



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE**

**QUINTA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL
DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE**

NACC/DCA/5

INFORME FINAL

PUERTO ESPAÑA, TRINIDAD Y TABAGO, 28 AL 30 ABRIL DE 2014

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

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y duración de la reunión.....	ii-1
ii.2 Ceremonia inaugural	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión	ii-1
ii.4 Idiomas de trabajo	ii-1
ii.5 Horario y modalidad de trabajo.....	ii-1
ii.6 Orden del día	ii-2
ii.7 Asistencia	ii-4
ii.8 Conclusiones y Decisiones	ii-4
ii.9 Lista de Conclusiones.....	ii-4
ii.10 Lista de Notas de estudio, Notas de información y presentaciones.....	ii-5
Lista de Participantes	iii-1
Información de contacto	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día	1-1
Adopción del Orden del día provisional y horario	
Cuestión 2 del Orden del día	2-1
Seguimiento a las conclusiones de reuniones NACC/DCA previas	
Cuestión 3 del Orden del día	3-1
Revisión de los resultados de la 38º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI	
Cuestión 4 del Orden del día	4-1
Gestión de Seguridad Operacional de la aviación	
4.1 Análisis regional sobre los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con un Enfoque de Observación Continua (CMA)	
4.2 Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)	
4.3 Plan Global de la OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) e implantación de los Cuadros de mandos (Dashboard) regionales de seguridad operacional	
4.4 Programa de Seguridad Operacional en Pista de la OACI	
4.5 Otros asuntos de seguridad operacional de la aviación	

Cuestión 5 del Orden del día.....	5-1
Navegación aérea	
5.1 Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)	
5.2 Deficiencias de Navegación Aérea	
5.3 Resultados de la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/4) y otros grupos de implantación regionales	
5.4 Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea basado en la Performance (RPBANIP), Versión 3.1	
5.5 Cuarta edición del Plan Global de Navegación Aérea (GANP); Primer Reporte anual global de navegación aérea; e implantación de los Cuadros de mando regionales (Dashboard) de performance	
5.6 Ratificación del Artículo 3 bis del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional	
5.7 Otros asuntos de navegación aérea	
Cuestión 6 del Orden del día.....	6-1
Declaración de Puerto España	
6.1 Resultados de la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y de Navegación Aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1)	
Cuestión 7 del Orden del día.....	7-1
Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)	
7.1 Análisis regional de los resultados del Segundo ciclo de auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI y la transición a un Enfoque de observación continua (CMA)	
7.2 Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG)	
7.3 Otros asuntos de seguridad de la aviación y facilitación	
Cuestión 8 del Orden del día.....	8-1
Cooperación e instrucción regional	
8.1 Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI - Implementación de los Sistemas de Navegación Aérea basado en la Performance (RLA/09/801) en la Región CAR	
8.2 Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI – Transición al GNSS en las Regiones CAR/SAM - Solución de aumentación para el Caribe, Centro y Sudamérica (SACCSA) Fase III (RLA/03/902)	
8.3 Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) – Américas de la OACI	
8.4 Plan de Instrucción de Aviación para la Región CAR; Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP); y Programa TRAINAIR Plus	
8.5 Resultados de la Primera Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG)	
8.6 Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto	
8.7 Otros asuntos de cooperación e instrucción	

Cuestión 9 del Orden del día.....	9-1
Medioambiente	
9.1 Planes de acción nacionales- estado de implementación y reporte de beneficios	
9.2 Instrucción en línea sobre la Herramienta de Estimación de Ahorro de Combustible de la OACI (IFSET)	
9.3 Seminario de la OACI sobre Aviación Internacional y Medio Ambiente; Seminario sobre el Plan de Acción de los Estados; y Seminario de Cenizas Volcánicas	
9.4 Otros asuntos medioambientales	
Cuestión 10 del Orden del día.....	10-1
Transporte aéreo	
10.1 Conferencia Multi-Regional OACI-CLAC de Transporte Aéreo	
10.2 Otros asuntos de transporte aéreo	
Cuestión 11 del Orden del día.....	11-1
Otros asuntos	
11.1 Situación financiera de la OACI y cuotas por pagar de los Estados	
11.2 Anfitrión y fechas de la próxima reunión	

RESEÑA

ii.1 Lugar y duración de la reunión

La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) se llevó a cabo en el hotel Hyatt Trinidad en Puerto España, Trinidad y Tabago, del 28 al 30 abril de 2014.

ii.2 Ceremonia inaugural

El Sr. Ramesh Lutchmedial, Director General de Aviación Civil de Trinidad y Tabago dio un discurso de inauguración. El Sr. Kimchand Rampaul, Presidente de la Autoridad de Aviación Civil de Trinidad y Tabago (TTCAA), se dirigió a la reunión y dio la bienvenida a los participantes a Trinidad y Tabago. La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dio un discurso de apertura y agradeció al gobierno de Trinidad y Tabago y especialmente a la TTCAA por ser anfitrión de la reunión. El Honorable Senador Larry Howai, Ministro de Finanzas de Trinidad y Tabago, proporcionó palabras de bienvenida. Finalmente, el Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, Presidente del Consejo de la OACI, dirigió unas palabras e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

El Sr. Ramesh Lutchmedial de Trinidad y Tabago y el Sr. Leroy Lindsay de Jamaica fueron electos como presidente y vice-presidente, respectivamente. Dirigieron la plenaria de la reunión. La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina NACC de la OACI, actuó como Secretaria de la reunión y fue asistida por el Sr. Jorge Fernández, Director Regional Adjunto; el Sr. Victor Hernandez, Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento; el Sr. Julio Siu, Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia; y el Sr. Julio Garriga, Especialista Regional en Cooperación Técnica, todos de la Oficina Regional NACC de la OACI. El Sr. Henry Gourджи, Jefe de la Sección de Supervisión Continua y Vigilancia (CMO) de la Dirección de Navegación Aérea de la Sede de la OACI, proporcionó a la reunión una presentación informativa.

ii.4 Idiomas de trabajo

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

ii.5 Horario y modalidad de trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 15:30 horas diariamente con períodos de intermedio requeridos.

