y ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde las regiones NAM y CAR.
 - iii. Apoyar y llevar a cabo estudios y trabajos sobre Transporte Aéreo y aviación civil en las regiones NAM y CAR dando una dirección estratégica global para los riesgos asociados con las deficiencias por ANS.
 - iv. Promover un mayor intercambio de información y apoyo en recursos entre los Estados, asegurando que los recursos requeridos sean disponibles.

- v. Aplicar de forma efectiva y continua las normas y métodos recomendados Internacionales de la OACI (SARP); la ejecución de los Planes de Navegación Regionales, el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), y el Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (RPBANIP), para lograr un desarrollo más seguro y ordenado de la aviación civil en las Regiones NAM y CAR.
- vi. Propiciar acuerdos para la instrucción del personal en todas las especialidades de la aviación civil.
- vii. Propiciar acuerdos colectivos de cooperación técnica en las Regiones NAM y CAR en el campo de aviación civil con miras a obtener la mayor utilización de todos los recursos disponibles.
- viii. Promover una mayor comunicación entre los Directores de las Regiones NAM y CAR y regiones adyacentes con el objetivo de crear sinergia y trabajos conjuntos de mejoras.

2. Método de trabajo

2.1 El/La Presidente de la NACC/DCA se elegirá por los participantes de la Reunión y su término será el de la reunión solamente. Se deberá elegir un/a vicepresidente durante el mismo periodo de la reunión. El Director Regional de la Oficina NACC o la persona designada por la OACI, fungirá como Secretario/a de la reunión.

2.2 Las reuniones NACC/DCA podrán ser ordinarias o extraordinarias. Las reuniones ordinarias se celebrarán una vez al año, por convocatoria de la Secretaría, de preferencia según el esquema de rotación acordado.

2.3 Las reuniones ordinarias y extraordinarias requieren para sesionar un quórum de por lo menos el 50% de los Directores.

3. Membresía

3.1 Todos los Estados/Territorios a los cuales está acreditada la Oficina Regional NACC de la OACI y las Organizaciones Internacionales reconocidas son miembros de NACC/DCA. Otros Estados adyacentes a las Regiones CAR y NAM o la industria podrán ser invitados para participar en la reunión NACC DCA como observadores.

4. Sedes de la reunión

- a) La Oficina Regional NACC de la OACI convocará las reuniones NACC/DCA por lo menos seis meses antes de celebrarla
- b) La NACC/DCA se reunirá de acuerdo con el siguiente esquema de rotación: Centroamérica (CA), Norteamérica (NAM), Caribe Oriental (E/CAR) y Caribe Central (C/CAR)

- c) Cualquier miembro de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales podrá, en cualquier momento, ofrecerse para ser anfitrión de una reunión NACC/DCA
- d) Las reuniones NACC/DCA deberían celebrarse de preferencia en el período de mayo a junio