



OACI

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

SUMARIO DE DISCUSIONES

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.

Decimocuarta Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/14)

Saint John's, Antigua y Barbuda, 1 al 5 de junio de 2026

SUMARIO DE DISCUSIONES

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Decimocuarta Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/14) se llevó a cabo en la *American University of Antigua* (AUA) en Jabberwock Beach Road, University Park, Coolidge, St. George's, Antigua, auspiciada por Antigua y Barbuda, con sus sesiones plenarias del 1 al 3 de junio y un taller centrado en Directores/as Generales sobre Delegación del 3 al 5 de junio de 2026.

ii.2 Ceremonia inaugural

El Sr. Juan Carlos Salazar, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dio el discurso de inauguración destacando la importancia de la cooperación regional para avanzar en el Plan Estratégico 2026–2050 de la OACI, enfatizando los logros en seguridad operacional, seguridad de la aviación, navegación aérea y transporte aéreo, los beneficios de la iniciativa *Ningún País se queda atrás* y los programas de apoyo a la implementación, la promoción de la innovación mediante espacios regulatorios “*sandboxes*”, la necesidad de mayor resiliencia y preparación para crisis, la participación activa regional en la Séptima conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/7) y la Asamblea Extraordinaria, la ratificación continua de los instrumentos de derecho aéreo y la aceleración de la acción en materia de sostenibilidad medioambiental, incluyendo Combustibles de aviación sostenibles (SAF) y la resiliencia climática. Agradeció a Antigua y Barbuda por ser anfitrión de la reunión. También pronunciaron discursos la Srta. Marieta Christian, Secretaria Permanente (a.i.) de Antigua y Barbuda, el Sr. Anthony Whittier, Director General, Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA), y finalmente el Hon. Michael Freeland, Ministro de Estado en representación del Hon. Charles 'Max' Fernandez, Ministro de Turismo, Inversiones, Aviación Civil y Transportes de Antigua y Barbuda, quien dio la bienvenida a los participantes a su país e inauguró oficialmente la reunión. El embajador Brian Challenger, Asesor del Ministro de Aviación Civil actuó como Maestro de Ceremonias.

ii.3 Organización de la Reunión

La Reunión plenaria eligió como Presidente al Sr. *Anthony Whittier, Director General, Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA)*. El señor Christopher Barks, Director Regional de la Oficina Regional NACC actuó como Secretario de la Reunión y fue asistido por los Sres. Julio Siu, Director Regional Adjunto, Fernando Camargo, Especialista Regional en Asistencia Técnica y Fabio Salvatierra, Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres, todos de la Oficina NACC de la OACI, y las Sras. Dawn Flanagan, Jefa, Unidad de Cooperación Regional en Seguridad Operacional, Jacqueline Serrao, Cooperación Regional, Consultora Institucional y de gobernanza, y Virginia Tavella, CDI/Desarrollo de Negocios, SAM/NACC, de la Sede de la OACI.

ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la reunión fueron el español y el inglés. Las notas de estudio, y el Sumario de Discusiones estuvieron disponibles en ambos idiomas.

ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 08:30 a 16:00 horas, con períodos de intermedio requeridos.

ii.6 Orden del Día

Cuestión 1

del Orden del Día: Elección del/de la Presidente y adopción del orden del día y del Horario

Cuestión 2

del Orden del Día: Intervención magistral

Cuestión 3

del Orden del Día: Panel sobre innovación

Cuestión 4

del Orden del Día: Enfoques colaborativos de seguridad operacional

Cuestión 5

del Orden del Día: Todos los vuelos son seguros

Cuestión 6

del Orden del Día: Servicios de Navegación Aérea (ANS) homogéneos e interoperables que se adecúan al futuro

Cuestión 7

del Orden del Día: Implementación del Objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de Medioambiente

Cuestión 8
del Orden del Día: Camino hacia la 7ª Conferencia Mundial de Transporte aéreo (AT/Conf/7)

Cuestión 9
del Orden del Día: Tratados, leyes y regulaciones internacionales de aviación

Cuestión 10
del Orden del Día: Conclusiones y Decisiones

Cuestión 11
del Orden del Día: Otros asuntos

ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 21 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR, 1 Estado de la Región Medio Oriente (MID), y 18 Organizaciones Internacionales, con un total de 102 delegados/as como se indica en la lista de participantes de **Apéndice A**.

ii.8 Proyectos de Conclusión y Decisiones

La Reunión registró sus actividades en la forma de Proyectos de Conclusión 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/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe.

ii.9 Lista de Conclusiones y Decisiones

Número	Título	Página
2	DESIGNACIÓN DE PUNTOS FOCALES PARA LA INTERACCIÓN CON RASG-PA/PA-RAST Y APOYO A LOS EQUIPOS COLABORATIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL (CST)	12
3	ACUERDOS DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES PARA TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL	15
4	IMPULSANDO LA COOPERACIÓN REGIONAL BAJO EL MARCO DE COOPERACIÓN REGIONAL DE LA OACI	18
5	UN SISTEMA AÉREO FLUIDO PARA SATISFACER LAS NECESIDADES DEL FUTURO	24
6	IMPLEMENTACIÓN DEL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG) DE MEDIOAMBIENTE DE LA OACI	29

Número	Título	Página
7	PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS EN ACTIVIDADES DE TRANSPORTE AÉREO	33
8	MEJORA DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS EN LA RATIFICACIÓN DE TRATADOS DE DERECHO AÉREO Y APOYO A LAS ACTIVIDADES JURÍDICAS DE LA OACI	35

Número	Título	Página
1	ACTIVACIÓN DE UN GRUPO AD HOC <i>SANDBOX</i> REGULATORIO	10

ii.10 Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones

Refiérase a la página de internet de la Reunión:
[NACC - Meetings | International Civil Aviation Organization](#)

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev. 3	1	Orden del Día y Horario	01/06/26	Secretaría
NE/02	10	Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA	08/05/26	Secretaría
NE/03	6	Interferencia de señales GNSS – Región LATAM-CAR	27/04/26	IATA-ALTA
NE/04	7	Aviación con emisiones netas cero en América Latina y el Caribe: rutas y compensaciones	28/04/26	ALTA
NE/05 Rev.	4	Promoción De Los Collaborative Safety Teams (CST) como herramienta estratégica clave para mitigar los riesgos de seguridad operacional prioritarios en las Regiones NAM/CAR	27/04/26	ALTA
NE/06	9	Ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional	11/05/26	Secretaría
NE/07	6	Protección del Espectro Radioeléctrico de la Aviación para la Seguridad Global	06/05/26	ICCAIA
NE/08	4	Fortalecimiento de capacidades en seguridad operacional de la aviación en las Regiones NAM/CAR	07/05/26	Reino Unido
NE/09	6	Un sistema aéreo fluido para satisfacer las necesidades del futuro	06/05/26	ICCAIA
NE/10	8	Convocatoria de la Séptima conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/7)	08/05/26	Secretaría
NE/11	9	Investigación y estudios sobre temas de derecho aéreo internacional	11/05/26	Secretaría
NE/12	11	Mejorar la participación inclusiva y estratégica de todos los Estados en las reuniones de la OACI en apoyo de la iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB)	14/05/26	Canadá

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/13	8	Declaración consolidada para reafirmar las políticas de la OACI en materia de tributación en el transporte aéreo	14/05/26	IATA
NE/14	4	Impulsando la cooperación regional bajo el Marco de Cooperación Regional de la OACI	13/05/26	Secretaría
NE/15	4	Orientación regional para la armonización de la calificación de los Dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD) de conformidad con las normas internacionales	25/05/26	Grupo Ad hoc FSTD
NE/16	4	Armonización regulatoria en acuerdos de intercambio de aeronaves para fortalecer la conectividad y resiliencia del transporte aéreo internacional	15/05/26	El Salvador
NE/17	6	Un nuevo sistema de control de tráfico aéreo en Estados Unidos	15/05/26	Estados Unidos
NE/18	6	Pendientes de mejoras en el espacio aéreo del Caribe gestionado por la FAA	15/05/26	Estados Unidos
NE/19	6	Fortalecimiento de la ciberseguridad en la aviación civil centroamericana	15/05/26	COCESNA
NE/20	5	Casos de uso de la administración de seguridad del transporte de EE. UU. para aplicaciones de inteligencia artificial y aprendizaje automático	20/05/26	Estados Unidos
NE/21	5	Presentación: perspectivas globales y regionales sobre amenazas y riesgos para la aviación civil	20/05/26	Estados Unidos
NE/22	7	Estado de la implementación del Objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) en las Regiones NAM/CAR 2026	25/05/26	Secretaría
NE/23	6	Desafíos operativos y consideraciones regionales de coordinación para operaciones de transporte espacial comercial en las Regiones NAM/CAR	01/06/26	IATA CANSO/Secretaría del Grupo de Tarea AMCB

NOTAS DE INFORMACIÓN				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01 Rev. 2	---	Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	01/06/26	Secretaría
NI/02	3	Información General del Panel de Innovación	11/05/26	Secretaría
NI/03		CANCELADA		
NI/04	6	Estado de implementación de las iniciativas regionales de modernización de la navegación aérea, actividades del NACC/WG y seguimiento de los resultados de la NACC/WG/10	18/05/26	NACC/WG
NI/05	5	Actividades de seguridad de las aviación y facilitación implementadas en las Regiones NAM/CAR	25/05/26	Secretaría

NOTAS DE INFORMACIÓN				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/06	4	Armonización Regulatoria Regional en Centroamérica: Perspectiva Estratégica de la Oficina Regional NACC de la OACI	27/05/26	Secretaría
NI/07	7	Camino hacia la aviación sostenible	15/05/26	Secretaría
NI/08		CANCELADA		
NI/09	4	Reconocimiento de licencias de tripulaciones de vuelo: enfoques regionales para un marco técnico voluntario y no vinculante	11/05/26	ALTA
NI/10	4	Propuesta para el fortalecimiento de CASSOS mediante el establecimiento de un proyecto regional de cooperación técnica ejecutado por la OACI	14/05/26	Secretaría
IP/11	5	Outcomes of the ICAO FALP/14 and Implications for Passenger Facilitation in the NAM/CAR Regions (<i>disponible en inglés solamente</i>)	14/05/26	IATA
NI/12	6	Enfoques colaborativos para fortalecer la implementación del GASP en la Región NAM/CAR	27/05/26	Secretaría
NI/13	4	Tercer Foro Global ICAO/EASA RSOO/RAIO para la Seguridad Operacional de la Aviación: Optimización de Recursos mediante la Coordinación y la Cooperación	13/05/26	Secretaría
NI/14	5	Recomendaciones de esfuerzos de mitigación ante las amenazas de sistemas de aeronaves no tripuladas en aeropuertos	15/05/26	Estados Unidos
NI/15	5	Avanzando con la administración de seguridad en el transporte de EE. UU. (TSA)	15/05/26	Estados Unidos
IP/16	4	Aviation Safety Reporting in Support of Safety Intelligence: Europe's Experience and Possible Relevance for the Pan-American Region (<i>disponible en inglés solamente</i>)	19/05/26	EASA

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
1	4	Armonización de Normas de Aviación Civil en Centroamérica	COCESNA
2	3	The ICAO Innovation Programme (<i>disponible en inglés solamente</i>)	Secretariat
3	6	Mejora de los Servicios de Navegación Aérea en las Región CAR – Estrategias para los Estados de la OACI	Secretaría
4	5	Actividades de Seguridad de la Aviación y Facilitación en las Regiones NAM/CAR	Secretaría
5	4	Enfoque colaborativo para el cumplimiento de las normas GASP	Secretaría
6	7	Implementando Objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG)	Secretaría

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
7	8	Air Transport Developments in the Region (<i>disponible en inglés solamente</i>)	Secretaría
8 Rev.	9	Ratification of International Air Law Treaties (<i>disponible en inglés solamente</i>)	Secretaría
9	5	Resultados del FALP/14 de la OACI y sus implicaciones para la región NACC	IATA
10	6	Actualización del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG)	Relatora E/CAR/CATG
11	8	En Route ATConf/7 (<i>disponible en inglés solamente</i>)	Secretaría
12	4	Serie de Capacitación para Inspectores Gubernamentales de Seguridad (GSI)	Estados Unidos
13	4	GRIAA	COCESNA
14	9	Research and Studies on International Air Law Subjects (<i>disponible en inglés solamente</i>)	Secretariat
15	6	Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia en Centroamérica	COCESNA
16	4	Arrendamiento de aeronaves para Uso Comercial	COCESNA
17	6	Marco Regional de Búsqueda y Salvamento en Centroamérica	COCESNA
18	7	Estudio del impulso de los combustibles	COCESNA
19	5	Casos de uso de la Administración de Seguridad en el Transporte de EE. UU. para Aplicaciones de Inteligencia Artificial y Aprendizaje Automático	Estados Unidos
20	4	Avanzando la Cooperación Regional bajo el Marco de Cooperación Regional de la OACI	Secretaría
21	6	Un sistema de espacio aéreo sin interrupciones para satisfacer las necesidades del futuro	ICCAIA
22	6	Salvaguardando el espectro de radiofrecuencia de la aviación para la seguridad global	ICCAIA
23	2	ICAO – Strategic Plan (<i>disponible en inglés solamente</i>)	Secretaría
24	4	EASA - EU LAC Aviation Partnership Project III Cooperation with NACC Region (<i>disponible en inglés solamente</i>)	EASA
25	5	Global and Regional Perspectives on Threats and Risks to Civil Aviation (<i>disponible en inglés solamente</i>)	Estados Unidos

Cuestión 1 del Orden del Día

Elección del/de la Presidente y adopción del orden del día y del Horario

1.1 La Reunión eligió unánimemente como Presidente al Sr. Anthony Whittier, de ECCAA. La Secretaría presentó la NE/01 Rev. 3 invitando a la Reunión a aprobar el orden del día y horario provisionales revisados. La Reunión aprobó el orden del día y horario revisados.

Cuestión 2 del Orden del Día

Intervención magistral

2.1 El Secretario General de la OACI presentó la P/23 proporcionando notas clave que enmarcan la dirección de la OACI en torno al Plan Estratégico a través de sus seis Objetivos Estratégicos y cómo el Plan los operacionaliza a través del Plan de Negocio 2026–2028, que aplica Gestión Basada en Resultados, facilitadores de alta prioridad y seguimiento por cuadros de mando de resultados, resultados, programas y proyectos. Enfatizó las prioridades y actividades regionales NACC. De cara al futuro, destacó la ATConf/7 en Montreal, y la Sesión Extraordinaria de la Asamblea de la OACI para la votación sobre la ampliación del Consejo de 36 a 40 miembros y la Comisión de Aeronavegación de 19 a 21, así como el trabajo en curso para modernizar la OACI con amplia experiencia, sistemas, cultura y operaciones impulsadas por los Kaizens, capacidades que la OACI ofrece para compartir con los Estados miembros.



Cuestión 3 del Orden del Día

Panel sobre innovación

3.1 Bajo la P/02, la Secretaría informó sobre el Programa de Innovación de la OACI, reconociendo la innovación como un elemento clave del Plan Estratégico de la OACI (2026–2050) y del Plan Operativo/Programa de Trabajo Trienal. El Plan Estratégico Enmarcó la visión a largo plazo de la OACI, dónde debería estar la aviación global para 2050, y vincula esa visión a la misión de la OACI y sus "facilitadores de alta prioridad", y posiciona la innovación como una herramienta prioritaria para alcanzar objetivos de seguridad, sostenibilidad y eficiencia entre los Estados miembros. La presentación incluyó los flujos concretos de trabajo del Programa de Innovación, la explicación de la Inteligencia Artificial (IA), un "sandbox" de innovación, y eventos/divulgación, apoyados por la Política de Innovación de la OACI, destacando el Centro de Innovación (istars.icao.int/Sites/Home/Innovation) de la OACI como recurso central.

3.2 Tras las discusiones celebradas durante el 42º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI sobre la adopción de *sandboxes* para mejorar la agilidad regulatoria para la innovación, la resiliencia y la toma de decisiones basada en la evidencia en aviación civil, se invitó a los Estados a adoptar dichos mecanismos como parte de sus herramientas regulatorias. La Reunión sostuvo el Panel de Innovación NACC/DCA/14 sobre *Sandboxes* Regulatorias e Institucionales en la Región CAR. La NI/02 ofreció una visión general del panel.