ii.6 Orden del día

Cuestión 1

del Orden del Día: Adopción del Orden del día provisional y horario

Cuestión 2

del Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones de reuniones NACC/DCA previas

Cuestión 3

del Orden del Día: Revisión de los resultados de la 38º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI

Cuestión 4

del Orden del Día: Gestión de Seguridad operacional de la aviación

- 4.1 Análisis regional sobre los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con un Enfoque de Observación Continua (CMA)
- 4.2 Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)
- 4.3 Plan Global de la OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) e implantación de los Cuadros de mandos (Dashboard) regionales de seguridad operacional
- 4.4 Programa de Seguridad operacional en pista de la OACI
- 4.5 Otros asuntos de seguridad operacional de la aviación

Cuestión 5

del Orden del Día: Navegación aérea

- 5.1 Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS)
- 5.2 Deficiencias de Navegación aérea
- 5.3 Resultados de la Cuarta reunión del Grupo de trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/4) y otros grupos de implantación regionales
- 5.4 Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea basado en la Performance (RPBANIP) Versión 3.1
- 5.5 Cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP); Primer reporte anual global de navegación aérea; e implantación de los Cuadros de mando regionales (Dashboard) de performance
- 5.6 Ratificación del Artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional
- 5.7 Otros asuntos de navegación aérea

Cuestión 6

del Orden del Día: Declaración de Puerto España

- 6.1 Resultados de la Primera Reunión de Directores de Seguridad operacional y de Navegación aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1)

Cuestión 7

del Orden del Día: Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

- 7.1 Análisis regional de los resultados del Segundo ciclo de auditorías del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI y la transición a un Enfoque de observación continua (CMA)
- 7.2 Grupo Regional sobre Seguridad de la aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG)
- 7.3 Otros asuntos de seguridad de la aviación y facilitación

Cuestión 8

del Orden del Día: Cooperación e instrucción regional

- 8.1 Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI - *Implementación de los Sistemas de Navegación Aérea basado en la Performance* (RLA/09/801) en la Región CAR
- 8.2 Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI – *Transición al GNSS en las Regiones CAR/SAM - Solución de aumentación para el Caribe, Centro y Sudamérica* (SACCSA) Fase III (RLA/03/902)
- 8.3 Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) – Américas de la OACI
- 8.4 Plan de Instrucción de Aviación para la Región CAR; Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP); y Programa TRAINAIR *Plus*
- 8.5 Resultados de la Primera Reunión del Grupo de trabajo NAM/CAR de los Centros de instrucción de aviación civil (NAM/CAR/CATC/WG)
- 8.6 Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto
- 8.7 Otros asuntos de cooperación e instrucción

Cuestión 9

del Orden del Día: Medioambiente

- 9.1 Planes de acción nacionales - estado de implementación y reporte de beneficios
- 9.2 Instrucción en línea sobre la Herramienta de Estimación de Ahorro de Combustible de la OACI (IFSET)
- 9.3 Seminario de la OACI sobre Aviación Internacional y Medio Ambiente; Seminario sobre el Plan de Acción de los Estados; y Seminario de Cenizas Volcánicas
- 9.4 Otros asuntos medioambientales

Cuestión 10

del Orden del Día: Transporte aéreo

- 10.1 Conferencia Multi-Regional OACI-CLAC de Transporte Aéreo
- 10.2 Otros asuntos de transporte aéreo

Cuestión 11
del Orden del Día: Otros asuntos

- 11.1 Situación financiera de la OACI y cuotas por pagar de los Estados
- 11.2 Anfitrión y fechas de la próxima reunión

ii.7 Asistencia

La reunión contó con la asistencia de 22 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR, y representantes de 9 organizaciones internacionales e industria, con un total de 96 delegados como se indica en la Lista de participantes.

ii.8 Conclusiones y Decisiones

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

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

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

ii.9 Lista de Conclusiones

Número	Título	Página
5/1	PUNTOS FOCALES RASG-PA DE LOS ESTADOS NAM/CAR	4-5
5/2	APROBACIÓN DE LAS CONCLUSIONES Y TÉRMINOS DE REFERENCIA DE LA REUNIÓN NACC/WG	5-3
5/3	APROBACIÓN DE LA VERSIÓN 3.1 DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA BASADO EN LA PERFORMANCE PARA LAS REGIONES NAM/CAR (RPBANIP)	5-4
5/4	ACTUALIZACIÓN DE PLANES NACIONALES DE IMPLEMENTACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA EN CONFORMIDAD CON EL RPBANIP, VERSIÓN 3.1	5-5
5/5	RATIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 3 bis DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DE CHICAGO	5-9
5/6	APROBACIÓN DE LA DECLARACIÓN DE PUERTO ESPAÑA	6-1
5/7	ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORIA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA) DE LA OACI	7-3
5/8	FUTURAS ACCIONES SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) Y FACILITACIÓN (FAL) EN LAS REGIONES NAM/CAR	7-6
5/9	ESTABLECIMIENTO DEL GRUPO DE TRABAJO NAM/CAR DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL (NAM/CAR/CATC/WG)	8-5

Número	Título	Página
5/10	ESTABLECIMIENTO DEL GRUPO DE OPERACIONES DE DESASTRES PARA LAS REGIONES NAM/CAR (NAM/CAR/DOG)	8-6

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

Refiérase a la página de internet de la Reunión:

<http://www.icao.int/NACC/Pages/Meetings-2014-naccdca5.aspx>

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev.	1	Orden del Día Provisional y Horario de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe	14/04/14	Secretaría
NE/02	2	Estado de las Conclusiones Pendientes de Reuniones de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe Previas Válidas al Final de la NACC/DCA/4	13/03/14	Secretaría
NE/03	4.1	Análisis Regional sobre los Resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con un Enfoque de Observación Continua (CMA)	28/03/14	Secretaría
NE/04	4.2	Informe de Avance de RASG-PA	25/02/14	Secretaría
NE/05	5.1	Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)	15/04/14	Secretaría
NE/06	5.2	Deficiencias de Navegación Aérea	09/04/14	Secretaría
NE/07	5.3	Resultados de la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/4)	14/04/14	Secretaría
NE/08	5.4	Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP)	10/04/14	Secretaría
NE/09	5.6	Ratificación del Artículo 3 <i>Bis</i> del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional	08/04/14	Secretaría
NE/10	6.1	Resultado de la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea (CAR/DCA/OPSAN/1)	10/10/14	Secretaría
NE/11	7.1	Resultados del Segundo Ciclo de Auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI y Transición a un Enfoque de Observación Continua (USAP-CMA)	08/04/14	Secretaría
NE/12 Rev.	8.1	Proyecto Regional de Cooperación Técnica – “Implementación de los Sistemas de Navegación Aérea Basada en la Performance en la Región CAR” (RLA/09/801) – Herramienta para Hacer más Eficiente la Implementación de la Navegación Aérea	23/04/14	Secretaría
NE/13	5.4	Implementación por los Estados Unidos del Plan de la OACI de Mejoras por Bloques del Sistema de la Aviación (ASBU) Bloque 0 Módulo	22/04/14	Estados Unidos
NE/14	8.5	Resultados de la Primera Reunión de Directores de los Centros de Instrucción de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR/CIAC/1) y Creación del Grupo de Trabajo sobre Instrucción	17/01/14	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/15	8.6	Sumario de Discusiones Reunión para el Desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto	04/03/14	Secretaría
NE/16	9.1, 9.2, 9.3	Asuntos sobre Medio Ambiente	08/04/14	Secretaría
NE/17	11.1	Cuotas por Pagar de los Estados y Situación Financiera de la OACI	07/04/14	Secretaría
NE/18	11.2	Anfitrión y Fechas de las Futuras Reuniones de la NACC/DCA	01/04/14	Secretaría
NE/19	7.3	Actividad Regional NAM/CAR sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación	09/04/14	Secretaría
NE/20	5.7	Región de Información de Vuelo (FIR) de Bahamas	14/04/14	Bahamas
NE/21	5.7	La Demostración Mini -Global	24/04/14	Estados Unidos

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01 Rev.	---	Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	28/04/14	Secretaría
NI/02	2	Resultados del 38º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI	24/03/14	Secretaría
NI/03	4.3	Plan Global De Seguridad Operacional de la OACI	25/02/14	Secretaría
NI/04	4.4	Establecimiento de Equipos de Seguridad Operacional de la Pista (RST)	25/02/14	Secretaría
NI/05	5.5	Cuarta Edición del Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI, Reporte Anual Mundial de Navegación Aérea e Implantación de los Cuadros de Mando Regionales de Performance	14/04/14	Secretaría
NI/06	7.2	Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)	09/04/14	Secretaría
NI/07	8.2	Avance Proyecto RLA/03/902 – “Transición al GNSS/SBAS en las Regiones CAR/SAM –SACCSA” – Fase III	07/04/14	Secretaría
NI/08	8.3	Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) – Américas	24/03/14	Secretaría
NI/09	9.3	Climate change adaptation of civil aviation (<i>disponible solamente en inglés</i>)	08/04/14	Francia
NI/10	9.1	Estado del Plan de Acción de la República de Cuba sobre las Actividades para la Reducción de Emisiones CO ₂	28/03/14	Cuba

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/11	4.3	Experiencias en la Implantación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y Perfeccionamiento de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)	28/03/14	Cuba
NI/12 Rev.	4.4	Seguridad Operacional de Pista	22/04/14	CANSO
IP/13	8.7	On Going Cooperation between France and Haiti (<i>disponible solamente en inglés</i>)	07/04/14	Francia
NI/14	10.1	Conferencia Multi-Regional OACI-CLAC de Transporte Aéreo	16/04/14	Secretaría
IP/15	4.5	Aerodrome Safety Programs Update (<i>disponible solamente en inglés</i>)	16/04/14	Estados Unidos
IP/16		Cancelada		
IP/17		Cancelada		
NI/18	8.4	Instrucción de Aviación Civil en la Región CAR, Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP) y el Programa TRAINAIR Plus	21/01/14	Secretaría
NI/19	4.1	Experiencias de Centroamérica con el Enfoque de Monitoreo Continuo" (CMA)	24/04/14	COCESNA
IP/20	4.1	Improving the Effective Implementation of SARPs in Haiti (<i>disponible solamente en inglés</i>)	24/04/14	Haiti
IP/21	8.3	CAPSCA project in HAITI (<i>disponible solamente en inglés</i>)	24/04/14	Haiti
NI/22	6.1	Apoyo de IATA a la Declaración de Puerto España	25/04/14	IATA
NI/23	4.5	Auditoría de la Seguridad Operacional de IATA (IOSA) y la E-IOSA	25/04/14	IATA

PRESENTACIONES

Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
1	4.1	On Going Cooperation between France and Haiti (<i>disponible solamente en inglés</i>)	Secretaría
2	8.1	ICAO Technical Cooperation Project– Implementation of Performance-Based Air Navigation Systems for the CAR Region (RLA/09/801) – A Tool for Streamlining Air Navigation Implementation (<i>disponible solamente en inglés</i>)	Secretaría

LISTA DE PARTICIPANTES

BAHAMAS

Ivan L. Cleare
Juliea Brathwaite

BARBADOS

Mitchinson Beckles

BELICE

Lindsay Garbutt
Kenworth Tillett
Gilberto Torres

BERMUDA

Thomas Dunstan
Len Cormier

CANADÁ

Aaron McCrorie

COSTA RICA

Ana Cristina Jenkins
Alan René Flores
Manuel Sancho

CUBA

Alfredo Cordero Puig
Orlando Nevot
José Armando López

CURAZAO

Oscar Derby
Micilia Albertus-Verboom
Jacques Lasten
Ruviana Zimmerman
Michael Llanes
Gijs Winters

EL SALVADOR

Alirio Serrano
Germán Herrera
Roger Antonio Menendez

ESTADOS UNIDOS

Michael Whitaker
Edward Bolton
Randy Park
Carey Fagan
Mark Hatfield
James White
Edward Rodriguez
Bert Williams
Michelle Westover