3.3 Los objetivos del panel fueron explorar cómo los Estados CAR pueden diseñar e implementar enfoques *sandbox* para mejorar la gobernanza, compartir experiencias, desafíos y oportunidades relacionados con la innovación institucional, identificar áreas prioritarias para la aplicación de *sandboxes* en la región y desarrollar recomendaciones accionables para la OACI y los Estados.



3.4 El Panel llevó a cabo una discusión estratégica para los/as Directores/as Generales de Aviación Civil NACC sobre cómo los enfoques *sandbox* pueden fortalecer la gobernanza, la eficacia institucional y la agilidad regulatoria en la aviación civil. Los/as panelistas compartieron experiencias y perspectivas prácticas similares de sus Estados e instituciones sobre cómo pueden definirse, diseñarse e implementar los *sandboxes*, incluyendo los marcos legales e institucionales requeridos, el equilibrio entre la flexibilidad regulatoria y la supervisión de la seguridad operacional/seguridad de la aviación, y las áreas prioritarias donde la Región CAR podría beneficiarse más. Sus intervenciones ayudan a identificar barreras comunes —legales, financieras, operativas y culturales— mientras comparten lecciones sobre la colaboración entre la industria, coordinación interinstitucional, transformación digital, gobernanza de datos y el uso de supervisión basada en el rendimiento y el riesgo para apoyar la innovación.

3.5 El moderador llevó a los/as panelistas a resultados regionales concretos. El diálogo hacia resultados prácticos se centró en la identificación de algunas áreas prioritarias de mundo abierto, posibles iniciativas piloto en campos como identidad digital, Sistemas de aeronave no tripulada (UAS) y el intercambio de datos de seguridad operacional/seguridad de la aviación, facilitadores clave de gobernanza y oportunidades para que la OACI y socios regionales apoyen un Marco de Espacio Abierto Regional CAR alineado con los Objetivos Estratégicos de la OACI 2026–2050.

3.6 Como resultado del debate del panel, la Reunión concluyó que los *sandboxes* regulatorios e institucionales representan una herramienta estratégica para transformar la gobernanza de la aviación en la Región CAR. Al permitir la innovación controlada con *sandboxes*, los Estados pueden avanzar hacia sistemas más ágiles, basados en datos y en el rendimiento, mejorando en última instancia la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la eficiencia y la sostenibilidad. Para continuar con esta buena práctica, la Reunión adoptó la siguiente decisión:

DECISIÓN NACC/DCA/14/01	
ACTIVACIÓN DE UN GRUPO AD HOC <i>SANDBOX</i> REGULATORIO	
Qué: Que, para aumentar la conciencia y la comprensión práctica del concepto de <i>Sandboxes</i> Regulatorios como una forma de mejorar la agilidad regulatoria para la innovación, la resiliencia y la toma de decisiones basada en la evidencia en aviación civil, un Grupo Ad hoc (compuesto por Estados Unidos, El Salvador, Honduras y República Dominicana, apoyado por Emiratos Árabes Unidos) y la OACI: a) revise e intercambie experiencias para definir un concepto práctico para los <i>sandboxes</i> regulatorios; b) identifique 1 o 2 áreas <i>sandbox</i> prioritarias para la Región CAR como ejemplo para demostrar la viabilidad del concepto de <i>sandbox</i> , incluyendo un conjunto de facilitadores clave de gobernanza (legal, institucional, operativo); e c) informe a más tardar en diciembre de 2026 del borrador del concepto práctico y ejemplos de su implementación para compartir con los demás Estados NACC.	Impacto esperado: ☐ Político / Global ☐ Inter-regional ☐ Económico ☐ Ambiental ☐ Técnico/Operacional

Por qué:	
Los <i>sandboxes</i> proporcionan entornos controlados donde los Estados pueden probar nuevos enfoques regulatorios, tecnologías y arreglos institucionales, manteniendo al mismo tiempo niveles aceptables de seguridad operacional, protección y cumplimiento. Los <i>sandboxes</i> pueden ofrecer una vía práctica para acelerar la modernización regulatoria, reforzar la coordinación interinstitucional, mejorar la supervisión basada en el rendimiento y mejorar la prestación de servicios en los sistemas de aviación	
Cuándo: Diciembre de 2026	Estado: ☐ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada
Quién: ☒ Estados ☒ OACI ☐ Otros:	Grupo Ad hoc

Cuestión 4 del Orden del Día

Enfoques colaborativos de seguridad operacional

4.1 Bajo la P/05, apoyada por la NI/12, la Secretaría presentó enfoques colaborativos a la seguridad operacional, sobre todo uno para apoyar la implementación del Plan Global de Seguridad operacional en la Aviación (GASP) en las Regiones NAM/CAR mediante iniciativas regionales de gestión y supervisión de la seguridad operacional. La presentación describió las actividades llevadas a cabo por la Oficina Regional NACC de la OACI para apoyar la implementación de los Programas Estatales de Seguridad operacional (SSP), los Planes Regionales de Seguridad operacional de la Aviación (RASP) y los Planes Nacionales de Seguridad operacional Aérea (NASP), incluyendo la herramienta de medición de la implementación del SSP, , iniciativas de cultura justa, programas de seguridad operacional en pistas, autoevaluaciones de SSP, actividades de grupos de trabajo, talleres y proyectos de asistencia técnica. También destacó las actividades regionales de supervisión de seguridad operacional, incluyendo el apoyo a las autoevaluaciones del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), iniciativas de armonización regulatoria, programas de formación modelo, orientación para la aprobación de simuladores, apoyo a la certificación de aeródromos y actividades de fortalecimiento de capacidades. Además, la presentación expuso las iniciativas en curso de Investigación de accidentes e incidentes (AIG) y resumió los logros y prioridades recientes del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA) destinados a fortalecer la inteligencia de seguridad operacional, abordar los riesgos prioritarios y apoyar la supervisión de seguridad operacional basada en riesgos.

4.2 La presentación subrayó la importancia de la participación activa de los Estados en iniciativas regionales de seguridad operacional y en mecanismos colaborativos para apoyar la Implementación Efectiva (EI) de las disposiciones GASP, del Anexo 19, SSP, NASP y objetivos regionales de seguridad operacional. Se animó a los/as directores/as a promover una sólida cultura de supervisión de la seguridad operacional, apoyar los esfuerzos de armonización regulatoria, invertir en formación y desarrollo de competencias, facilitar la participación en grupos de trabajo regionales e iniciativas colaborativas de seguridad operacional, y asegurar la asignación de recursos adecuados para sostener los programas de seguridad operacional. La Reunión tomó nota de la información proporcionada y de las actividades de apoyo en curso que coordina la Oficina Regional de la NACC de la OACI para fortalecer la gestión de la seguridad operacional, la supervisión de la seguridad operacional y las capacidades de investigación de accidentes e incidentes en toda la región.

4.3 Francia compartió sus actividades de colaboración con la OACI para ofrecer el taller del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para aeropuertos y el webinar de implementación de UAS, en línea con estos temas abordados.

Equipos Colaborativos de Seguridad operacional - CST

4.4 Bajo la NE/05 Rev., ALTA destacó la promoción e implementación de Equipos Colaborativos de Seguridad operacional (CST) en las Regiones NAM/CAR como una herramienta estratégica prioritaria para mitigar los riesgos de seguridad operacional. El documento señaló que los CST proporcionan un mecanismo estructurado, colaborativo y basado en datos para abordar los riesgos operativos prioritarios identificados por el RASG-PA, así como los desafíos sistémicos identificados a través de la Encuesta Regional de Seguridad operacional ALTA, incluyendo limitaciones en el uso de datos de seguridad operacional, fragmentación de esfuerzos y desafíos en la coordinación Estado-industria. Además, destacó que los CST apoyan la EI de los Programas de Seguridad operacional Estatal (SSP), refuerzan la gobernanza y la cultura de seguridad operacional, y promueven el intercambio de información sobre seguridad operacional en un entorno de confianza, confidencialidad, cultura justa y uso no punitivo de los datos.

4.45 Se invitó a la Reunión a tomar nota de la relevancia estratégica de las CST como herramienta clave para mitigar los riesgos prioritarios de seguridad operacional en las Regiones NAM/CAR, en consonancia con los principios del SSP y la planificación regional de la OACI; fomentar que los Estados promuevan y fortalezcan la implementación de los CST a nivel nacional o subregional, según corresponda; e invitar a los Estados y la industria a considerar las lecciones aprendidas y las buenas prácticas de las experiencias colaborativas internacionales y regionales de seguridad operacional como aporte para fortalecer la gobernanza y la cultura de seguridad operacional dentro del marco del SSP.

4.6 Como resultado de las discusiones, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/02	DESIGNACIÓN DE PUNTOS FOCALES PARA LA INTERACCIÓN CON RASG-PA/PA- RAST Y APOYO A LOS EQUIPOS COLABORATIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL (CST)
Qué: Que, con el fin de fomentar el establecimiento de Equipos Colaborativos de Seguridad operacional (CST), o fortalecer los ya existentes, y apoyar el intercambio de datos e información de seguridad operacional dentro del marco de RASG-PA, los Estados designen o ratifiquen, a más tardar el 30 de septiembre de 2026 , un punto focal responsable de coordinar la interacción con RASG-PA/PA-RAST en asuntos relacionados con los CST y el intercambio de datos e información de seguridad operacional, y proporcionen a la Oficina Regional NACC de la OACI el nombre, cargo, organización e información de contacto de dicho punto focal	Impacto esperado: ☐ Político / Global ☒ Inter-regional ☐ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional

Por qué: Con el propósito de fortalecer la colaboración regional en materia de seguridad operacional y facilitar el establecimiento y funcionamiento de CST, mediante canales de coordinación designados con RASG-PA/PA-RAST, mejorando así el intercambio de datos e información de seguridad operacional y apoyando la identificación y mitigación de riesgos de seguridad operacional a nivel regional.	
Cuándo: 30 de septiembre 2026	Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada
Quién: ☐ Estados ☐ OACI ☐ Otros:	

Orientación regional para la armonización de la calificación de los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD) de conformidad con las normas internacionales

4.7 Bajo la NE/15, el Grupo Ad hoc de Entrenamiento en Simulación en Vuelo (FSTC) presentó una propuesta para avanzar en la armonización de los criterios de calificación de los FSTD y su aprobación para su uso en la formación inicial y recurrente de pilotos/as en las Regiones NACC/CAR y Sudamérica (SAM). La nota recordó el trabajo iniciado bajo la Conclusión NACC/DCA/10/9 y describió el desarrollo de un Documento Regional de Guía de Cualificación de Dispositivos de Entrenamiento de Simulación de Vuelo destinado a apoyar a los Estados en la actualización de marcos regulatorios, la armonización de los procesos de cualificación y la facilitación de la aceptación de certificados de cualificación FSTD. También destacó desarrollos regulatorios internacionales recientes, incluyendo la adopción del concepto de Firma de Capacidad de Simulador de Vuelo (FCS) en el Doc 9625 de la OACI, nuevas regulaciones EASA e iniciativas en curso de la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos, y subrayó la necesidad de refinar aún más el documento regional de orientación para alinearlos con las normas internacionales en evolución y las tecnologías emergentes de simulación.

4.8 La Reunión destacó los avances logrados por el Grupo Ad hoc FSTC en el desarrollo de material regional de orientación y la importancia de mantener la armonización con las normas internacionales en evolución relacionadas con la cualificación y uso de FSTD. La Reunión apoyó la publicación de un documento regional de orientación actualizado, el desarrollo de talleres de implementación para los Estados y los actores de la industria, la continuación de los esfuerzos de armonización regional relacionados con los procesos de calificación y aprobación de FSTD, y la adopción del material de orientación por parte de los Estados como medio alternativo de cumplimiento o como base para la modernización de las regulaciones y procedimientos nacionales. En este sentido, el Grupo Ad hoc FSTC continuará su trabajo para publicar el documento regional de orientación actualizado antes de la próxima reunión NACC/DCA.

Serie de Capacitación para Inspectores/as Gubernamentales de Seguridad operacional (GSI)

4.9 Bajo la P/12, Estados Unidos presentó información sobre la Serie de Entrenamiento del Inspector de Seguridad operacional del Gobierno (GSI) desarrollada e impartida en colaboración con la OACI. La presentación describió el programa como una iniciativa de formación especializada diseñada para proporcionar a los/as inspectores/as de seguridad operacional aérea los conocimientos, herramientas y competencias necesarias para llevar a cabo una supervisión eficaz de la seguridad operacional conforme a las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI. La presentación expuso

las principales vías de formación que abarcan la certificación de explotadores aéreos, aeronavegabilidad, licencias de personal y certificación de carga aérea, y destacó la metodología basada en competencias utilizada en los cursos. También señaló que la formación se imparte a través de centros de formación avalados por la FAA y la OACI, tanto presenciales como mediante formatos virtuales dirigidos por instructores/as, dirigidos a inspectores/as de Autoridades de Aviación Civil (AAC) y Organismos Regionales de Supervisión de la Seguridad Operacional (RSOO).

4.10 La presentación destacó además el alcance global y los resultados del programa, señalando que en los diez años anteriores la Serie de Formación GSI se había impartido a 3.364 participantes de 69 países. La FAA indicó que el programa había contribuido a mejoras en los resultados de la Implementación Efectiva (EI) del USOAP en las áreas de aeronavegabilidad, operaciones y licencias de personal, especialmente mediante mejoras relacionadas con licencias y certificaciones, vigilancia y la resolución de cuestiones de supervisión de seguridad operacional. La Reunión tomó nota de la información presentada sobre la colaboración continua entre la OACI y la FAA en apoyo a las iniciativas de fortalecimiento de capacidades de supervisión de la seguridad operacional aérea.

Grupo Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (GRIAA)

4.11 Bajo la P/13, COCESNA, a través de la (GRIAA), presentó información sobre sus actividades en apoyo a los Estados de la Región de Centroamérica en el ámbito de la investigación de accidentes e incidentes. La presentación describió la GRIAA como un mecanismo regional de cooperación establecido dentro de COCESNA para asistir y apoyar a las autoridades de investigación de accidentes e incidentes aéreos de los Estados miembros mediante el fortalecimiento institucional y técnico, de acuerdo con el Anexo 13 de la OACI. Detalló las actividades de apoyo de la GRIAA en cuatro áreas principales: asistencia técnica, apoyo en investigaciones de sucesos, fortalecimiento del personal de investigación y armonización regulatoria. La presentación destacó actividades que incluyen diagnósticos de AIG, apoyo a auditorías de USOAP-CMA, desarrollo de legislación y procedimientos, apoyo a la investigación mediante mecanismos de guardia y experiencia especializada, implementación de programas regionales de formación y formación en el puesto de trabajo, y el desarrollo de marcos regulatorios y procesales regionales armonizados.

4.12 La presentación informó además sobre los avances logrados en el apoyo a los Estados centroamericanos, incluyendo la cobertura regional de las actividades diagnósticas de AIG, apoyo al fortalecimiento de elementos críticos de AIG, asistencia en investigaciones de accidentes e incidentes, preparación para auditorías de USOAP-CMA e implementación de un programa regional de formación en el puesto de trabajo de AIG. También subrayó el valor de la cooperación regional e internacional con organizaciones y grupos implicados en actividades de investigación de accidentes e incidentes para optimizar recursos, transferir conocimientos técnicos y mejorar el cumplimiento del Anexo 13 en toda la región. La Reunión tomó nota de la información presentada sobre las actividades de GRIAA y su contribución al fortalecimiento de las capacidades de investigación de accidentes e incidentes en la subregión centroamericana.

Arrendamiento de aeronaves para Uso Comercial

4.13 Bajo la P/16, COCESNA presentó un estudio sobre los acuerdos de arrendamiento de aeronaves para el transporte aéreo comercial y sus implicaciones para la supervisión de la seguridad operacional y la regulación internacional del transporte aéreo. La presentación revisó el marco regulatorio

de la OACI aplicable al arrendamiento de aeronaves, con referencia al Anexo 6, Parte I, Docu 8335 — Manual de Procedimientos para Inspección, Certificación y Vigilancia Continua, y al Doc 9626 — Manual sobre la Regulación del Transporte Aéreo Internacional. Describió las principales formas de arrendamiento de aeronaves, incluyendo arrendamiento en seco, arrendamiento en húmedo y acuerdos de intercambio, y subrayó las responsabilidades de los Estados y explotadores para garantizar una supervisión eficaz y continua de la seguridad operacional, una asignación clara de las responsabilidades operativas y de mantenimiento, la coordinación entre el Estado del Explotador y el Estado de Registro, y el cumplimiento de los acuerdos bilaterales y multilaterales aplicables de servicios aéreos. La presentación también identificó los desafíos derivados de las incompatibilidades regulatorias entre Estados y la necesidad de una mayor armonización de políticas, procedimientos y procesos de aprobación relacionados con el arrendamiento de aeronaves.