FRANCIA

Jean-Michel Boivin
Emmanuel Rocque
Stéphane Durand

GUATEMALA

Jair Alberto Samayoa
Manuel Polanco

HAITÍ

Leopold Roumer
Jacques Boursiquot
Marc Paulemon

HONDURAS

José Israel Navarro
Heriberto Sierra

ISLAS TURCAS Y CAICOS

Tom Swann

JAMAICA

Leroy Lindsay
Nari Williams-Singh
Carl Gaynair
Ann-Marie Toomer Gayle

MÉXICO

Miguel Peláez

NICARAGUA

Leónidas Duarte
Carlos Bonilla

REINO UNIDO

Maria Boyle
James Prideaux

REPÚBLICA DOMINICANA

Santiago Rosa
Johann Estrada
Dionisio de la Rosa Hernández
Francisco Acosta Paulino

SINT MAARTEN

Louis Halley

TRINIDAD Y TABAGO

Ramesh Lutchmedial
Francis Regis
Rohan Garib
Alexis Brathwaite
Veronica Ramdath
Riaaz Mohammed
Krishna Ingraham II
Ricky Bissessar
Anthony Frederick
Terence Wallen
Garnet Smart
Kingsley Herreira
Subharaj Sarwan
Glenn Wicks
Hema Dass
Ricardo Henry

Malcolm de Peiza
Cary Price

ALTA

Eduardo Iglesias

CANSO

Javier Vanegas

CARICOM

Francis Forbes

CASSOS

Gregory Fox
Amanza Walton Desir
Cleonie Williams

COCESNA

Jorge Antonio Vargas
Juan Carlos Trabanino
Mario Martínez
Manuel Cáceres
Lorena Reyes

ECCAA

Donald McPhail

IATA

Carlos Cirilo
Lionel van der Walt

IFATCA

Ann-Marie Plaza Hosein
Ameera Hosein
Ian Gomez
Jerome Martin
Samuel Lampkin

ROCKWELL COLLINS ARINC

Manuel Gongora

OACI

Loretta Martin
Henry Gourджи
Jorge Fernández
V́ctor Hernández
Julio Siu
Julio Garriga

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
BAHAMAS		
Ivan L. Cleare Acting Deputy Director	Civil Aviation Department	Tel. + 1242 376 1042 E-mail ilcleare@gmail.com
Juliea R. Brathwaite CAD/ICAO Technical Safety Coordinator	Civil Aviation Department	Tel. + 1242 326 0339 / 376 0830 E-mail jbrathwaite.fsi@gmail.com
BARBADOS		
Mitchinson Beckles Director of Civil Aviation	Civil Aviation Department	Tel. + 246 428-0930 / 428-4883 E-mail civilav@caribsurf.com
BELIZE/BELICE		
Lindsay Garbutt Director of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	Tel. + 501 225 2052 E-mail Lindsay.garbutt@civilaviation.gov.bz
Kenworth Tillet COCESNA Board Member	Department of Civil Aviation	Tel. + 501 626 7667 E-mail
Gilberto Orlando Torres Deputy Director of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	Tel. + 501 225 2014 E-mail gilberto.torres@civilaviation.gov.bz
BERMUDA		
Thomas Dunstan Director	Department of Civil Aviation	Tel. + 441 299 8600 E-mail tdunstan@gov.bm
Len Cormier Safety Oversight Advisor	Department of Civil Aviation	Tel. + 441 704 0343 E-mail lcormier@gov.bm
CANADA / CANADÁ		
Aaron McCrorie Director Standards Branch Civil Aviation Directorate	Transport Canada	Tel. + 1613 991 6477 E-mail aaron.mccrorie@tc.gc.ca
COSTA RICA		
Ana Cristina Jenkins Viceministra de Transporte	Viceministerio de Transporte	Tel. + 506 2222 3074 E-mail acjenkins.02@gmail.com
Alan René Flores Moya Vicepresidente	Consejo Técnico de Aviación Civil	Tel. + 506 2299 5700 E-mail aflores@ict.go.cr
Manuel Sancho Miembro del CETAC	Consejo Técnico de Aviación Civil	Tel. + 506 2225 9655 E-mail msancho@gmail.com

NACC/DCA/5
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 2

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
CUBA		
Alfredo Cordero Puig Presidente del IACC	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	Tel. + 53-7838-1140 E-mail presidencia@iacc.avianet.cu alfredo.cordero@iacc.avianet.cu
Orlando Nevot González Director de Aeronavegación IACC	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	Tel. + 53-7838-1121 E-mail dan@iacc.avianet.cu orlando.nevot@iacc.avianet.cu
José Armando López Falcón Jefe Oficina CMA IACC	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	Tel. + 53-7838-1123 E-mail jose.armando@iacc.avianet.cu
CURACAO/CURAZAO		
Oscar Derby Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 5999 8393319 / 5155 556 E-mail Oscar.derby@gobiernu.cw Oderby.ccaa@gmail.com
Micilia Albertus-Verboom Director General	Air Navigation Services Provider (DC-ANSP)	Tel. + 5999 8393506 E-mail m.albertus-verboom@dc-ansp.org
Jacques Lasten ATCS Manager	Air Navigation Services Provider (DC-ANSP)	Tel. + 5999 8393506 E-mail j.lasten@dc-ansp.org
Ruviana Zimmerman Project Manager	Civil Aviation Authority	Tel. + 5999 8393319 / 5128 181 E-mail ruviana.zimmerman@gobiernu.cw rzimmerman.ccaa@gmail.com
Michael Llanes Flight Operations Inspector	Civil Aviation Authority	Tel. + 5999 8393319 / 516 6376 E-mail michael.llanes@gobiernu.cw mllanes.ccaa@gmail.com
Gijs Winters Air Transport Officer	Civil Aviation Authority	Tel. + 5999 646 8077 E-mail cwinterscaa@gmail.com
DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA		
Santiago Rosa Subdirector General	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. + 809 274 4322 ext 3226; + 829 340-4703 E-mail srosa@idac.gov.do ; santiagorosa066@gmail.com
Johann Estrada Pelletier Director de Vigilancia de la Seguridad Operacional	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. + 809 274-4322 ext. 2304 + 829-421-7782 E-mail jestrada@idac.gov.do ; johannestrada@hotmail.com
Dionisio de la Rosa Hernández Supervisor General	Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)	Tel. + 829-770 7437 / 809 796 8599 E-mail dirohe7@hotmail.com
Francisco Acosta Paulino Encargado de la División de Planes, Programas y Coordinación	Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)	Tel. + 809-796 8547 E-mail facostapaulino@gmail.com