4.14 La presentación destacó la importancia de mantener un enfoque equilibrado que apoye la seguridad operacional, el cumplimiento normativo y el desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional. Animó a los Estados a revisar y actualizar las normativas y procedimientos relacionados con el arrendamiento de aeronaves, fortalecer los mecanismos de gestión de riesgos y medición del rendimiento, y promover la cooperación regional para mejorar las capacidades de supervisión de la seguridad operacional. La presentación invitó además a la OACI a considerar la revisión continua de las SARPS, el material de orientación y las metodologías de supervisión relacionadas con el arrendamiento de aeronaves, promoviendo al mismo tiempo una mayor armonización, cooperación regulatoria y mecanismos de reconocimiento mutuo entre Estados y regiones. La Reunión tomó nota de la información presentada. La Reunión formuló la siguiente:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/14/03	ACUERDOS DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES PARA TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL
Qué: Que, reconociendo la importancia del arrendamiento de aeronaves como mecanismo clave para la gestión operativa y financiera de los explotadores aéreos, así como para la supervisión de la seguridad operacional, a) los Estados: - actualicen las normativas y los procedimientos para reflejar los avances en modelos de negocio, eliminar procesos redundantes y optimizar la armonización regulatoria para la firma de contratos de arrendamiento entre explotadores aéreos; - mejoren la gestión de riesgos y la medición del rendimiento, asegurando que se mantengan y supervisen normas de seguridad operacional aceptables para todas las partes interesadas; y - aprovechen modelos de cooperación regional para el desarrollo sostenible de la aviación civil a nivel global y el fortalecimiento de los sistemas de supervisión de seguridad operacional; y	Impacto esperado: ☒ Político / Global ☒ Inter-regional ☐ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional

b) la OACI: i. proporcione orientación y aclaración sobre arrendamiento de aeronaves y aprobación acerca de incompatibilidad regulatoria entre el Estado del Registro, el Estado del Explotador, la tercera y cuarta política de los Estados, y ii. proporcione asistencia técnica para facilitar la aprobación por parte de los Estados de acuerdos de arrendamiento y guiar a los Estados sobre la autorización de acuerdos entre diferentes explotadores a más tardar en la NACC/DCA/15.	
Por qué: Para atender enfoques de incompatibilidad regulatoria entre el Estado del Registro, el Estado del Explotador, la tercera y cuarta política de los Estados, para facilitar la aprobación de los Estados de los contratos de arrendamiento y guiar a los Estados acerca de la autorización de acuerdos entre diferentes explotadores.	
Cuándo: NACC/DCA/15	Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada
Quién: ☒ Estados ☒ OACI ☐ Otros:	

Reconocimiento de licencias de tripulaciones de vuelo: enfoques regionales para un marco técnico voluntario y no vinculante

4.15 Bajo la NI/09, ALTA presentó información sobre posibles aproximaciones regionales para el reconocimiento de licencias de tripulación de vuelo dentro de las Regiones NAM/CAR mediante un marco técnico voluntario y no vinculante. La nota destacó que, aunque los sistemas nacionales de licencias en la región generalmente están alineados con el Anexo 1 de la OACI, persisten diferencias en los enfoques de implementación, desarrollo institucional y capacidades de supervisión. Propuso examinar enfoques flexibles y graduales basados en criterios técnicos comunes, incluyendo el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 1, los procesos de verificación de autenticidad y validez de la licencia, los requisitos de certificación médica y las normas de competencia lingüística. El documento subrayó que cualquier iniciativa de este tipo debe preservar las prerrogativas y responsabilidades soberanas de los Estados y permanecer limitada a los aspectos técnicos del reconocimiento de licencias, excluyendo asuntos laborales, de empleo e inmigración.

4.16 ALTA expuso además posibles pasos para facilitar el diálogo y la cooperación regionales, incluyendo el intercambio voluntario de información sobre marcos y prácticas regulatorias nacionales, la identificación de elementos técnicos comunes, el desarrollo de criterios orientadores no vinculantes, la implementación flexible según las capacidades nacionales y el establecimiento de mecanismos para la revisión periódica y la retroalimentación. La nota también se refirió a experiencias en la Región SAM, donde enfoques cooperativos y progresivos basados en la confianza mutua, la cooperación técnica y el uso de las SARPS de la OACI como referencia común han apoyado una mayor compatibilidad y previsibilidad entre los Estados. La Reunión tomó nota de la información presentada y de los posibles enfoques descritos para su consideración por parte de los Estados.

Armonización de Normas de Aviación Civil en Centroamérica

4.17 Bajo la NE/16, El Salvador abordó la necesidad de armonizar la vigilancia de las aeronaves de intercambio para evitar que la ambigüedad en el Anexo 6 (6.1.3) y el Doc 8335 se convierta en una barrera administrativa y para fortalecer la conectividad y resiliencia del transporte aéreo internacional. Para regiones en desarrollo, grupos de transporte aéreo (*holdings*) y modelos de integración regional, la redundancia en las aprobaciones nacionales de documentos técnicos como la Lista de equipo mínimo (MEL) no solo dificulta los Derechos de Explotación (Doc 9626), sino que penaliza la conectividad y resiliencia del sector sin aportar beneficios adicionales a la seguridad operacional. El Salvador comentó que el actual escenario de "doble aprobación" crea riesgos operativos críticos al permitir que la misma aeronave lleve múltiples versiones de MEL aprobadas de forma divergente por distintos estados. Esta fragmentación de documentos deja a las tripulaciones sin certeza técnica en caso de fallo y anula la integridad de la configuración técnica de la aeronave, debilitando la continuidad de la vigilancia que debe ejercer en coordinación entre los Estados implicados. La OACI explorará la propuesta de El Salvador para desarrollar una metodología estandarizada de Aceptación Técnica en el Documento 8335.

4.18 Bajo la P/01, apoyada por la NI/06, COCESNA presentó una visión general de la armonización de las regulaciones de aviación civil en Centroamérica y el desarrollo del Sistema de Regulaciones Aeronáuticas de Centroamérica (ARAC). La presentación revisó la evolución histórica de la armonización regulatoria en la región, incluyendo el establecimiento de mecanismos regulatorios regionales, el desarrollo de la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA) y la implementación de regulaciones armonizadas. Describió los objetivos, la estructura, los arreglos de gobernanza y los procesos de desarrollo regulatorio del Sistema ARAC, enfatizando su papel en la promoción de estándares comunes, la coherencia regulatoria, la cooperación mutua y la alineación con las SARPS de la OACI. La presentación también destacó la participación de las Autoridades de Aviación Civil, COCESNA/ACSA y otros actores implicados en el desarrollo, aprobación, implementación y mantenimiento de regulaciones armonizadas y materiales de orientación asociados.

4.19 COCESNA informó además a la Reunión sobre los esfuerzos en curso para modernizar y reactivar el marco regulatorio regional, incluyendo el desarrollo de una hoja de ruta para la modernización del Sistema RAC, la revisión de los mecanismos regulatorios existentes y acciones destinadas a agilizar los procesos de enmienda y aprobación. La presentación destacó los beneficios esperados de la armonización, incluyendo una mayor coherencia regulatoria, una mayor cooperación entre Estados, el fortalecimiento de las capacidades institucionales, un intercambio más eficiente de información sobre seguridad operacional y el apoyo al desarrollo sostenible de la aviación civil en Centroamérica. La reunión tomó nota de la información presentada sobre el estado actual y la evolución futura del Sistema ARAC.

Fortalecimiento de capacidades en seguridad operacional de la aviación en las Regiones NAM/CAR

4.20 Bajo la NE/08, Reino Unido informó a la Reunión de su contribución financiera voluntaria para apoyar las actividades de desarrollo de capacidades de seguridad operacional aérea lideradas por la OACI en las Regiones NAM/CAR. La nota señaló que Reino Unido había aportado una contribución total de £700,000 GBP para apoyar a las Regiones NAM/CAR, en particular a los Estados de CARICOM, con el objetivo de fortalecer las capacidades de supervisión de la seguridad operacional aérea y apoyar la implementación sostenible de las SARPS de la OACI. Explicó que el enfoque actual del programa era fortalecer la supervisión estatal de los Aeródromos y ayudas terrestres (AGA), identificada a través de

evaluaciones de la OACI como un área prioritaria que requiere apoyo, al tiempo que subrayó que la iniciativa tenía como objetivo apoyar mejoras más amplias a largo plazo, lideradas por el Estado y propiedad regional, en la supervisión de la seguridad operacional aérea, en consonancia con la iniciativa Ningún País queda atrás de la OACI.

4.21 Se informó a la Reunión sobre las actividades de apoyo a la implementación y desarrollo de capacidades que se están llevando a cabo a través del programa liderado por la OACI y de la intención de fortalecer progresivamente la capacidad institucional, el desarrollo de habilidades y los mecanismos regionales para garantizar mejoras sostenibles en la seguridad operacional. Se invitó a la Reunión a participar activamente en el programa, a proporcionar comentarios sobre su implementación y dirección futura, y a considerar la contribución de experiencia, comisiones o recursos financieros, cuando fuera posible, para apoyar el logro de los objetivos de seguridad operacional aeronáutica a largo plazo en las regiones de las Regiones NAM/CAR.

Impulsando la cooperación regional bajo el Marco de Cooperación Regional de la OACI

4.22 La NE/14 y P/20 examinaron el Marco de Cooperación Regional de la OACI, una iniciativa global a través de la cual la OACI apoya a los Estados y las organizaciones regionales en el fortalecimiento de la supervisión de la seguridad operacional aérea, así como en la investigación de accidentes e incidentes aéreos. El marco promueve la cooperación regional a través de mecanismos como las RSOO y las Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes e Incidentes (RAIO). El documento y la presentación detallaron además la aplicación de este marco en la región de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC). La Reunión adoptó la siguiente:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/14/4	IMPULSANDO LA COOPERACIÓN REGIONAL BAJO EL MARCO DE COOPERACIÓN REGIONAL DE LA OACI
Qué: Que, reconociendo la importancia de los mecanismos de cooperación regional (RSOO, RAIO, Mecanismos de Cooperación para Investigación (ICM) para ayudar a los Estados a cumplir con las SARPS de la OACI, los Estados: a) proporcionen un compromiso político sostenido para participar activamente y utilizar mecanismos de cooperación regional; b) establezcan y mantengan marcos legales sólidos y acuerdos formales de delegación que permitan una cooperación regional eficaz, responsable y escalable; y c) promuevan y apoyen la participación activa de las organizaciones regionales en los programas de la OACI, incluido el Programa de evaluación de RSOO-RAIO (RRAP), como medio para fortalecer la transparencia, la capacidad y la confianza mutua, al tiempo que se proporciona a los Estados la garantía de que las funciones delegadas se desempeñan de manera eficaz y conforme a las normas y directrices de la OACI a más tardar para la NACC/DCA/15.	Impacto esperado: ☒ Político / Global ☒ Inter-regional ☐ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional

Por qué: Para fortalecer las capacidades y cualificaciones de las RSOO y RAIO para ayudar a los Estados a cumplir con las SARPS de la OACI	
Cuándo: NACC/DCA/15	Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada
Quién: ☒ Estados ☐ OACI ☐ Otros:	

Propuesta para el fortalecimiento del Sistema de Supervisión de la Seguridad operacional y Protección de la Aviación del Caribe (CASSOS) mediante el establecimiento de un proyecto regional de cooperación técnica ejecutado por la OACI

4.23 La NI/10 presentada por la Secretaría propone fortalecer el CASSOS mediante un proyecto de cooperación técnica ejecutado por la OACI que preserve la gobernanza del Estado y proporcione un apoyo operativo, técnico y financiero sostenible. Al adoptar un modelo probado utilizado en la Región SAM, la iniciativa aborda desafíos críticos —como la inestabilidad de financiación, la capacidad técnica limitada y la fragilidad institucional— mediante un fondo fiduciario gestionado por la OACI, personal dedicado y una implementación estructurada. Este enfoque busca mejorar la supervisión regional de la seguridad operacional, la armonización regulatoria y el cumplimiento de las SARPS de la OACI, ofreciendo una vía práctica y sostenible para mejorar la seguridad operacional y la resiliencia de la aviación en el Caribe, dependiendo del fuerte compromiso estatal y la colaboración regional.

Tercer Foro Global ICAO/EASA RSOO/RAIO para la seguridad operacional de la aviación: optimización de recursos mediante la coordinación y la cooperación

4.24 La NI/13 proporcionó información sobre el próximo Tercer Foro Global RSOO/RAIO para la Seguridad operacional en la Aviación de la OACI/EASA que se celebrará en Georgetown, Guayana, del 29 al 30 de septiembre de 2026. El Foro ofrecerá una oportunidad para que los Estados, las organizaciones regionales y actores del sector intercambien experiencias y debatan enfoques prácticos para fortalecer la supervisión regional de la seguridad operacional y las organizaciones de investigación de accidentes e incidentes. Se anima a la participación de Directores/as Generales de la RSOO, Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes e Incidentes (RAIO), expertos/as técnicos/as y la industria para apoyar un diálogo efectivo y resultados regionales sostenibles alineados con los objetivos de la Asamblea de la OACI.

Notificación de seguridad operacional aérea en apoyo de la información sobre seguridad: la experiencia de Europa y su posible relevancia para la región panamericana

4.25 Bajo la IP/16, EASA presentó información sobre la experiencia europea en la información de seguridad operacional aérea y su contribución a iniciativas de información de seguridad operacional. El documento describía el marco regulatorio europeo para la notificación de ocurrencias, incluyendo requisitos armonizados que definen las obligaciones de notificación, metodologías de clasificación de sucesos, procedimientos de notificación y protección de la información de seguridad operacional. Se destacó el papel del Portal Europeo de Informes de Seguridad operacional Aérea, la implementación del Centro Europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes y accidentes de aviación (ECCAIRS) 2, el uso de la taxonomía del Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI y el sistema europeo de Información Confidencial de Seguridad operacional en el apoyo a la recolección, el intercambio, la protección y el análisis sistemáticos de los datos de seguridad operacional.

La nota explicaba además cómo estos mecanismos contribuyen al desarrollo de la información de seguridad operacional mediante una mejora en la información, la clasificación armonizada de datos, el análisis de tendencias, la identificación de riesgos y la gestión predictiva de la seguridad operacional.

4.26 EASA también expuso la evolución de la información de seguridad operacional en Europa como un factor clave para las iniciativas integradas de información de seguridad operacional, incluido el programa Data4Safety, que combina informes de ocurrencias con fuentes de datos operativas adicionales para apoyar la gestión predictiva de riesgos y el monitoreo del rendimiento en seguridad operacional. La nota destacó áreas potenciales de relevancia para la Región Panamericana, incluyendo el desarrollo de marcos armonizados de informes de seguridad operacional, el uso de taxonomías comunes, el fortalecimiento de protecciones culturales justas, la implementación de infraestructuras digitales de informes y la mejora de las capacidades regionales de intercambio y análisis de datos de seguridad operacional. La Reunión tomó nota de la información presentada sobre la experiencia europea y las posibles lecciones aprendidas aplicables a las iniciativas regionales de inteligencia de seguridad operacional.

Proyecto EASA - EU LAC III

4.27 Bajo la P/24, la Agencia de Seguridad operacional Aérea de la Unión Europea (EASA) presentó información sobre el Proyecto III DE LA ASOCIACIÓN DE AVIACIÓN ENTRE LA UE, AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (EU-LAC APP III) y sus actividades de cooperación con las Regiones NAM/CAR. La presentación revisó los resultados y mecanismos de cooperación establecidos a través de proyectos de aviación financiados por la Unión Europea en las regiones de América Latina y el Caribe, incluyendo UE-LAC APP I, EU-LAC APP II y el proyecto UE- Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) África y el Caribe. Describió los principios que guían la implementación del proyecto, incluyendo una estrecha coordinación con las Oficinas Regionales de la OACI y organizaciones regionales, el apoyo a las organizaciones regionales de supervisión de la seguridad operacional, la flexibilidad en la respuesta a las necesidades regionales y un enfoque orientado a resultados. La presentación destacó la cooperación continua con la Oficina Regional NACC de la OACI, organizaciones regionales y Estados en áreas como Dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD), Programas Estatales de Seguridad operacional (SSP), medicina aeronáutica, drones, certificación de servicios de aeródromos y navegación aérea, armonización regulatoria, planificación de la navegación aérea, iniciativas medioambientales y actividades de fortalecimiento de capacidades.