NACC/DCA/5
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 3

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
EL SALVADOR		
Alirio Serrano Director Presidente del Consejo Directivo	Autoridad de Aviación Civil	Tel. + 503 2295 0265 E-mail aserrano@aac.gob.sv
Germán Herrera Director Consejo	Autoridad de Aviación Civil	Tel. + 503 2595 0265 E-mail gherrera@cosase.com
Roger Antonio Menéndez Director Ejecutivo	Autoridad de Aviación Civil	Tel. + 503 2565 4466 E-mail rmenendez@aac.gob.sv; kgomez@aac.gob.sv;
FRANCE/FRANCIA		
Jean-Michel Boivin Director	Direction de la Sécurité de l'aviation civile (French Guiana and West Indies)	Tel. + 596 696 11 1316 E-mail jean-michel.boivin@aviation-civile.gouv.fr
Emmanuel Rocque Director Cooperation Americas	French Civil Aviation Authority	Tel. + 331 5809 4832 E-mail emmanuel.rocque@aviation-civile.gouv.fr
Stéphane Durand Chief Operating Officer	DSNA Services	Tel. + 336 8904 4969 E-mail stephane.durand@dsnaservices.com
GUATEMALA		
Jair Alberto Samayoa Interventor - Director	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 502 232 15402 E-mail mayarigra@hotmail.com
Manuel Salvador Polanco Asesor Legal	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 502-2321 5400 E-mail manuelpolancoasociados@gmail.com
HAITI / HAITÍ		
Leopold Martin Roumer Director General	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	Tel. + 509-4892-3122 E-mail leopold.roumer@ofnac.gouv.ht
Joseph Jacques Boursiquot Director of Air Navigation	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	Tel. + 509-4494 0047 E-mail Jacques.boursiquot@ofnac.gouv.ht
Marc Paulemon Technical Advisor	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	Tel. + 509-4494 0043 E-mail marcpaulemon@yahoo.com
HONDURAS		
José Israel Navarro Carrasco Director General	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 504-2233-1104 E-mail capinave@yahoo.com
Heriberto Sierra Pavón Jefe Navegación Aérea	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 504-2233-1104 E-mail hsierrapavon1@gmail.com

NACC/DCA/5
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 4

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
JAMAICA		
Leroy Lindsay Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 876 920 2250 E-mail Leroy.lindsay@jcaa.gov.jm
Nari Williams-Singh Deputy Director General, Regulatory Affairs	Civil Aviation Authority	Tel. + 876 920 8074 E-mail nari.williams-singh@jcaa.gov.jm
Carl Gaynair Director Air Navigation Services	Civil Aviation Authority	Tel. + 876 960 3948 E-mail carl.gaynair@jcaa.gov.jm
Ann-Marie Toomer Gayle Operations Officer	Civil Aviation Authority	Tel. + 876 920 5626 E-mail ann- marie.toomergayle@jcaa.gov.jm
MEXICO/MÉXICO		
Miguel Peláez Director General Adjunto de Seguridad Aérea	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 52155 5011 6402 E-mail mpelaezl@sct.gob.mx
NICARAGUA		
Leónidas Duarte Asesor Legal	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC.	Tel. + 505-2276-8580 E-mail leonidas@leonidasduarte.com
Carlos Bonilla Director de Transporte Aéreo	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil -INAC	Tel. + 505 2276 8980 E-mail dta@inac.gob.nic
JAMAICA		
Leroy Lindsay Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 896 920 2250 E-mail Leroy.lindsay@jcaa.gov.jm
Nari Williams-Singh Deputy Director General Regulatory Affairs	Civil Aviation Authority	Tel. + 896 960 8074 E-mail nari.williams-singh@jcaa.gov.jm
Ann-Marie Toomer Gayle Operations Officer	Civil Aviation Authority	Tel. + 896 920 5626 E-mail ann-marie.toomergayle@jcaa.gov.jm
SINT MAARTEN		
Louis Halley Department Head	Civil Aviation and Maritime and Shipping Affairs	Tel. + 721-5452024 / 520 5339 E-mail: Louis.halley@sintmaartengov.org
TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO		
Ramesh Lutchmedial Director General of Civil Aviation	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1 868-669-2295 E-mail dgca@caa.gov.tt
Francis Regis Executive Manager Safety Regulation	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1 868-669-4302 E-mail fregis@caa.gov.tt

NACC/DCA/5
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 5

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Rohan Garib Executive Manager, Air Navigation Services	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-4806 E-mail rgarib@caa.gov.tt
Alexis Brathwaite Manager Air Traffic Services	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-4806 E-mail abrathwaite@caa.gov.tt
Veronica Ramdath Manager Telecommunications and Electronics	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-4706 ext.2502 E-mail vramdath@caa.gov.tt, vramdath@gmail.com
Riaaz Mohammed Air Traffic Controller IV (Planning and Evaluation) Ag.	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-4806 E-mail rmohammed@caa.gov.tt
Krishna Ingraham II Unit Chief-Tower Operations & Personnel	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-4806 E-mail kingraham@caa.gov.tt
Ricky Bissessar Unit Chief – AIS Operations	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669 4806 E-mail rbissessar@caa.gov.tt
Randy Gomez Chief Technical Officer - AIS	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-4806 E-mail rgomez@caa.gov.tt
Anthony Michael Frederick Manager Aviation Security	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 868-669-4302 / 669-6836 E-mail afrederick@caa.gov.tt
Terence Wallen Licensing Inspector II	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-4302 E-mail twallen@caa.gov.tt
Garnet Smart Head Quality Assurance and Investigations	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-4302 E-mail gsmart@caa.gov.tt
Kingsley Herreira Manager Licensing	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-4302 E-mail kherreira@caa.gov.tt
Subharaj Sarwan Manager Regulations and Compliance	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-4302 E-mail ssarwan@caa.gov.tt
Glenn P. Wicks Managing Director	The Wicks Group, PLLC	Tel. + 1240 643 0504 e-mail gpwicks@wicks-group.com
Hema Dass Manager Administration	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-2295 E-mail hdass@caa.gov.tt
Ricardo Henry Manager Economic Regulation	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. +1868 668 8222 E-mail rhenry@caa.gov.tt
Malcolm de Peiza Manager Ag. Civil Aviation Training Centre	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-6688 222 ext. 2430 E-mail mdepeiza@caa.gov.tt