4.28 EASA informó a la Reunión sobre el lanzamiento previsto del proyecto EU-LAC APP III, una iniciativa trienal financiada por la Comisión Europea con el objetivo de apoyar la cooperación técnica y las alianzas en aviación civil para fomentar una conectividad aérea segura, sostenible y resiliente en América Latina y el Caribe. La presentación indicó que el proyecto se basaría en los logros de programas de cooperación anteriores y se centraría en cuatro ámbitos principales: seguridad operacional y fortalecimiento de capacidades, conectividad y transporte aéreo, armonización regulatoria y nuevas tecnologías, y sostenibilidad y acción climática. Además, se detalló la participación prevista de Estados, organizaciones regionales, partes interesadas del sector y Oficinas Regionales de la OACI en la ejecución de las actividades del proyecto. La Reunión tomó nota de la información presentada sobre la cooperación continua de la EASA con las Regiones NAM/CAR y la implementación prevista del programa UE-LAC APP III.

**Cuestión 5 del
Orden del Día**

Todos los vuelos son seguros

*Actividades de seguridad y facilitación de la aviación implementadas en las Regiones
NAM/CAR*

5.1 Bajo la NI/05 y P/4 preparadas por la Secretaría, se informó a la Reunión de las actividades de Seguridad de la Aviación y Facilitación de la aviación (AVSEC/FAL) implementadas en las regiones de NAM/CAR durante 2025 y principios de 2026 bajo el Programa de Asistencia Estratégica NACC de la OACI, incluyendo misiones de asistencia técnica, formación regional e iniciativas de fortalecimiento de capacidades alineadas con el Anexo 17 de la OACI — *Seguridad de la Aviación* y el Anexo 9 — *Facilitación*. La información destacó los avances en los resultados del Enfoque de Monitoreo Continuo de USAP, mejoras continuas en los niveles regionales de cumplimiento y un amplio apoyo proporcionado a través de Centros de Formación en Seguridad Aérea, talleres y asistencia dirigida a los Estados. También hizo hincapié en prioridades emergentes como la ciberseguridad de la aviación, la modernización de la FAL y la preparación para la salud pública, así como las próximas actividades y proyectos para fortalecer aún más las capacidades de supervisión regional, la implementación regulatoria y la cooperación interregional, señalando la necesidad de recursos sostenidos y la participación de los Estados para abordar las brechas restantes y asegurar la EI de las disposiciones AVSEC/FAL.

*Casos de uso de la administración de seguridad del transporte de EE. UU. para aplicaciones
de inteligencia artificial y aprendizaje automático*

5.2 La Reunión tomó nota de la P/19 y la NE/20 de Estados Unidos sobre el uso de aplicaciones de Inteligencia Artificial (AI) y aprendizaje automático (ML) por parte de la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) para mejorar la inspección de AVSEC. Las discusiones se centraron en el papel creciente de los datos sintéticos y la imagen para apoyar el desarrollo, prueba y validación de algoritmos de detección, incluyendo su valor para simular escenarios raros o de alto riesgo y mejorar la precisión de la detección mientras se reducen las falsas alarmas.

5.3 La Reunión también reconoce consideraciones de gobernanza, transparencia y gestión de riesgos asociadas al despliegue de la AI, incluyendo la necesidad de garantizar la calidad de los datos, mitigar sesgos y mantener la supervisión humana en los procesos de toma de decisiones.

Perspectivas globales y regionales sobre amenazas y riesgos para la aviación civil

5.4 La Reunión tomó nota de la NE/21 y P/25 de Estados Unidos sobre perspectivas globales y regionales respecto a las amenazas y riesgos para la aviación civil, incluyendo amenazas en evolución como los Sistemas de Defensa Aérea Portátiles (MANPADS), las amenazas cibernéticas y las actividades de los actores amenazantes en América. Se hizo hincapié en la naturaleza dinámica del entorno de amenazas y en la importancia de mantener la conciencia situacional tanto a nivel global como regional para apoyar estrategias de mitigación efectivas.

5.5 Las discusiones resaltaron la necesidad que los Estados revisen continuamente las directrices y productos de la OACI, incluidos los resultados del Grupo Experto en Seguridad Aérea y la Declaración de Contexto Global de Riesgos, para fortalecer los procesos nacionales de evaluación de riesgos. La Reunión subrayó la importancia de la colaboración entre Estados y las organizaciones

internacionales para garantizar que las amenazas en evolución se reflejen adecuadamente en la planificación de seguridad y en las medidas operativas, reforzando el objetivo común de mantener operaciones aéreas seguras.

Resultados del FALP/14 de la OACI e implicaciones para la Facilitación de Pasajeros en las Regiones de la NAM/CAR

5.6 En la IP/11 y P/9, IATA presentó los resultados de la Decimocuarta Reunión del Grupo Experto de Facilitación de la OACI (FALP/14), que promovió un marco de facilitación globalmente armonizado, basado en riesgos y habilitado digitalmente bajo el Anexo 9. La presentación destacó desarrollos clave, incluyendo la introducción de la Autorización Digital de Viaje, el uso mejorado de la Información anticipada de pasajeras y pasajeros (API) y sistemas API interactivos (i API), medidas para armonizar los requisitos de datos de pasajeros/as y una mejora en la gestión de pasajeros/as inadmisibles y la FAL de la tripulación. La Reunión señaló que estos resultados refuerzan la responsabilidad estatal en el control fronterizo limitando al mismo tiempo obligaciones adicionales para los explotadores de aeronaves, y se espera que apoyen procesos de gestión fronteriza más eficientes, seguros e interoperables en las Regiones NAM/CAR mediante la transformación digital y la implementación armonizada de las SARPS de FAL.

Esfuerzos de mitigación recomendados para amenazas de sistemas de aeronaves no tripuladas en aeropuertos

5.7 A través de la NI/14 de Estados Unidos, la Reunión fue informada de las prácticas de mitigación recomendadas desarrolladas por ese país para abordar los crecientes riesgos que suponen las operaciones no autorizadas de UAS en aeropuertos, basándose en la experiencia operativa del Servicio Federal de Alguaciles Aéreos de la Administración de Seguridad en el Transporte (SUA). La información expuso un marco práctico y de bajo coste estructurado en torno a políticas y procedimientos, seguridad física, divulgación y educación, y formación, subrayando la necesidad de medidas personalizadas, cooperativas y no dependientes de la tecnología para abordar los riesgos asociados a los explotadores de drones no maliciosos. La Reunión señaló que un enfoque holístico y adaptable—apoyado por la coordinación de las partes interesadas, programas de concienciación y formación específica—puede mejorar la postura de seguridad aeroportuaria y permitir una asignación más eficaz de recursos hacia amenazas de mayor riesgo, subrayando al tiempo la importancia de la colaboración internacional continua y el intercambio de información para abordar este desafío en evolución.

Avanzando en la arquitectura abierta de la Administración de Seguridad en el Transporte de EE. UU. (TSA) para sistemas de seguridad aeronáutica

5.8 Bajo la NI/15 de Estados Unidos (TSA), informó sobre la iniciativa Open Architecture de la TSA destinada a promover sistemas de seguridad de aviación interoperables y basados en normas mediante un mayor intercambio de datos, diseño modular de sistemas y colaboración con la industria y socios internacionales. La información destacó el papel de la arquitectura abierta en la mejora de la eficacia de la seguridad, la eficiencia operativa, la ciberseguridad y la experiencia del público pasajero, al tiempo que permite una rápida integración de tecnologías innovadoras de cribado y apoya un sistema de seguridad de la aviación en el transporte más flexible y resiliente.

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

**Servicios de Navegación Aérea (ANS) homogéneos e interoperables que se
adecúan al futuro**

Estado de implementación de las iniciativas regionales de modernización de la navegación aérea, actividades del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/WG) y seguimiento de los resultados de la NACC/WG/10

6.1 La P/03 y NI/04 presentadas por el Relator del NACC/WG, informó sobre los avances logrados por el NACC/WG en la modernización regional de la navegación aérea, tras su décima reunión y las posteriores discusiones de Relatores/as. El NACC/WG sigue funcionando como el principal mecanismo regional de implementación. La nota destacó el creciente énfasis en la implementación basada en el rendimiento, la coordinación interregional con la Región SAM y la gestión colaborativa del espacio aéreo para mejorar la eficiencia operativa, la sostenibilidad ambiental y la resiliencia.

6.2 La NI/04 también identificó desafíos regionales persistentes —como la implementación desigual, recursos limitados, débil monitorización de los KPI y riesgos crecientes (por ejemplo, interferencia en Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y ciberseguridad)— al tiempo que subraya la necesidad de fortalecer la integración meteorológica, la modernización de la Gestión de la información aeronáutica (AIM) y la coordinación institucional. A pesar de los avances en vigilancia, interoperabilidad y eficiencia, exige un mayor apoyo a la gobernanza, una mayor participación del Estado y una planificación armonizada para mantener sistemas de navegación aérea resilientes e interoperables. La Secretaría también comentó la importancia del NACC/WG y la necesidad de que reciba el apoyo de los Estados miembros.

Actualización del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG)

6.3 La Relatora del E/CAR/CARG brindó la P/10 con una actualización sobre el E/CAR/CATG, detallando su papel, desafíos y estrategia de apoyo en evolución para la subregión. El Grupo apoya a los Estados y Territorios del Caribe Oriental—principalmente a los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (SIDS)—en la mejora de la navegación aérea y los servicios de aeródromos mediante una implementación coordinada y basada en el rendimiento, alineada con las actividades del NACC/WG. Reconociendo las limitaciones únicas que enfrentan los SIDS, incluyendo la dependencia del transporte aéreo para la conectividad y la sostenibilidad económica, la Oficina Regional NACC ha adoptado un enfoque de asistencia personalizado centrado en identificar las principales limitaciones y ofrecer programas de apoyo específicos.

6.4 La actualización pone de relieve limitaciones regionales significativas como las brechas de comunicación, la fragmentación de la gestión del espacio aéreo en varios Estados y la dependencia de infraestructuras heredadas, junto con desafíos como la limitada disponibilidad de formación, la financiación insuficiente y la falta de programas de implementación personalizados. En respuesta, se ha desarrollado una estrategia de apoyo actualizada, centrada en priorizar las necesidades de implementación, desarrollar proyectos específicos, establecer un programa dedicado para servicios de navegación aérea y aeródromos, e identificar fuentes de financiación para mejorar la capacidad regional y el cumplimiento de las SARPS de la OACI.

6.5 La Reunión tomó nota del apoyo de Francia quien auspiciará la próxima reunión E/CAR/CATG que se celebrará este año en Martinica.

Un sistema de espacio aéreo sin interrupciones para satisfacer las necesidades del futuro

6.6 La /21 y la NE/09 de ICCAIA/CANSO ofrece una visión estratégica de la necesidad de modernizar el espacio aéreo global, ya que la aviación se enfrenta a una creciente demanda de tráfico, limitaciones de sistemas heredados y la integración de usuarios emergentes del espacio aéreo como drones, movilidad aérea avanzada y operaciones espaciales comerciales. Introduce la hoja de ruta de Sistema de Tránsito Aéreo Completo (CATS)/Concepto de operaciones (CONOPS), que apoya los marcos de planificación de la OACI mediante un enfoque por fases centrado en el intercambio digital de información, la automatización avanzada y, en última instancia, la integración fluida del espacio aéreo. La presentación subraya que la modernización es esencial para sostener el crecimiento futuro, al tiempo que se mejora la seguridad operacional, el rendimiento operativo y la sostenibilidad medioambiental en todo el sistema aeronáutico global. Se subrayó la necesidad de evolución regulatoria, incluyendo marcos basados en el rendimiento y herramientas de innovación como los espacios de arena regulatorios, y las llamadas a la OACI, que desempeña un papel central armonizador al alinear sus instrumentos de planificación global con el CONOPS, al tiempo que anima a los Estados y regiones, incluidas las NAM/CAR, a participar en su implementación.

6.7 CANSO mencionó la necesidad de mantener el foco en los puntos de acción del documento y familiarizarse con CATS y su relación con los planes de navegación aérea, con la implementación dependiendo de las capacidades de los Estados. En este sentido, la Reunión adoptó la siguiente:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/14/05	UN SISTEMA AÉREO FLUIDO PARA SATISFACER LAS NECESIDADES DEL FUTURO
Qué: Que, considerando que la aviación está al borde de una era transformadora y que el "Consejo Global del Sistema de Tránsito Aéreo Completo (CATS)" desarrolló el Concepto de Operaciones para los Cielos Futuros (CATS CONOPS), los Estados: a) reconozcan el uso de actividades usando entornos de pruebas controladas para experimentación (“sandboxes”) regulatorias para facilitar el aprendizaje práctico sostenible en escenarios del mundo real y acelerar la implementación de tecnologías y procedimientos emergentes; b) alienten al Grupo de Tarea AMCB NACC/WG a revisar y considerar el CATS CONOPS y su alineación con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), incluidas las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), y el Concepto Operacional Mundial ATM; y c) alienten a los Estados NACC y las organizaciones internacionales a familiarizarse con el CATS CONOPS, reconociendo el papel esencial de los grupos regionales en la	Impacto esperado: ☐ Político / Global ☐ Inter-regional ☐ Económico ☐ Ambiental ☐ Técnico/Operacional

implementación de cualquier nuevo concepto de navegación aérea a más tardar en la NACC/DCA/15.	
Por qué: La implementación del CONOPS permitiría una evolución armonizada del sistema actual de Gestión del tránsito aéreo (ATM) durante las próximas dos décadas.	
Cuándo: NACC/DCA/15	Estado: ☐ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada
Quién: ☒ Estados ☐ OACI ☐ Otros:	XX

Un nuevo sistema de control de tráfico aéreo en Estados Unidos

6.8 La NE/17 describe el marco de modernización de tres años de la FAA para transformar el Sistema Nacional de Espacio Aéreo (NAS) en un sistema de control de tránsito aéreo más resiliente, eficiente y preparado para el futuro, capaz de acomodar la creciente demanda de tránsito y operaciones emergentes como drones, movilidad aérea avanzada y actividades espaciales. La iniciativa incluye inversiones significativas en tecnologías e infraestructuras modernas, como sistemas mejorados de gestión de la afluencia de tránsito, comunicaciones de voz sobre protocolo de Internet, sistemas mejorados de vigilancia y seguridad operacional en superficie, ampliación de la cobertura Vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) en el Caribe y el desarrollo de una plataforma unificada de automatización, todo ello orientado a mejorar la seguridad operacional, capacidad, interoperabilidad y eficiencia operativa, al tiempo que apoya la coordinación internacional y minimiza los riesgos de interfaz con regiones vecinas.

6.9 La Reunión tomó nota de la NE y la Secretaría comentó la necesidad de garantizar que estos temas se discutan bajo el grupo de trabajo correspondiente del NACC/WG.

Pendientes de mejoras en el espacio aéreo del Caribe gestionado por la FAA

6.10 La NE/18, presentada por Estados Unidos describe la iniciativa de Llamada a la Acción (CCTA) de la FAA para el Caribe, que tiene como objetivo abordar las limitaciones de capacidad, eficiencia y seguridad operacional del espacio aéreo de larga data mediante inversiones específicas en infraestructuras de comunicación, navegación, vigilancia y energía para reducir las interrupciones recurrentes del sistema y mejorar la fiabilidad operativa en todo el espacio aéreo caribeño gestionado por la FAA. El programa incluye medidas como la ampliación de la cobertura ADS-B, el fortalecimiento de la resiliencia en telecomunicaciones y energía, y una monitorización remota reforzada, con proyectos en curso y planificados que se espera que mejoren significativamente la continuidad del servicio y apoyen el crecimiento futuro del tráfico.

6.11 La Reunión tomó nota de estos desarrollos y fue invitada a evaluar posibles mejoras regionales en capacidad y eficiencia, y, de manera crucial, a animar a todos los proveedores regionales de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) a compartir sus propios planes de modernización para mejorar la coordinación, evitar duplicaciones y apoyar mejoras armonizadas en toda la región. La Reunión también reconoció la necesidad de garantizar que estos temas se debatieran bajo el grupo de tarea correspondiente del NACC/WG.

Desafíos operativos y consideraciones regionales de coordinación para operaciones de transporte espacial comercial en las Regiones NAM/CAR

6.12 La NE/23 presentada por IATA, CANSO y el Grupo de Tarea Gestión del Espacio Aéreo y Equilibrio de la Capacidad (AMCB/TF) del NACC/WG destacó los desafíos operativos derivados del rápido crecimiento de las operaciones de transporte espacial en las Regiones NAM/CAR, incluyendo el aumento del cierre del espacio aéreo, la reducción de la previsibilidad, una mayor carga de trabajo e ineficiencias operativas tanto para los ANSP como para los usuarios del espacio aéreo. Identificó los retos y carencias clave como la falta de terminología armonizada, el intercambio limitado de compartir la información y la integración insuficiente en los procesos de ATM. La nota recomendó acciones para mejorar la armonización, mejorar la coordinación y el intercambio de información, fortalecer la toma de decisiones colaborativa y desarrollar formación y monitorización del rendimiento para apoyar la integración segura y eficiente de las operaciones espaciales. La Reunión tomó nota de t estos desafíos y sugirió que los evaluara y resolviera el NACC/WG.

Interferencia de Señal GNSS Región LATAM-CAR

6.13 Bajo NE/03, IATA comentó que la tendencia de pérdida de señales GNSS en la región LATAM-CAR ha aumentado significativamente desde septiembre de 2025, principalmente en el espacio aéreo de México, Panamá, Colombia, Venezuela y el Caribe. IATA instó a los Estados a desarrollar e implementar planes de acción para identificar las causas raíz de la interferencia de la señal GNSS y mitigar su ocurrencia; garantizar la disponibilidad operativa de sistemas de navegación convencionales (Ayuda para la navegación-NAVAID) y procedimientos convencionales de aproximación/salida como medidas de contingencia; promover la notificación y el intercambio de eventos de interferencia GNSS mediante mecanismos regionales adecuados para apoyar el análisis de datos y la evaluación de riesgos. A sugerencia de IATA para establecer un grupo de trabajo dedicado que fuera adecuado para abordar este asunto, la OACI recordó que la NACC/WG ya cuenta con un grupo de tarea dedicado a abordar este asunto, que ha realizado talleres y otras reuniones para abordarlo. IATA fue invitada a participar con el NACC/WG.

Salvaguarda del espectro de radiofrecuencia de la aviación para la seguridad operacional global

6.14 Bajo la P/22 y la NE/07, ICCAIA enfatizó que la demanda de espectro de radiofrecuencia ha crecido drásticamente en las últimas décadas, impulsada por la expansión en sectores satelital, celular, espacial y otros. Esta competencia cada vez mayor está ejerciendo una presión creciente sobre las bandas de seguridad operacional aérea, que son críticas para operaciones seguras y fiables. En la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones 2027 (CMR-27), donde la aviación es uno de los muchos actores en competencia, decisiones clave moldearán el futuro de estas bandas. Es esencial salvaguardar y proteger el espectro de seguridad operacional aérea y garantizar que su uso siga siendo armonizado a nivel global. Esto requiere una postura de aviación fuerte y unificada, tanto antes como durante la CMR-27, para defender eficazmente el espectro que sustenta la seguridad operacional aérea. ICCAIA animó a las AAC a comprender en profundidad la postura de la OACI para la CMR-27 y a considerar participar en próximos talleres regionales de la OACI, así como a implicarse activamente con sus autoridades reguladoras de radio para facilitar la incorporación de intereses de aviación con otros intereses nacionales, en preparación y durante la CMR-27.

Planificación y respuesta ante contingencias y situaciones de emergencia en Centroamérica

6.15 La P/15 destacó una iniciativa regional de COCESNA para fortalecer la resiliencia y continuidad de los servicios de navegación aérea en Centroamérica mediante planes de contingencia actualizados, interoperables y probados. Enfatizó que la planificación de contingencias es una prioridad estratégica, abordando riesgos como fallos técnicos, eventos naturales y amenazas cibernéticas, y expuso acciones de respuesta coordinadas, incluyendo la prestación temporal de servicios por parte de los Estados, la aplicación de procedimientos de contingencia y la difusión oportuna de información. La presentación subrayó la importancia de la cooperación regional y propuso un taller en 2026 para actualizar y armonizar los planes de contingencia ATM/Comunicaciones, Navegación Y Vigilancia (CNS), con el objetivo de ofrecer capacidades regionales integradas, coordinadas y validadas operativamente.

Marco Regional de Búsqueda y Salvamento (SAR) en Centroamérica

6.16 La P/17 describió el marco regional establecido de SAR en Centroamérica, que integra Estados, estructuras nacionales y a COCESNA para garantizar una respuesta de emergencia coordinada y eficaz conforme a las disposiciones de la OACI. Se destacó los roles del Centro de Coordinación de Rescate de Centroamérica (RCC) y del Comité de Búsqueda y Salvamento de Centroamérica (COBUSA) en el apoyo a la coordinación, armonización y fortalecimiento de capacidades, al tiempo que facilitan operaciones SAR multijurisdiccionales. La presentación también subrayó la necesidad de actualizar el Manual de Procedimientos COBUSA mediante un proceso regional estructurado para mantener la efectividad operativa, fortalecer la gobernanza y garantizar la alineación continua con las normas internacionales.

Fortalecimiento de la ciberseguridad operacional en la aviación civil centroamericana

6.17 Bajo la NE/19, COCESNA compartió su evaluación preliminar de ciberseguridad operacional y la necesidad de implementar un marco regulatorio basado en las normas del NIST y las correspondientes medidas y controles para fortalecer sus medidas a nivel corporativo, así como el posible impacto en la seguridad operativa en la subregión de Centroamérica. Esto también abordó la necesidad de contar con mecanismos de cooperación técnica que permitan sostener, con una visión a largo plazo, la implementación corporativa de un marco regulatorio de ciberseguridad basado en las normas OACI, la norma NIST, ISO 27000 Seguridad de la Información e ISO 31000 Gestión de Riesgos, estructurados en torno a tres pilares fundamentales: fortalecer los procesos institucionales, incorporar capacidades y controles tecnológicos, y el desarrollo del talento humano mediante la formación, la especialización y la continua sensibilización.

6.18 COCESNA invitó a la Reunión a apoyar la implementación de un marco de ciberseguridad basado en las normas aplicables, OACI, ISO, NIST y regulaciones complementarias, y apoyar sus iniciativas destinadas al fortalecimiento progresivo de procesos, tecnología y talento humano en materia de ciberseguridad; apoyar la cooperación técnica y la asistencia especializada, incluyendo misiones de apoyo y orientación metodológica, para facilitar una implementación gradual y sostenible del marco de ciberseguridad; promover apoyos financieros que ayuden a sostener las inversiones recurrentes necesarias para servicios especializados, actualización tecnológica y formación continua del personal; y apoyar las capacidades, experiencias y lecciones aprendidas del fortalecimiento de COCESNA para que sirvan como referencia para su adaptación progresiva dentro de las AAC de Centroamérica, favoreciendo un enfoque regional más armonizado de la ciberseguridad aérea en toda la región. En este sentido, la

Reunión reconoce este progreso y espera que el NACC/WG y el Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG) que se ocupan de Ciberseguridad tengan en cuenta todas estas sugerencias para informar en la próxima reunión NACC/DCA.

Cuestión 7 del

Orden del Día

Implementación del Objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de Medioambiente

Implementando el LTAG

7.1 Bajo la NE/22, apoyada por la P/06, la Secretaría informó sobre los avances logrados en las regiones de NAM/CAR en la implementación del LTAG, dando seguimiento a las Conclusiones NACC/DCA/13/7 y NACC/DCA/13/8 y apoyando el Plan Estratégico de la OACI 2026-2050. La Secretaría destacó los avances en la participación de los Estados en el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) y Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA), el avance de los estudios de viabilidad del Combustible de Aviación Sostenible (SAF), la implementación de actividades de asistencia técnica y el apoyo continuo brindado a los Estados en relación con los Planes de Acción Estatales (SAP) y la implementación de CORSIA. La Secretaría señaló que dieciséis Estados de la región participaron en el ACT-SAF y reportó estudios de viabilidad en curso e iniciativas relacionadas con las SAF en varios Estados. La nota también subrayó la importancia de los SAP como herramienta estratégica para apoyar la descarbonización de la aviación, supervisar el progreso hacia los objetivos del LTAG, facilitar el acceso a programas de asistencia y oportunidades de financiación, y apoyar la implementación del Marco Global de la OACI para las energías de aviación más limpias, Combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono (LCAF) y otras de las SAF.

7.2 La Secretaría informó a la Reunión del alto nivel continuo de participación regional en CORSIA y de las actividades de asistencia llevadas a cabo a través del ACT-CORSIA, incluyendo talleres sobre fundamentos de CORSIA, cálculos de compensación y acceso al Registro Central de CORSIA. La Reunión señaló los desafíos que persistían respecto a la actualización de los SAP, la emisión de cartas de autorización para actividades que generan unidades de emisión elegibles para CORSIA y la movilización de financiación para proyectos de descarbonización de la aviación. La Secretaría también informó sobre el establecimiento del Grupo de Trabajo de Medio Ambiente y Sostenibilidad NAM/CAR (ENV/SUS/WG) como mecanismo regional para coordinar actividades medioambientales, fortalecer capacidades y acelerar la implementación de LTAG. La Reunión reconoció la importancia de la cooperación regional continua y la asistencia técnica para apoyar a los Estados en el cumplimiento de los objetivos del LTAG y la implementación del Marco Global de la OACI, ACT-SAF, ACT-CORSIA y otras iniciativas medioambientales relacionadas.

7.3 Bajo la NI/07, la Secretaría informó sobre las actividades emprendidas para fortalecer la implementación ambiental en la región, incluyendo la designación de puntos nacionales de contacto para los Planes de Acción para la Reducción de Emisiones (APER), CORSIA y ACT-SAF de la OACI, la incorporación de un Oficial Regional de Apoyo al Entorno y la Implementación de la Aviación, y el establecimiento del ENV/SUS/WG, sus términos de referencia, composición, funciones y actividades planificadas, incluyendo el intercambio de información y mejores prácticas, el apoyo a los SAP, la implementación de CORSIA, combustibles de aviación sostenibles, actividades relacionadas con LTAG, gestión del ruido de aeronaves y otros asuntos medioambientales. Finalmente, la Reunión tomó nota de la convocatoria prevista de la primera reunión del NACC/ENV/WG en septiembre de 2026.

7.4 Como resultado de las discusiones, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/15/06	IMPLEMENTACIÓN DEL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG) DE MEDIOAMBIENTE DE LA OACI
Qué: Que los Estados NACC, apoyados por el Grupo de Trabajo Medioambiente y Sostenibilidad de la Aviación (ENV/SUS/WG) aceleren la transición de la aviación civil internacional hacia fuentes de energía más limpias y alcancen el objetivo de cero emisiones netas de carbono para 2050, reforzando la integridad y eficacia del CORSIA y expresen de manera clara y fundamentada su preocupación respecto al uso de la aviación internacional como fuente de financiación climática para otros sectores, mediante las siguientes acciones a más tardar para la NACC/DCA/15: a) apliquen los cuatro pilares del Marco Mundial de la OACI sobre SAF, Combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias de la aviación; b) se adhieran y continúen participando en el ACT-SAF de la OACI para promover la ampliación de las SAF dentro y fuera de las Regiones NAM/CAR, mediante una estrecha coordinación con la OACI; c) presenten y actualicen a la OACI planes de acción estatales cuantificados a más tardar el 1 de junio de 2027; d) aseguren el cumplimiento de los plazos del Anexo 16, volumen IV; e) participen activamente en el programa ACT CORSIA de la OACI; f) promuevan la movilización de financiamiento e inversión pública y privada para proyectos de descarbonización de la aviación; g) aceleren y emitan cartas de autorización para actividades que generen unidades de emisiones elegibles para CORSIA, utilizando la plantilla voluntaria de la UNFCCC como se indica en la Comunicación a los Estados Ref. ENV 1/1-25/75 que aparece en el Apéndice B y garantizar la integridad ambiental y evitar la doble contabilización; h) colaboren con las autoridades pertinentes para garantizar una armonización efectiva entre los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA y las disposiciones del artículo 6 del Acuerdo de París; i) expresen su clara preocupación a los órganos pertinentes de las Naciones Unidas y a las organizaciones internacionales en relación con el uso de la aviación internacional como fuente de movilización de ingresos para	Impacto esperado: ☐ Político / Global ☐ Inter-regional ☒ Económico ☒ Ambiental ☒ Técnico/Operacional

la financiación de la lucha contra el cambio climático, e informar a la OACI de cualquier acontecimiento conexo en su Estado o región; y	
j)	participen activamente en las reuniones mensuales del ENV/SUS/WG.
Por qué: Para demostrar el compromiso de los Estados con la EI del LTAG y CORSIA, reforzar el cumplimiento del Marco Mundial de la OACI y contribuir al financiamiento climático, para acelerar la transición hacia una aviación ambientalmente sostenible.	
Cuándo:	A más tardar para la NACC/DCA/15
Estado:	☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada
Quién:	☒ Estados ☐ OACI ☐ Otros:

Aviación con emisiones netas cero en América Latina y el Caribe: rutas y compensaciones

7.5 Bajo la NE/04, ALTA presentó los resultados de un estudio regional sobre vías y compensaciones para lograr la aviación neta cero en América Latina y el Caribe. El estudio proporcionó una evaluación basada en datos de oportunidades, limitaciones y opciones de mitigación, adaptada a las realidades operativas, económicas y geográficas de la región. Subrayó que las eficiencias operativas constituyen la medida más inmediata, escalable y rentable para reducir las emisiones de aviación, con el potencial de lograr reducciones de consumo de combustible y emisiones de aproximadamente un 6,8 por ciento para 2050 bajo un escenario central, mediante mejoras en las operaciones terrestres, la planificación de vuelos y la optimización del espacio aéreo. La nota señaló además que una vía creíble a largo plazo hacia el LTAG de la OACI requeriría el despliegue progresivo de SAF y el uso de mecanismos de mercado de carbono de alta integridad, apoyados por políticas públicas habilitadoras y una acción público-privada coordinada. El estudio destacó la necesidad de equilibrar los objetivos medioambientales con la preservación de la conectividad aérea, la competitividad y el desarrollo socioeconómico en la región.

7.6 La nota destacó que la modernización de la flota y la eficiencia operativa representan los principales contribuyentes a corto plazo a la reducción de emisiones, mientras que aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, aerolíneas y Estados tienen un papel en liberar todo el potencial de estas medidas mediante la modernización de infraestructuras, la digitalización y la mejora de la ATM. Además, señaló que, a pesar de estos esfuerzos, seguirían existiendo emisiones residuales significativas y requerirían medidas complementarias de mitigación, incluyendo el SAF y mecanismos de mercado de carbono. La reunión fue invitada a promover la implementación de eficiencias operativas como medida inmediata de acción climática, fomentar el fortalecimiento de la cooperación público-privada para apoyar iniciativas de reducción de emisiones y apoyar un enfoque gradual y coordinado en el despliegue de mecanismos de SAF y mercado de carbono, acompañado de políticas que mitiguen posibles impactos adversos sobre la conectividad, la asequibilidad y el desarrollo económico.

Estudio del impulso de los SAF

7.7 Bajo la P/18, COCESNA informó sobre iniciativas para promover los SAF y los LCAF en la Región del Sistema de Integración de Centroamérica (SICA), con especial énfasis en Guatemala y Belice. La presentación describió las actividades en curso llevadas a cabo conjuntamente con la Comisión Centroamericana para el Medio Ambiente y el Desarrollo (CCAD), con el apoyo de la República de China

(Taiwán), incluyendo el desarrollo de un estudio de pre-viabilidad para una instalación regional de producción de SAF. También informó sobre actividades de divulgación y desarrollo de capacidades, incluyendo un webinar regional sobre SAF/LCAF celebrado en febrero de 2026, que atrajo una amplia participación de gobiernos, industria y actores internacionales. La presentación revisó los compromisos globales de descarbonización de la aviación, destacó la SAF como mecanismo principal para alcanzar el LTAG de la OACI, y ofreció una visión general de los requisitos de certificación de la SAF, las vías de producción aprobadas, las opciones tecnológicas y las consideraciones de mercado. Además, presentó los resultados de estudios realizados en Guatemala y Belice, indicando la disponibilidad de materias primas adecuadas, particularmente etanol y recursos de residuos derivados de la caña de azúcar, e identificando la tecnología Alcohol-to-Jet (ATJ) como una vía viable para la producción de SAF en ambos Estados.