NACC/DCA/5
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 6

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Hema Dass Manager Administration	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-669-2295 E-mail hdass@caa.gov.tt
TURKS AND CAICOS ISLANDS/ISLAS TURCAS Y CAICOS		
Tom Swann Managing Director	Civil Aviation Authority	Tel. + 1649 946 2137 E-mail tswann.caa@tcway.tc
UNITED KINGDOM / REINO UNIDO		
Maria Boyle Chief Executive Officer	Air Safety Support International	Tel. + 44 1293 897001 E-mail maria.boyle@airsafety.aero
James Prideaux Regulatory Manager	Air Safety Support International	Tel. + 44 1293 897004 E-mail james.prideaux@airsafety.aero
UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS		
Michael Whitaker Deputy Administrator	Federal Aviation Administration	Tel. + 202-267 8111 E-mail michael.whitaker@faa.gov
Edward Bolton Assistant Administrator, NextGen	Federal Aviation Administration	Tel. + 202-267 7111 E-mail Edward.bolton@faa.gov
Randy Park Acting Deputy Chief Operating Officer, Air Traffic Organization	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 267 7224 E-mail randy.park@faa.gov
Carey Fagan Executive Director, International Affairs	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 385 8900 E-mail carey.fagan@faa.gov
Mark Hatfield Regional Director, Western Hemisphere	Transportation Security Administration	Tel. + 954 874 7104 E-mail mark.harfield@tsa.dhs.gov
James White Deputy Director, Airport Safety and Standards	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 267 7605 E-mail james.white@faa.gov
Edward Rodriguez Senior FAA Representative	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 215 8925 E-mail ed.rodriquez@faa.gov
Bert Williams TSA - Representative	Transportation Security Administration	Tel. + 202 215 0481 E-mail bert.williams@tsa.dhs.gov
Michelle Westover Foreign Affairs Specialist	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 385 8872 E-mail michelle.westover@faa.gov
ALTA		
Eduardo Iglesias Executive Director	ALTA	Tel. + 1 786 388 0222 E-mail eiglesias@alta.aero

NACC/DCA/5
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 7

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
CANSO		
Javier Alejandro Vanegas Director para Latinoamérica y el Caribe	CANSO	Tel. + 5255 578 65512 E-mail lamcar.asst@canso.org; javiervanegas@canso.org
CARICOM		
Francis Forbes Executive Director	CARICOM - IMPACS	Tel. + 868 793 5978 E-mail forbesfrancis662@yahoo
CASSOS		
Gregory Fox CEO	Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS) CARICOM Jamaica	Tel. + 1876 817 9548 E-mail gfox@cwjamaica.com
Amanza Walton Desir General Counsel	Guyana Civil Aviation Authority	Tel. + 592 601 5072 (m) / 592 225 0508 E-mail generalcounsel@gcaa-gy.org
Cleonie Williams Office Manager	Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)	Tel. + 1876 960 4364 E-mail adminofficer@cassos.org; cleo.samuels@gmail.com
COCESNA		
Jorge Antonio Vargas Araya Presidente Ejecutivo	COCESNA	Tel. + 504 2234 3360 E-mail jorge.vargas@cocesna.org
Juan Carlos Trabanino Director ACNA	COCESNA	Tel. + 504 2234 3360 E-mail juan.trabanino@cocesna.org
Mario r. Martínez Director	Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE) COCESNA	Tel. + 503 2505 3800 E-mail mario.martinez@cocesna.org
Manuel Enrique Cáceres Director ACSA	Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica COCESNA	Tel. + 506 2435 7680 E-mail manuel.caceres@cocesna.org
Lorena Reyes Secretaria Interna	COCESNA Honduras	Tel. + 504-2234 3360 E-mail Lorena.reyes@cocesna.org
EASTERN CARIBBEAN CIVIL AVIATION AUTHORITY (ECCAA)		
Donald McPhail Director General	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority, Antigua	Tel. + 268-462-0000 E-mail contact@eccaa.aero; dmcphail@eccaa.aero
IATA		
Carlos Cirilo Regional Director Safety and Flight Operations, The Americas	IATA	Tel. + 1786 427 9347 E-mail ciriloc@iata.org

NACC/DCA/5
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 8

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Lionel Van Der Walt Area Manager Caribbean	IATA	Tel. + 1786 536 3485 E-mail vanderwalt@iata.org
IFATCA		
Ann-Marie Plaza Hosein Chairman	Trinidad and Tobago Air Traffic Controllers Association	Tel. + 1868 668 8222 E-mail plazahoseinannmarie@gmail.com
Jerome Martin Members	Trinidad and Tobago Air Traffic Controllers Association	Tel. + 1868 668 8222 E-mail toagoj@hotmail.com
Ian Gomez Member	Trinidad and Tobago Air Traffic Controllers Association	Tel. + 1868 668 8222 E-mail igomez@caa.gov.tt
Ameera Hosein Member	Trinidad and Tobago Air Traffic Controllers Association	Tel. + 1868 668 8222 E-mail jouvay@hotmail.com
Samuel Lampkin Representative	IFATCA	Tel. + 1868 682 7799 E-mail samlampkin@gmail.com
Rockwell Collins ARINC		
Manuel Gongora Director Aviation Services	Rockwell Collins ARINC	Tel. + 1 786 266 1703 E-mail mongora@arinc.com
ICAO/OACI		
Loretta Martin Regional Director Directora Regional	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 México DF, México	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icaonacc@icao.int
Henry Gourджи Chief Continuous Monitoring & Oversight Section Air Navigation Bureau	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 1(514)-954-6421 E-mail HGourdji@icao.int
Jorge Fernández Deputy Regional Director Director Regional Adjunto	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 México DF, México	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icaonacc@icao.int
Víctor Hernández Regional Officer, Air Traffic Manager and Search and Rescue Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 México DF, México	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail vhernandez@icao.int