7.8 La presentación destacó además los posibles beneficios económicos y medioambientales asociados al desarrollo de una industria regional de las SAF, incluyendo oportunidades para mercados de exportación, desarrollo industrial, gestión de residuos, cooperación regional y apoyo a los objetivos de descarbonización de la aviación. COCESNA también presentó información sobre el Plan Centroamericano para la Reducción de Emisiones de la Aviación Civil Internacional, recordando iniciativas regionales previas y subrayando el valor de los planes de acción regionales coordinados para facilitar el acceso a la asistencia técnica, oportunidades de financiación y el logro de los objetivos del LTAG. La reunión tomó nota de la información presentada sobre las oportunidades de desarrollo de las SAF en la región SICA y los esfuerzos en curso para fortalecer la cooperación regional y la planificación medioambiental en apoyo a la aviación sostenible.

Cuestión 8 del Orden del Día

Camino hacia la 7ª Conferencia Mundial de Transporte aéreo (AT/Conf/7)

Desarrollos en el transporte aéreo en las Regiones NAM/CAR

8.1 Bajo la P/07, la Secretaría proporcionó una actualización sobre los diferentes asuntos relacionados con el transporte aéreo:

- a. Recuperación completa post-COVID: el transporte aéreo global ha superado los niveles de 2019 tanto en tráfico de pasajeros como de mercancías con:
 - i. Centroamérica y Caribe (Región CAR) Pasajeros-kilómetros disponibles (RPK) alcanzó 157.000 millones en 2024 — un aumento del 27,6% respecto a 2019 y un 14,5% respecto a 2023 — mientras que las salidas (951,5 mil) resultaron un 1,3% inferiores a 2019, señalando más pasajeros/s por vuelo y mejorando los factores de ocupación.
 - ii. Norteamérica (NAM) RPK alcanzó aproximadamente 2.059 mil millones — un aumento del 6,6% respecto a 2019 y un 4,8% respecto a 2023 — con salidas (~10,8 millones) aún un 4,4% por debajo de 2019, reflejando un mercado maduro y orientado a la eficiencia.
- b. El crecimiento a largo plazo está asegurado en todos los escenarios, lo que convierte la planificación de infraestructuras, capacidad e inversión en el reto estratégico central hasta 2050.
- c. La calidad de los datos es alta, pero la participación en el informe y la designación de puntos focales siguen siendo las principales lagunas a cubrir.
- d. Las políticas, el panel de control y los proyectos específicos de la OACI NACC (Proyecto RLA/09/801 – Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP), encuesta

del Grupo Experto de Regulación del Transporte Aéreo (ATRP) forman el conjunto de herramientas prácticas para apoyar los objetivos de liberalización y conectividad.

e. Iniciativas NACC:

- i. Se completó una encuesta de 2025 sobre barreras al acceso al mercado e inversión extranjera en aerolíneas,
- ii. El proyecto de conectividad/liberalización MCAAP CAR está en curso con la Fase 1, la implementación para el tercer trimestre 2026–2 trimestre 2027, la realización de evaluaciones por estado y un programa de trabajo de asistencia al Transporte Aéreo 2026–2028.

Declaración consolidada de reafirmación de las políticas fiscales de la OACI en el ámbito del transporte aéreo

8.2 Las negociaciones fiscales en curso ante las Naciones Unidas, junto con el creciente número de medidas fiscales unilaterales por parte de los Estados, corren el riesgo de socavar los principios del marco de larga data, armonizado a nivel global que regula la tributación del transporte aéreo internacional. Las propuestas para ampliar la fiscalidad basada en fuentes podrían exponer a las empresas internacionales de transporte aéreo a la tributación sobre la renta en múltiples jurisdicciones, en contra de los principios establecidos de la OACI. Esto aumentaría el riesgo de doble imposición, crearía incertidumbre legal y añadiría complejidad a las operaciones transfronterizas. Al mismo tiempo, la proliferación de impuestos sobre el uso de servicios de transporte aéreo se está acelerando. El impacto distorsionador que estos impuestos tienen sobre la asequibilidad de los viajes aéreos, la conectividad y el desarrollo económico puede superar con creces los beneficios en términos de recaudación fiscal. Además, todas estas iniciativas contribuyen a la fragmentación del sistema global y debilitan la coherencia y autoridad del marco político de la OACI.

8.3 La Reunión tomó nota, bajo la NE/13, los recientes desarrollos y cuestiones críticas en la imposición de impuestos tanto a los ingresos de las empresas internacionales de transporte aéreo como al uso de los servicios internacionales de transporte aéreo, y reconoció las acciones sugeridas para que los Estados a:

- i) coordinarse con su Ministerio de Finanzas, la administración tributaria y cualquier otra autoridad relevante para asegurar la alineación con el marco fiscal de la OACI, incluyendo el Doc 8632 de la OACI, la Resolución de la Asamblea A42-26 (Apéndice B) y la Resolución A42-22 (octubre de 2025);
- ii) coordinarse con sus representantes gubernamentales implicados/as en las discusiones de la ONU sobre cooperación fiscal internacional, con el fin de garantizar que cualquier marco emergente refleje las especificidades del transporte aéreo internacional y se mantenga coherente con los principios establecidos de la OACI, especialmente los principios de fiscalidad basada en la residencia;
- iii) impulsar la implementación de los Criterios de la OACI sobre Impuestos en la esfera del Transporte Aéreo Internacional (Doc 8632) dentro de sus jurisdicciones, e invitar a todas las autoridades nacionales pertinentes a cumplir con estas políticas para evitar la doble o discriminación fiscal;
- iv) buscar la alineación nacional con la Resolución de la Asamblea A42-22, que designa el CORSIA como la única medida global basada en el mercado para las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, y evitar introducir medidas nacionales o regionales duplicadas que podrían resultar en fragmentación de políticas y doble cobro.

7ª Conferencia de Transporte Aéreo

ATConf/7
Conference Format



PLENARY SESSIONS				
Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5
Agenda Item 1 (Setting the Scene) Overview of developments in the field of air transport	Agenda Item 2 Fostering aviation growth and air connectivity through investments in infrastructure, human capital and partnerships	Agenda Item 3 Strengthening regulatory and institutional frameworks	Agenda Item 4 Emerging technologies, new business models and other associated aspects	End of ATConf/7 (Half a day)
1.1 ATConf/7 Opening Ceremony	2.1 Presentations by stakeholders (Experts from financial institutions, airports, air nav, airlines, CAAs, etc.) on funding and financing needs of the industry	3.1 Presentations or Experts round table discussion on the key subject matter of the day	4.1 Presentations or Experts round table discussion on the key subject matter of the day	5.1 Approval of ATConf/7 draft report and Closing Ceremony
1.2 Industry Experts round table discussion on the overview of the industry since ATConf/6	2.2 Consideration of working papers	3.2 Consideration of working papers	4.2 Consideration of working papers	5.2 Adoption of Ministerial Declaration
1.3 Consideration of working papers on the subject matter			Place holder	Place holder

ICAO

8.4 Bajo la P/11 y la NE/10 Rev, la Secretaría informó sobre la ATConf/7, siendo esta la última de una serie de seis conferencias y un coloquio que datan de 1977, todas destinadas a mejorar el entorno regulatorio económico de la aviación, y enmarcando la ATConf/7 en torno al tema de impulsar la conectividad global, desarrollo económico y resiliencia en un mundo dinámico. Se explicaron los seis objetivos de la ATConf/7 (que abarcan modernización regulatoria, financiación combinada de

infraestructuras, resiliencia industrial, fortalecimiento de capacidades, innovación y crecimiento sostenible) y sus cuatro puntos de la agenda (desarrollos industriales, crecimiento de la aviación a través de la inversión, marcos regulatorios más sólidos y tecnologías emergentes). La Secretaría también detalló el formato plenario de cinco días (grupos expertos, "Sky Talks" paralelos, exposiciones y documentos de trabajo), la participación esperada (Estados miembros, organizaciones internacionales, instituciones financieras y sectores de infraestructuras y tecnología), así como el calendario para comunicaciones a los Estados, presentación de documentos de trabajo y plazos de inscripción previos a la conferencia.

8.5 Debido a la importancia de que todos los Estados participen activamente, se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/14/07	PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS EN ACTIVIDADES DE TRANSPORTE AÉREO
Qué: Que, considerando el rápido crecimiento positivo del tráfico en la Región CAR y la necesidad de una participación efectiva de los Estados en los asuntos de transporte aéreo, los Estados: a) continúen y mejoren su participación en la Notificación de información estadística de transporte aéreo (ATR), proporcionando información oportuna y de alta calidad y designando un punto focal para la coordinación con el Programa de Estadísticas de la OACI a más tardar el 30 de septiembre de 2026; b) participen activamente en la próxima 7ª Conferencia de Transporte Aéreo (noviembre de 2026), el Grupo Experto ADAP (septiembre de 2026), el Taller NAM/CAR/SAM sobre Derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, del 10 al 12 de agosto de 2026) y otros eventos relacionados con el transporte aéreo; y	Impacto esperado: ☐ Político / Global ☐ Inter-regional ☒ Económico ☒ Ambiental ☒ Técnico/Operacional

c) designen un punto focal para trabajar con el Grupo de Apoyo a la Implementación del Transporte Aéreo NACC a más tardar el 30 de septiembre de 2026.	
Por qué: Para facilitar y promover la aplicación efectiva de las Políticas Económicas de la OACI, la Conectividad y Liberalización del Transporte Aéreo en el Caribe y Centroamérica, así como la preparación de los Estados para la 7ª Conferencia de Transporte Aéreo (AT/Conf/7) y otros eventos de transporte aéreo.	
Cuándo: 30 de septiembre de 2026	Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada
Quién: ☒ Estados ☐ OACI ☐ Otros:	XX

Cuestión 9 del Orden del Día

Tratados, leyes y regulaciones internacionales de aviación

Ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional

9.1 Bajo la NE/06, apoyada por la P/08 Rev., la Secretaría informó sobre las acciones emprendidas desde la NACC/DCA/13 para promover la ratificación de tratados internacionales de derecho aéreo y contribuir al objetivo estratégico de la OACI de que la Convención de Aviación Civil Internacional y otros Tratados, Leyes y Reglamentos aborden todos los desafíos. La Secretaría recordó la Conclusión NACC/DCA/13/09 e informó a la Reunión sobre las acciones tomadas para fomentar que los Estados se conviertan en partes de instrumentos internacionales de derecho aéreo, incluyendo actividades de seguimiento con Estados y organizaciones internacionales, la emisión de Comunicaciones a los Estados promoviendo la ratificación de tratados y la ampliación de las actividades de concienciación sobre ocho tratados prioritarios. Entre ellos se encuentran el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio y Protocolo de Pekín de 2010, el Protocolo de Montreal de 2014, los Protocolos de 2016 relativos a los artículos 50(a) y 56 del Convenio de Chicago, y los Protocolos relativos a los textos auténticos árabe y chino del Convenio de Chicago. La Secretaría también proporcionó una visión general de los beneficios de estos instrumentos y su estado actual de ratificación dentro de las Regiones NAM/CAR y a nivel mundial.

9.2 La Secretaría informó a la Reunión que, desde la NACC/DCA/13, se habían registrado seis acciones depositarias en Santa Lucía, mientras que ocho Estados NACC habían nominado puntos focales y/o informado sobre sus procesos internos de ratificación. También se informó a la Reunión de que cuatro Estados habían ratificado los seis tratados clave previamente destacados por la OACI y que catorce Estados NACC habían ratificado los Protocolos de 2016 relativos a los Artículos 50(a) y 56 de la Convención de Chicago. La Secretaría subrayó la importancia continua de acelerar la ratificación de instrumentos que abordan los nuevos desafíos de seguridad operacional y protección de la aviación, incluyendo la Convención y el Protocolo de Pekín 2010 y el Protocolo de Montreal 2014, así como lograr una mayor adhesión a la Convención de Montreal 1999. La Secretaría informó además sobre las próximas actividades jurídicas, incluyendo el Curso de Derecho Internacional del Aire de la OACI, la 40ª Sesión del Comité Jurídico de la OACI y el Seminario Jurídico de la OACI 2027.

9.3 La Secretaría también destacó la importancia de registrar acuerdos y disposiciones aeronáuticas a través del sitio web de la OACI sobre Acuerdos y Disposiciones Aeronáuticas (WAGMAR),

recordando las obligaciones de los Estados bajo los artículos 83 y 83 bis del Convenio de Chicago e informando que trece Estados de la NACC ya habían nominado puntos focales para el uso del sistema. Se invitó a la Reunión a continuar los esfuerzos hacia la ratificación del tratado, nominar puntos focales para asuntos relacionados con tratados y WAGMAR, participar en actividades de formación jurídica de la OACI, proporcionar actualizaciones a través de la matriz de seguimiento de ratificación de tratados, solicitar asistencia de la OACI cuando fuera necesario y asegurar el registro de acuerdos y disposiciones aeronáuticas a través de WAGMAR. La Reunión aprobó la siguiente:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/14/08	MEJORA DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS EN LA RATIFICACIÓN DE TRATADOS DE DERECHO AÉREO Y APOYO A LAS ACTIVIDADES JURÍDICAS DE LA OACI
Qué: Que, considerando la importancia de la ratificación de tratados de derecho aéreo y apoyar al Comité Legal de la OACI, los Estados a) se conviertan en Partes de los ocho tratados destacados en la nota al pie 1 y en cualquier otro tratado de derecho aeronáutico internacional que aún no hayan ratificado; b) designen a un punto focal para la ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional, si aún no lo han hecho, e informen al respecto a la Oficina Regional NACC de la OACI; c) participen en el 40.º período de sesiones del Comité Jurídico en Montreal en octubre de 2026, en el Seminario Jurídico de la OACI que se celebrará en la República de Corea en 2027, en el Curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI, en el Taller sobre tratados de derecho aeronáutico de la OACI, así como en otros eventos similares, con miras a la capacitación y el perfeccionamiento continuos de sus asesores/as jurídicos/as en lo relativo a la ratificación e implementación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y considerar la posibilidad de acoger periódicamente dichos eventos en sus Estados; y d) informen a la OACI, a más tardar el 1 de octubre de 2026, sobre avances adicionales hacia la ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional mediante la actualización/uso de la matriz de seguimiento de la DGCA incluida en el Apéndice B de la NE/11 de la NACC/DCA/14; e) se comuniquen con la Sección de Tratados (LEB) de la OACI (treaty@icao.int) para cualquier información o asistencia relacionada con la ratificación; f) de conformidad con el Apéndice H de la Resolución de la Asamblea A42-5, remitir sus acuerdos y arreglos aeronáuticos para su registro ante la OACI y utilizar el	Impacto esperado: ☐ Político / Global ☐ Inter-regional ☒ Económico ☒ Ambiental ☒ Técnico/Operacional

vínculo WAGMAR con ese propósito https://dna.icao.int/WAGMAR; y g) apoyen oportunamente y respondan a las encuestas legales proyectadas a entregar por la OACI, tal y como se describe en NACC/DCA/14 WP/11 a más tardar en la NACC/DCA/15. Nota: Los seis tratados de derecho aeronáutico internacional destacados fueron: el Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional [Artículo 50 a)] (Doc 10077) y el Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional [Artículo 56] (Doc 10076) (Montreal, 2016) (Protocolos de 2016 relativos a los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago); el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Doc 9740) (Montreal, 1999) (Convenio de Montreal de 1999); el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Doc 9960) y el Protocolo suplementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc 9959) (Beijing, 2010) (Convenio y Protocolo de Beijing de 2010); y el Protocolo para modificar el Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Doc 10034) (Montreal, 2014) (Protocolo de Montreal de 2014).	
Por qué: Facilitar y promover la ratificación estatal de los instrumentos de derecho aéreo, aumentar la conciencia e importancia de los tratados de derecho aéreo y su registro oportuno en WAGMAR. Apoyar al Comité Legal de la OACI para actualizar y recopilar las necesidades y desafíos de los Estados en asuntos legales a partir de instrumentos de derecho aéreo.	
Cuándo: 1 de octubre de 2026 NACC/DCA/15	Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada
Quién: ☒ Estados ☐ OACI ☐ Otros:	

9.4 Granada informó que completó la ratificación de las enmiendas de los Protocolos 2016 relativas a los artículos 50(a) y 56 de la Convención de Chicago, y deberá presentar la documentación formal a la OACI en breve. Asimismo, Antigua y Barbuda indicó que completaría sus procedimientos para la ratificación de las enmiendas a los Artículos 50(a) y 56 de la Convención de Chicago durante las próximas sesiones parlamentarias de junio de 2026.