NACC/DCA/5
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 9

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Julio Siu Regional Officer, Communications, Navigation and Surveillance Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 México DF, México	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jsiu@icao.int
Julio Garriga Regional Officer, Technical Cooperation Especialista Regional en Cooperación Técnica	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 México DF, México	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jgarriga@icao.int

**Cuestión 1 del
Orden del Día**

Adopción del Orden del día provisional y horario

1.1 La Secretaría presentó la NE/01 Rev. invitando a la Reunión a aprobar el Orden del día provisional y horario e hizo referencia a la NI/01 Rev., la cual contiene la lista de documentación y presentaciones relacionadas.

1.2 La Reunión aprobó el Orden del día tal y como se presenta en la reseña de este informe y el horario como se presentó en el Apéndice B a la NE/01 Rev.

**Cuestión 2 del
Orden del Día**

Seguimiento a las conclusiones de reuniones NACC/DCA previas

2.1 La Secretaría presentó la NE/02 con la lista de conclusiones y decisiones válidas al final de la reunión NACC/DCA/4 celebrada en 2011 para la revisión y comentarios por parte de la Reunión. El estado para cada conclusión y decisión vigentes de la NACC/DCA se designó como válida, finalizada o invalidada como resultado de una revisión realizada por la Secretaría.

2.2 La Reunión acordó que todas las conclusiones y decisiones previas habrán sido finalizadas o invalidadas por el tiempo, eventos, una acción subsiguiente o una conclusión de esta reunión al llegar a su fin, excepto el inciso c) de la Conclusión 4/7 de la NACC/DCA - *Proyecto Acuerdo de Cooperación de la OACI para Prevenir la Propagación de Enfermedades Transmisibles por Vía Aérea (CAPSCA) – Américas OACI (Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI RLA/08/901)*, la cual insta a Curazao, Granada e Islas Turcas y Caicos a recibir visitas de asistencia CAPSCA con base en recuperación de costos a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

**Revisión de los resultados de la 38º periodo de sesiones de la Asamblea de la
OACI**

3.1 La Secretaría presentó la NI/02 sobre los resultados del 38 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, la más grande en la historia de la OACI, resaltando las declaraciones de la Visión y Misión, y los 5 Objetivos Estratégicos para el trienio 2014-2016. Se hizo hincapié en los factores clave y se presentó una lista de las 30 Resoluciones de la Asamblea, adjunta en el **Apéndice A** al informe según lo siguiente:

Objetivos Estratégicos

Seguridad Operacional - Mejorar globalmente la seguridad operacional

Este Objetivo Estratégico está enfocado primordialmente en las capacidades regulatorias de vigilancia de los Estados. El Plan Global de Seguridad Operacional (GASP) establece las actividades clave para el trienio.

Capacidad y eficiencia de la navegación aérea - Aumentar la capacidad y mejorar la eficiencia global del sistema de aviación civil

Aunque funcional y organizacionalmente independiente de la seguridad operacional, este Objetivo Estratégico se enfoca primordialmente en modernizar la infraestructura de navegación aérea y de los aeródromos desarrollando nuevos procedimientos para optimizar el desempeño del sistema de aviación.

Seguridad de la aviación y facilitación -

Mejorar globalmente la seguridad de la aviación y la facilitación

Este Objetivo Estratégico refleja la necesidad del liderazgo de la OACI en la seguridad de la aviación, la facilitación y los asuntos de fronteras relacionados con la seguridad de la aviación.

Desarrollo económico del transporte aéreo - Fomentar el desarrollo de un sólido y económicamente viable sistema de aviación civil

Este Objetivo Estratégico refleja la necesidad de liderazgo de la OACI en la armonización del marco de referencia del transporte aéreo enfocado en políticas económicas y actividades de apoyo.

Protección del medio ambiente - Minimizar los efectos ambientales adversos de la actividad de la aviación civil

Este Objetivo Estratégico promueve el liderazgo de la OACI en todas las actividades relacionadas con el medio ambiente y es consistente con las políticas de protección del medio ambiente y prácticas del sistema de OACI y las Naciones Unidas.

Desarrollos más relevantes del 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI

Planificación global de la OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea: la seguridad operacional continúa como primordial

3.2 En el campo de la seguridad operacional, el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI respaldó la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la cuarta edición del Plan global de navegación aérea (GANP) para que sirvan como marcos de referencia estratégicos mundiales para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente, y reiteró que el primer compromiso y guía global de la aviación es reducir la tasa y el número de accidentes a nivel mundial.

Capacidad y eficiencia de la navegación aérea

3.3 El GANP permitirá a la OACI que, de forma práctica y flexible, realice la largamente buscada meta de un sistema de navegación aérea globalmente armonizado. Con sus extensamente detallados módulos de Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), el GANP revisado brinda niveles sin precedentes de transparencia y confianza en la planificación para los Estados, a los grupos regionales de implementación, proveedores de servicio, usuarios del espacio aéreo y partes interesadas de la industria. El GANP brinda una clara guía sobre los objetivos operacionales requeridos y las Normas necesarias para los próximos 15 años, incluyendo a las tecnologías específicas, los procedimientos y las aprobaciones regulatorias.

3.4 La Asamblea exhortó a los Estados, Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), y la industria de la aviación a utilizar la orientación proporcionada en el GANP sobre actividades de planificación e implementación, que establece prioridades, metas e indicadores consistentes con objetivos globalmente armonizados, tomando en cuenta necesidades operacionales. Las directrices GANP también proporcionan una medida operacional eficiente para la protección del medio ambiente, proporcionando a la OACI información oportuna sobre el estado de implementación del Estado, incluyendo las lecciones aprendidas de la aplicación de sus disposiciones.