Investigación y estudios sobre temas de derecho aéreo internacional

9.5 Bajo la P/14 y la NE/11, la Secretaría presentó una visión general de las investigaciones y estudios que realiza la OACI a través del Comité Jurídico y la Dirección de Asuntos Legales y Relaciones Exteriores (LEB) en apoyo del Objetivo Estratégico de que la Convención de Aviación Civil Internacional y otros Tratados, Leyes y Reglamentos aborden todos los desafíos. La nota describía el papel del Comité Jurídico en la codificación y el desarrollo progresivo del derecho internacional del aire y proporcionaba una actualización sobre el Programa General de Trabajo aprobado por el 42 periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI. La Secretaría informó sobre el trabajo en curso relacionado con las obligaciones de los Estados bajo el Artículo 12 del Convenio de Chicago, la revisión del papel de la Comisión Técnica Internacional de Explosivos bajo la Convención sobre la Marcación de Explosivos Plásticos, los aspectos

jurídicos internacionales de las operaciones de aeronaves no tripuladas y su integración en la aviación civil, la promoción de la ratificación de tratados de derecho internacional del aire, actos o delitos que afecten a la aviación civil internacional, incluyendo amenazas cibernéticas, cuestiones legales relacionadas con los sistemas satelitales globales que apoyan los servicios de navegación aérea, interacciones entre las leyes internacionales de transporte aéreo y protección de datos, y la revisión legal del análisis del Grupo Experto de Regulación del Transporte Aéreo sobre el Artículo 15 del Convenio de Chicago.

9.6 La Secretaría informó a la Reunión sobre los avances logrados en el marco de los distintos grupos de estudio, grupos de trabajo y mecanismos de relatores establecidos para apoyar el programa de trabajo del Comité Jurídico. Se prestó especial atención a las actividades que abordan los nuevos desafíos legales asociados con operaciones de aeronaves no tripuladas, amenazas a la ciberseguridad, cuestiones legales relacionadas con el GNSS, requisitos de protección de datos que afectan al transporte aéreo internacional y la implementación de instrumentos de derecho aéreo internacional. La Secretaría también informó sobre las encuestas y estudios legales en curso destinados a identificar desafíos de implementación, apoyar el desarrollo de material de orientación y evaluar la necesidad de futuros instrumentos legales o enmiendas al marco jurídico internacional existente. Se informó a la Reunión de que varias de estas actividades culminarían en informes y recomendaciones que serán considerados por la 40ª Sesión del Comité Jurídico de la OACI en octubre de 2026.

9.7 La Reunión fue invitada a continuar apoyando el trabajo del Comité Jurídico de la OACI y sus grupos de estudio relacionados, incluyendo la presentación oportuna de respuestas a encuestas legales y la participación en estudios en curso. También se animó a los Estados a participar en la 40ª Sesión del Comité Jurídico de la OACI y, si así lo deseaban, a presentar comentarios o propuestas sobre los puntos del orden del día provisional mediante documentos de trabajo de acuerdo con los plazos establecidos.

Cuestión 10 del

Orden del Día

Conclusiones y Decisiones

10.1 La Secretaría presentó la NE/02 sobre el seguimiento de las Conclusiones y Decisiones válidas de la 13ª reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe. A partir del análisis y seguimiento, todas las conclusiones anteriores han sido completadas o validadas, excepto las Conclusiones NACC/DCA/13/06 "Apoyar la formalización de responsabilidades en SAR" a) y b) y la Decisión NACC/DCA/13/11 "Actividades para mejorar la retención de recursos humanos en aviación" incisos b) y c).

**Cuestión 11 del
Orden del Día**

Otros asuntos

Mejorar la participación inclusiva y estratégica de todos los Estados en las reuniones de la OACI en apoyo de la iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB)

11.1 Bajo la NE/12, Canadá presentó una propuesta para mejorar la inclusión, eficacia y funcionamiento estratégico de las reuniones de la OACI en apoyo a la iniciativa Ningún País se queda atrás (NCLB). El documento subrayó la importancia de una participación significativa de todos los Estados en las actividades técnicas y de formulación de políticas de la OACI, especialmente en las relacionadas con el desarrollo y la enmienda de SARPS. Canadá señaló que, aunque la iniciativa del NCLB tradicionalmente se ha centrado en el apoyo a la implementación y el fortalecimiento de capacidades, las barreras para la participación en las reuniones de la OACI siguen afectando a algunos Estados, especialmente aquellos con recursos financieros, humanos y técnicos limitados. La nta destacó los desafíos asociados con los costes de viaje, los horarios agrupados de reuniones, las limitadas oportunidades de participación virtual y las cargas administrativas y financieras asociadas a organizar reuniones. Además, sugirió que una participación más amplia y diversa contribuiría a resultados más efectivos, prácticos y globalmente representativos en el trabajo de la OACI.

11.2 Canadá propuso que la OACI y los Estados consideraran medidas para reducir las barreras a la participación y alinear mejor las prácticas de reunión con los principios de la iniciativa NCLB. El documento identificó oportunidades para mejorar la participación mediante un mayor uso de modalidades de participación remota e híbrida, un mayor uso de métodos digitales e intersemestrales, una mejor planificación de los calendarios y resultados de las reuniones, y la consideración de enfoques rotativos para acoger reuniones entre regiones de la OACI. También destacó el valor de las estructuras regionales y la cooperación interestatal para apoyar la participación y asegurar que se refleje una gama más amplia de perspectivas operativas y regionales en los debates técnicos. La Reunión tomó nota de la información presentada y de las propuestas destinadas a promover una participación más inclusiva y efectiva en las reuniones de la OACI.

Firmas de documentos y reconocimiento

11.3 La Reunión fue testigo de las firmas de los siguientes documentos entre:

a) Antigua y Barbuda y Francia de un Memorando de Entendimiento sobre un comité de cooperación técnica regional.

b) Transport Canada y ECCAA de un Memorando de Entendimiento sobre el establecimiento de un marco de cooperación sobre seguridad operacional, seguridad de la aviación e investigación medioambiental, asistencia técnica, instrucción, estudios, políticas regulatorias y otros temas de interés mutuo.

11.4 Al margen de la Reunión, la OACI y la Autoridad de Aviación Civil de las Bahamas (CAA-B) formalizaron la continuidad de su cooperación mediante la firma de un Acuerdo de Servicios de Gestión (MSA) actualizado y su correspondiente Documento de Proyecto de Capacitación (BHS/26/201). Los acuerdos fueron suscritos por el Secretario General de la OACI y la Directora General de la CAA-B y

apoyarán la implementación de actividades especializadas de capacitación para el personal de aviación de las Bahamas.

11.5 El Sr. Peter Abraham, Coordinador del Departamento de Supervisión de Antigua y Barbuda, fue reconocido por su larga trayectoria aérea y su apoyo a la subregión del Caribe Oriental (E/CAR).

Próxima reunión NACC/DCA

11.6 El Salvador amablemente se ofreció a ser el anfitrión de la NACC/DCA/15, y presentó un video con este anuncio para beneplácito de la Reunión.

Taller Delegación

11.7 Del 3 al 5 de junio de 2026, inmediatamente después de la Decimocuarta Reunión de Directores de Aviación Civil de la Región de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA/14) en St. John's, Antigua y Barbuda, la OACI facilitó el Taller sobre Delegación Efectiva y Cooperación Regional. El taller, auspiciado por los Emiratos Árabes Unidos, ofreció un foro práctico para que los participantes desarrollaran un entendimiento común sobre la delegación en el contexto de la seguridad operacional de la aviación, incluyendo qué funciones pueden delegarse, qué responsabilidades deben permanecer en el Estado y cómo debe regirse, supervisarse y monitorearse la delegación. Las discusiones también destacaron el papel estratégico de los mecanismos de cooperación regional, incluyendo las RSOO y RAIO, en ayudar a los Estados a cumplir sus obligaciones de supervisión de la seguridad operacional de manera sostenible y eficaz, manteniendo plenamente la responsabilidad de los Estados bajo el Convenio de Chicago.

11.8 El taller reunió a 32 participantes de Estados, organizaciones regionales y socios internacionales, reflejando un amplio interés en fortalecer la cooperación en las Regiones NAM/CAR. Asistieron representantes de Antigua y Barbuda, Aruba, Bahamas, Costa Rica, Dominica, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Granada, Guyana, Jamaica, Reino Unido, República Dominicana, San Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tabago, así como participantes de CASSOS, COCESNA y EASA. El intercambio activo de experiencias y perspectivas a lo largo de los tres días subrayó la importancia de contar con arreglos de delegación prácticos y bien estructurados, respaldados por una gobernanza clara, rendición de cuentas y confianza, como factores clave para una supervisión de la seguridad operacional y de la investigación de accidentes más sólida y resiliente en la región.

Fourteenth Meeting of the North American, Central American and Caribbean Directors of Civil Aviation /
Decimocuarta Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/14)

St. George's, Antigua and Barbuda, 1 to 5 June 2026 /

St. George's, Antigua y Barbuda, 1 al 5 de junio de 2026

APPENDIX/APÉNDICE A

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

ANTIGUA AND BARBUDA

1. Brian Challenger
2. Marieta Christian
3. Peter Abraham
4. Latisha Edwards
5. Cosmore Barnes
6. Jamaine Ryan
7. Jahdai Thomas
8. Shenneth Phillips

BAHAMAS

9. Chequita Johnson
10. Michael Strachan
11. Delvin Major
12. Ryan Sands
13. Michael Strachan

CANADA

14. Félix Meunier

CAYMAN ISLANDS/ISLAS CAIMANES

15. Craig Smith
16. Robert Harris

CUBA

17. Armando Daniel López
18. Orlando Nevot

DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA

19. Igor Rodríguez
20. Héctor Porcella
21. Augusto Pérez
22. Claudio Martínez
23. Yahaira Ortiz

ECCTAA

24. Anthony Whittier
25. Kendall Walter
26. Peter Semaj Mcknight-
27. Luana Isaac
28. Nekisha Pryce
29. Denise Silston
30. Desta Murray
31. Eleesha Hilaire
32. Winston Yearwood

EL SALVADOR

33. Homero Morales

FRANCE / FRANCIA

34. Sylvain Lefoyer
35. Jean-Yves Pieri
36. René Precope
37. Claudia Peyrel
38. Christophe Boquen

GRENADA/GRANADA

39. Marlon Carter

GUATEMALA

40. Sigrid Marroquín

HAITI/HAITÍ

41. Hantz Celestin

HONDURAS

42. Belkis Escobar
43. Carlos Gustavo Soto

44. Karin Garcia
45. Paola Velasquez

JAMAICA

46. Nichole Morgan
47. Rohan Campbell

MEXICO/MÉXICO

48. Emilio Avendaño
49. Rogelio Pastor

SAINT KITTS AND NEVIS

50. Brian Dyer

SAINT VINCENT AND THE GRENADINES

51. Andrea Best

TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO

52. Cary Price

UNITED ARAB EMIRATES/EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

53. Saeed Al Suwaidi
54. Mohammad Salem

UNITED KINGDOM/REINO UNIDO

55. Fiona Hau
56. David Crabtree
57. Alejandro Polo Llana
58. Justin Rothwell

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS

59. David Burkholder

- 60. Melvin Cintron
- 61. Ignacio Flores
- 62. Scott Leis
- 63. Carl Johnson
- 64. Norma Campos
- 65. Akua Pipim
- 66. Dwaine Murray
- 67. Andrew Karasick
- 68. Antoine Thomas

ACI-LAC

- 69. Francisco Medela
- 70. Angeline Flemming

ALTA

- 71. Ana Pamela Suarez

CANSO

- 72. Andrea Ranieri

Caribbean Development Bank

- 73. Nigel Blair

CASSOS

- 74. Egbert Field
- 75. Cleonie Williams

COCESNA

- 76. Juan Carlos Trabanino
- 77. Roger Pérez
- 78. Alejandro Mena
- 79. Jorge Pineda

EASA

- 80. Alfonso Arroyo
- 81. Rodrigo Priego

EMPIC

- 82. Dennis Poetz
- 83. Cesar Jimenez

FREQUENTIS

- 84. Steve Jacobs
- 85. Javier Casas-Reyes

GECI GROUP

- 86. Daniel Jiménez
- 87. Victor Poirier

IATA

- 88. Annaleen Lord
- 89. Oracio Marquez
- 90. Michela Gioachini

ICCAIA

- 91. Mildred Troegeler
- 92. Michael Snover
- 93. Alvimar Lucena

IDSNA

- 94. Benoit Tardif
- 95. Luciano Victor Attias

INDRA

- 96. Fidel González

LACAC/CLAC

- 97. Jaime Binder
Héctor Porcella

SEABURY

- 98. Manuel Roché
- 99. Agustín Bruno

SITA

- 100. Andrew A Wynter
- 101. Gabriel Pena

THALES

- 102. Pablo Fernández

ICAO/OACI

- 103. Juan Carlos Salazar
- 104. Christopher Barks
- 105. Julio Siu
- 106. Dawn Flanagan
- 107. Fernando Camargo
- 108. Fabio Salvatierra
- 109. Jacqueline Serrao

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
ANTIGUA AND BARBUDA/ANTIGUA Y BARBUDA		
Marieta Christian Permanent Secretary (Ag.) Civil Aviation, Transportation	Ministry of Tourism, Civil Aviation, Transportation and Investment	E-mail ministry.civilaviation@ab.gov.ag ;
Brian Challenger Advisor to the Minister	Ministry of Tourism, Civil Aviation, Transportation and Investment	E-mail brian.challenger@ab.gov.ag ;
Peter Abraham Coordinator Oversight Department	Ministry of Tourism, Civil Aviation, Transportation and Investment	E-mail peter.abraham@ab.gov.ag ;
Latisha Edwards Cybersecurity Officer/Personal Assistant, Oversight Department	Ministry of Tourism, Civil Aviation, Transportation and Investment	Tel: +268-468-8510 E-mail latisha.edwards@ab.gov.ag ;
Cosmore Barnes	Ministry of Tourism, Civil Aviation, Transportation and Investment	E-mail cosmore.barnes@ab.gov.ag ;
Jamaine Ryan	Ministry of Tourism, Civil Aviation, Transportation and Investment	E-mail jamaine.ryan@ab.gov.ag ;
Jahdai Thomas	Ministry of Tourism, Civil Aviation, Transportation and Investment	E-mail jahdai.thomas@ab.gov.ag ;
Shennet Phillips Chief ATS VC Bird Airport	Ministry of Tourism, Civil Aviation, Transportation and Investment	E-mail
BAHAMAS		
Chequita Johnson Director General (Acting)	Civil Aviation Authority	Tel. + 242 3974700 E-mail chequita.johnson@caabahamas.com ;
Delvin R. Major Senior Deputy Director – General Safety Oversight	Civil Aviation Authority	Tel. + 242 3974700 ext. 4714 E-mail delvin.major@caabahamas.com ;
Ryan Sands Legal Counsel	Civil Aviation Authority	Email: ryan.sands@caabahamas.com ;
Michael Strachan Director	BACSWN	Email: michaelstrachan@bahamas.gov.bs ;
CANADA		
Félix Meunier Director General Civil Aviation	Transport Canada	E-mail felix.meunier@tc.gc.ca ;
CAYMAN ISLANDS/ISLAS CAIMANES		
Craig Smith Director Air Navigations Services Regulation	Civil Aviation Authority o	Tel. + 13459497811 E-mail craig.smith@caacayman.com ;
Robert Harris Air Navigation Services - Inspector	Civil Aviation Authority o	Tel. + 13459497811 E-mail robert.harris@caacayman.com ;
CUBA		
Armando Daniel López Presidente	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. + 537-838-1140 E-mail Presidencia@iacc.avianet.cu ;
Orlando Nevot González Director de Aeronavegación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. + 537-838-1121 E-mail Orlando.nevot@iacc.avianet.cu ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA		
Igor Rodríguez Director General	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +1 809 909-6886 E-mail claudia.garcia@idac.gov.do;
Héctor Porcella Presidente	Junta de Aviación Civil (JAC)	Tel. +809-689-4167 E-mail hporcella@jac.gob.do;
Claudio Martínez Director de Comunicaciones y Relaciones Públicas	IDAC	E-mail claudio.martinez@idac.gov.do;
Augusto Pérez Director Air Navigation	IDAC	Tel. +809 796-3912 E-mail augusto.perez@idac.gov.do;
Yahaira Ortiz Encargada de Protocolo	IDAC	E-mail yortiz@idac.gov.do;
ECCAA		
Anthony Whittier Director General	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	Tel. + 2684642343 E-mail contact@eccaa.aero; awhittier@eccaa.aero;
Kendall Walter Director Finance & Administration	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	E-mail kwalter@eccaa.aero;
Winston Yearwood Director Flight Safety	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	E-mail wyearwood@eccaa.aero ;
Peter Semaj Mcknight Legal Officer	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	E-mail pmcknight@eccaa.aero;
Luana Isaac	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	E-mail lisaac@eccaa.aero;
Nekisha Pryce	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	E-mail npryce@eccaa.aero;
Denise Silston	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	E-mail dsilston@eccaa.aero;
Desta Murray	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	E-mail dmurray@eccaa.aero;
Eleesha Hilaire Airport Safety & Compliance Manager	Dominica Air & Sea Ports Authority	Tel: 1-767-255-9100 Ext: 9198 E-mail safetyco@daspa.dm;
EL SALVADOR		
Homero Morales Director Ejecutivo	Autoridad de Aviación Civil	Tel. +503 77408906 E-mail hmorales@aac.gob.sv;
FRANCE / FRANCIA		
Sylvain Lefoyer Director of the DSAC-AG	French general direction of civil aviation	Tel: 0596596300508 E-mail: sylvain.lefoyer@aviation-civile.gouv.fr;
Jean-Yves Pieri Deputy Director DSAC-AG	French general direction of civil aviation	Tel: +596 (0)6 96 32 63 01 E-mail: jean-yves.pieri@aviation-civile.gouv.fr;
René Precupe Deputy Director DSAC-AG	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. +596 696 72 98 72 E-mail rene.precupe@aviation-civile.gouv.fr;
Christophe Boquen Head of the Civil Aviation Department of Saint-Pierre-et-Miquelon	French general direction of civil aviation	Tél : +508 55 18 01 Email: christophe.boquen@aviation-civile.gouv.fr;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Claudia Peyrel Policy officer - Americas & Japan (DTA)	French general direction of civil aviation	Tel: +33 6 65 14 43 53 Email: claudia.peyrel@aviation-civile.gouv.fr ;
GRENADA/GRANADA		
Marlon Carter Civil Aviation Officer & National AVSEC Coordinator	Ministry of Infrastructure, Public Utilities, Civil Aviation and Transportation	Tel. + 473 440 2271 E-mail mcarter@aviation.gov.gd ;
GUATEMALA		
Sigrid Marroquín Subdirectora Técnica Operativa	Dirección General de Aeronáutica Civil	E-mail sigridmarro@gmail.com ; sigrid.marroquin@dgac.gob.gt ;
HAITI/HAÏTÍ		
Hantz Celestin Director General	OFNAC	Tel. + 509 3778-9617 E-mail hantz.celestin@ofnac.gouv.ht ; direction.generale@ofnac.gouv.ht ;
HONDURAS		
Belkis Escobar Directora Ejecutiva	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC)	E-mail bescobar@ahac.gob.hn ;
Carlos Gustavo Soto Jefe de la División de Seguridad Aeroportuaria	Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia	E-mail jdsa@dnii.gob.hn ; jridsa@dnii.gob.hn ;
Karin Garcia Asesor Tecnico Legal	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC)	Tel. +5049636-7340 E-mail kgarcia@ahac.gob.hn ;
Paola Velasquez NCMC	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC)	Tel. +5049992-6787 E-mail pvelasquez@ahac.gob.hn ;
JAMAICA		
Nichole Morgan Director General (Acting)	Civil Aviation Authority (JCAA)	Tel. + 1 876 990 3469 E-mail nichole.morgan@jcaa.gov.jm ;
Rohan Campbell Deputy Director General, Regulatory Affairs	Civil Aviation Authority (JCAA)	E-mail rohan.campbell@jcaa.gov.jm ;
MEXICO / MÉXICO		
Emilio Avendaño Director General	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. + 5557239300/ EXT. 18017 E-mail emilio.avendano@afac.gob.mx ;
Rogelio Pastor Asesor del Director General	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	E-mail rogelio.pastor@afac.gob.mx ;
SAINT KITTS AND NEVIS		
Brian Dyer AIG Representative	Government of St. Kitts & Nevis	E-mail Dyer469@gmail.com ;
SAINT VINCENT AND THE GRENADINES/SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS		
Andrea Best Director, Civil Aviation	Civil Aviation Authority	Tel. + 17844936800 E-mail dcasvg@gmail.com ;
TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO		

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Cary Price Director-General of Civil Aviation	Civil Aviation Authority	Tel. + 1-868-792-5604 E-mail cprice@caa.gov.tt;
UNITED ARAB EMIRATES / EMIRATOS ÁRABES UNIDOS		
Saeed Al Suwaidi Permanent Representative	UAE Permanent Representation to ICAO	Tel. + 00971505520011 E-mail saeed.alsuwaidi@gcaa.gov.ae;
Mohammad Salem Alternate Representative	General Civil Aviation Authority	Tel. +12262222624 E-mail msalem@gcaa.gov.ae;
UNITED KINGDOM / REINO UNIDO		
Fiona Hau Head of Aviation Safety	Department for Transport	E-mail Fiona.Hau@df.gov.uk ;
David Crabtree Deputy Head of International Aviation Safety	Department for Transport	E-mail David.Crabtree@df.gov.uk ;
Alejandro Polo Llana Head of International Operations and Development	Business Development & Marketing, UK CAAi	E-mail Alejandro.polo@caa.co.uk ;
Justin Rothwell CEO	Air Safety Support International Limited	Tel. + 44 7776 466220 E-mail justin.rothwell@airsafety.aero;
UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS		
David Burkholder Acting Executive Director, International Affairs, Western Hemisphere	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 202-439-1412 E-mail david.s.burkholder@faa.gov;
Melvin Cintron Director, Western Hemisphere, Office of International Affairs	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 507-317-5860 E-mail melvin.o.cintron@faa.gov;
Ignacio Flores Acting Deputy Administrator for Airports	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + +1 817- 760-1511 E-mail ignacio.flores@faa.gov;
Scott Leis Acting Manager, Air Traffic Organization, International, The Americas and International Civil Aviation Organization (ICAO) Group	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. +1 202-704-0664 Email: scott.leis@faa.gov;
Carl Johnson Division Manager Office of Aviation Safety, Flight Standards Service, International Programs Division	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel: +1 202-267-1664 Email: carl.n.johnson@faa.gov ;
Norma Campos Senior Representative, México and ICAO NACC	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202-856-1626 E-mail norma.v.campos@faa.gov;
Akua Pipim FAA Senior Representative for Caribbean	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 2022670927 E-mail akua.pipim@faa.gov;
Dwaine Murray Regional Director	Transportation Security Administration (TSA)	Tel. : +1 202 679 8531 Email: Dwaine.Murray@tsa.dhs.gov;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Andrew Karasick Director - International Strategic Engagement & Assistance	Transportation Security Administration (TSA)	Tel: +1202 288 3905 Email: Andrew.Karasick@tsa.dhs.gov ;
Antoine Thomas Representative (TSAR) – South Caribbean	Transportation Security Administration (TSA)	E-mail Antoine.Thomas@tsa.dhs.gov ;
ACI-LAC		
Francisco M Medela Alonso Industry Affairs Director	Airports Council International Latin America & Caribbean / Consejo Internacional de Aeropuertos	Tel. +507 6975-3026 E-mail fmedela@aci-lac.aero ;
Angeline Flemming Director Health and Sustainability	Aruba Airport Authority N.V.	Tel. +297 524 2191 E-mail: a.flemming@airportaruba.com ;
ALTA (Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo)		
Ana Pamela Suárez Consultor Estratégico en Safety	ALTA	Tel. +54 11 31353562 E-mail psuarez@alta.aero ;
CANSO		
Andrea Ranieri	CANSO	
CASSOS		
Egbert Field Chairperson Director General of Guyana	CASSOS	Tel. +876-990-0236
Cleonie Williams Office Manager	CASSOS	E-mail officemanager@cassos.org ;
Caribbean Development Bank		
Nigel V. Blair Operations Officer (Civil Engineer) Economic Infrastructure Division	Caribbean Development Bank	Tel. + 1 246 431-1600 E-mail nigel.blair@caribank.org ;
COCESNA		
Juan Carlos Trabanino Director Ejecutivo - CEO	COCESNA	Tel. + 504 2275 7090 E-mail direccion.ejecutiva-ceo@cocesna.org ;
Roger Pérez Gerente Senior de Navegación Aérea	COCESNA	Tel. +504 22757090 E-mail roger.perez@cocesna.org ;
Jorge Pineda Gerente de Planificación y Calidad	COCESNA	Tel. + 50422757090 E-mail jorge.pineda@cocesna.org ;
Alejandro Mena ACSA Manager	COCESNA	Tel. + 50683370731 E-mail alejandro.mena@cocesna.org ;
EASA		
Alfonso Arroyo Representative of EASA for Latinamerica and Caribbean	EASA	Tel. + 507 61906521 E-mail alfonso.arroyo@easa.europa.eu ;
Rodrigo Priego Jefe del Depto Internacional	EASA	E-mail rodrigo.priego@easa.europa.eu ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
EMPIC		
Dennis Poetz Head Sales & Marketing	EMPIC	E-mail dennis.poetz@empic.aero ;
César Jiménez Business Development	EMPIC	E-mail cesarjidad@gmail.com ;
FREQUENTIS		
Steve Jacobs Sales Manager	FREQUENTIS	E-mail steve.jacobs@frequentis.com ;
Javier Casas-Reyes Key Account Manager Central and Latin America	FREQUENTIS	Tel. + 43-1- 81150 3694 E-mail javier.casas-reyes@frequentis.com ;
GECI GROUP		
Daniel Jiménez CEO	GECI GROUP	Tel. + 34646355353 E-mail djimenez@geciweb.com ; marketing@geciweb.com ;
Victor Poirier Associate	GECI GROUP	E-mail vpoirier@geciweb.com ;
IATA		
Annaleen Lord	IATA	E-mail bobba@iata.org ;
Oracio Marquez	IATA	E-mail marquezo@iata.org ;
Michela Gioachini	IATA	E-mail gioachinim@iata.org ;
International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA)		
Mike Snover Director, Global Safety & Regulatory Affairs, Latin America & Caribbean	The Boeing Company	Tel. + 55 12 99648 7497 E-mail michael.r.snover@boeing.com ;
Alvimar Lucena Regulatory Specialist, Global Safety & Regulatory Affairs, Latin America & Caribbean,	The Boeing Company	Tel. + 5512996461023 E-mail alvimar.lucena@boeing.com ;
Mildred Troegeler Executive Liaison to ICAO	The Boeing Company	E-mail mildred.troegeler@boeing.com ;
IDSNA		
Benoit Tardif Chief Operating Officer	IDSNA	E-mail b.tardif@idscorporation.com ;
Luciano Victor Attias Sales Representative	IDSNA	Email l.attias@idscorporation.com ;
INDRA		
Fidel González ATM Director, Central American and the Caribbean	INDRA	Tel. + 507 64002734 E-mail fgonzalezc@indracompany.com ;
LACAC/CLAC		
Héctor Porcella Presidente	LACAC/CLAC	Tel. +809-689-4167 E-mail hporcella@jac.gob.do ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
SEABURY		
Manuel Roché VP Sales Latam	Seabury Solutions	Tel. + 54 351 7000206 E-mail mroche@seaburysolutions.com;
Agustín Bruno	Seabury Solutions	E-mail abruno@seaburysolutions.com ;
SITA		
Andrew A Wynter Business Development Manager	SITA	Tel. + 16582192843 E-mail andrew.wynter@sita.aero;
Gabriel Pena Account Manager	SITA	E-mail gabriel.pena@sita.aero ;
THALES		
Pablo Fernández Business Development Manager, LATAM and Caribbean	THALES	Tel. + 0050766376176 E-mail pablo.fernandez@thalesgroup.com;
ICAO / OACI		
Juan Carlos Salazar Secretary General Secretario General	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 15149548219 E-mail icaoahqs@icao.int;
Christopher Barks Regional Director Director Regional	North American, Central American and Caribbean Regional Office / Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icaonacc@icao.int
Julio Siu Deputy Regional Director Director Regional Adjunto	North American, Central American and Caribbean Regional Office / Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jsiu@icao.int
Dawn Flanagan Chief, Regional Safety Cooperation Unit Jefa, Unidad de Cooperación Regional en Seguridad Operacional	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 1 514-315-1964; E-mail dflanagan@icao.int;
Fernando Camargo Regional Officer, Technical Assistance / Especialista Regional en Asistencia Técnica	North American, Central American and Caribbean Regional Office / Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail fcamargo@icao.int
Fabio Salvatierra Regional Officer, Aerodromes and Ground Aids / Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres	North American, Central American and Caribbean Regional Office / Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail sschotborgh@icao.int
Jacqueline Serrao Regional Cooperation Institutional and Governance Consultant	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	E-mail jserrao@icao.int;



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-315-3517

Ref.: ENV 1/1 – 25/75

25 de julio de 2025

Asunto: Unidades de emisión admisibles en el CORSIA

Tramitación: Se alienta a los Estados a colaborar con las autoridades pertinentes para agilizar la emisión de las cartas de autorización con el propósito de facilitar el acceso de los explotadores de aviones a las unidades de emisión admisibles en el CORSIA y la disponibilidad de esas unidades

Señora/Señor:

Como se informó en la comunicación ENV 1/1 – 25/39, de fecha 9 de abril de 2025, en el 29º período de sesiones de la Conferencia de las Partes (COP29) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), que se celebró en noviembre de 2024, se finalizaron las normas para preservar la integridad ambiental y la transparencia de los mercados internacionales de carbono. Se trata de un paso importante para el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ya que los gobiernos de los países donde se realizan actividades que generan unidades de emisión admisibles en el CORSIA aprobadas por el Consejo de la OACI disponen ahora de las directrices necesarias para autorizar el uso de esas unidades en el marco del plan.

A ese respecto, durante su 235º período de sesiones (junio de 2025), el Consejo de la OACI solicitó a la Secretaría que enviase otra comunicación a los Estados con la plantilla normalizada voluntaria para la autorización del país anfitrión que se elaboró en virtud del artículo 6 del Acuerdo de París de la CMNUCC, con el fin de alentar a los Estados a colaborar con sus autoridades para agilizar la emisión de cartas de autorización y facilitar el acceso de los explotadores de aviones a las unidades de emisión admisibles en el CORSIA y la disponibilidad de esas unidades.

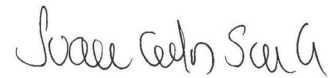
La plantilla de autorización normalizada voluntaria está disponible en el [sitio web de la CMNUCC](#), y los países anfitriones pueden usarla para autorizar las unidades de emisión admisibles en el CORSIA.

Es importante destacar que la autorización del país anfitrión es una medida fundamental para evitar el doble cómputo de las unidades de emisión admisibles en el CORSIA aprobadas por el Consejo de la OACI, pues impide que la misma reducción de emisiones se cuente dos veces, a saber, por un explotador de aviones para cumplir sus requisitos de compensación del CORSIA y por un país en el marco de sus contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) en virtud del Acuerdo de París.

La consecución de la integridad ambiental y la alineación efectiva de los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA de la OACI con el artículo 6 del Acuerdo de París se ha vuelto esencial ya que se espera que en el futuro aumente la demanda de unidades de emisión admisibles en el CORSIA y los explotadores de aviones deberán cumplir sus requisitos de compensación del CORSIA.

Hago propicia esta oportunidad para alentar a los Estados a colaborar con sus autoridades a fin de agilizar la emisión de las cartas de autorización con el propósito de facilitar el acceso de los explotadores de aviones a las unidades de emisión admisibles en el CORSIA y la disponibilidad de esas unidades.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Juan Carlos Salazar
Secretario General