Seguridad de la Aviación y Facilitación

3.5 Al respaldar las decisiones del Consejo sobre la seguridad de la aviación y la facilitación, la Asamblea confirmó el énfasis de la OACI en alcanzar un mayor equilibrio entre medidas de control efectivas de conectividad y eficiencia en todo el sistema. La asignación de prioridad de la gestión del riesgo, el reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación equivalente y otros principios clave servirá ahora como componentes fundamentales para las futuras discusiones de seguridad de la aviación y facilitación de la OACI.

3.6 La Asamblea también respaldó las nuevas directivas en las áreas de seguridad de la aviación y facilitación, tales como el Enfoque de Monitoreo Continuo (CMA) a las auditorías de seguridad de la aviación y la estrategia al nuevo Programa de Identificación de Viajeros de la OACI. Sobre todo, los resultados de la Asamblea reforzaron que el éxito de la seguridad de la aviación y la facilitación debe construirse basado en una cooperación internacional mejorada.

Desarrollo Económico del Transporte Aéreo

3.7 La Asamblea respaldó el nuevo Objetivo Estratégico de la OACI orientado al desarrollo económico del transporte aéreo. De igual forma, respaldó las recomendaciones entregadas por la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) y el futuro programa de trabajo de la OACI en las áreas de pronóstico, análisis económico y estadístico.

3.8 Consecuentemente, la OACI tendrá un mandato más fuerte en el actual trienio para liderar el desarrollo de una visión a largo plazo de liberalización, un marco de referencia regulatorio mundial y una guía de política relacionada. Clave para estos esfuerzos será el desarrollo de acuerdos internacionales para facilitar la liberalización de acceso a los mercados, la propiedad y control de los transportistas aéreos, y los servicios de carga aérea.

Protección del Medio Ambiente

3.9 En el área de la protección del medio ambiente, la Asamblea reconoció los tremendos avances realizados por la OACI en el último trienio, reafirmó las aspiraciones de metas colectivas acordando una estrategia integral para dar avance a todos los elementos de la canasta de medidas, a saber tecnología, operaciones y combustibles alternativos, y establecer un muy ambicioso programa de trabajo para construir la capacidad y asistencia a los Estados en el desarrollo e implementación de sus planes de acción para reducir las emisiones.

Elección de un nuevo Consejo para un período de tres años

3.10 Los miembros del próximo Consejo electos para los próximos 3 años incluyen a Canadá, Estados Unidos, México, Nicaragua y República Dominicana de parte de la Región NACC.

Grupo I – (Estados de principal importancia en el transporte aéreo) – Alemania*, Australia*, Brasil*, Canadá*, China*, Estados Unidos*, Federación Rusia*, Francia*, Italia*, Japón* y Reino Unido*.

Grupo II – (Estados que hacen las contribuciones más grandes a la prestación de facilidades a la navegación aérea civil internacionales) – Arabia Saudita*, Argentina*, Egipto*, España*, India*, México*, Nigeria*, Noruega, Portugal, Singapur*, Sudáfrica*, y Venezuela.

Grupo III – (Estados que aseguran la representación geográfica) – Bolivia, Burkina Faso*, Camerún*, Chile, Emiratos Árabes Unidos*, Kenia, Libia, Malasia*, Nicaragua, Polonia, República de Corea*, República Dominicana y República Unida de Tanzania.

*Indica reelección

3.11 La edición provisional de las resoluciones adoptadas en el 38º Período de sesiones de la Asamblea de la OACI está disponible actualmente en: http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/Resolutions/a38_res_prov_en.pdf

**Cuestión 4 del
Orden del Día**

Gestión de Seguridad operacional de la aviación

4.1 Análisis regional sobre los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con un Enfoque de Observación Continua (USOAP-CMA)

4.1.1 Con base en los resultados del USOAP-CMA, el Sr. Henry Gourджи, Jefe de la Sección de Supervisión Continua (CMO) de la sede de la OACI, dio una Presentación sobre los resultados regionales. Su presentación también incluyó los 10 hallazgos más relevantes en cada área de la auditoría, que los Estados NAM/CAR deberían tomar en cuenta para su resolución. El análisis completo se presenta en el **Apéndice B** a este informe considerando la Aplicación Eficaz (EI) por Elemento Crítico (CE) y por aérea de seguridad operacional evaluada.

4.1.2 La Reunión notó una mejora significativo en el promedio de EI del 67.1% para las Regiones NAM y CAR, siendo el promedio global del 60%. La meta regional es alcanzar un promedio de EI del 80% para diciembre de 2016. La Reunión felicitó a los Estados que habían mejorado su promedio de EI.

4.1.3 De acuerdo al análisis, se identificó que no todos los Estados han establecido un sistema de supervisión de la seguridad operacional satisfactorio. La información sobre EI para los Estados de las Regiones NAM/CAR actualmente está publicada en el sitio web de la OACI (<http://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx>).

4.1.4 El porcentaje regional de EI se elevó debido a las mejoras en el sistema de vigilancia de la seguridad operacional alcanzadas por los Estados que habían recibido una Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM). La El asociada con el Elemento Crítico 4 (CE4), *Clasificaciones e instrucción del personal técnico*, es el asunto más importante que afecta al porcentaje de EI. El análisis de las áreas primordiales que requieren mejora identifica:

ORG:	Reorganización/estructura de la Autoridad de Aviación Civil (AAC) acorde a las necesidades reales, falta de inspectores y método de cálculo de personal necesario
ANS:	Falta de regulaciones y procedimientos, personal, Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) e instrucción
AGA:	Falta de inspectores, procedimientos, certificación, SMS e instrucción
AIG:	Falta de autonomía y de regulaciones sobre protección a los datos y procedimientos sobre Investigación y prevención de accidentes (AIG)

4.1.5 La Reunión también notó el avance de otras actividades regionales relevantes del USOAP/CMA, incluyendo:

- Todos los Estados han firmado el MOU correspondiente
- Se condujeron una auditoría bajo un Enfoque Sistémico Global (CSA) en Haití en 2012, y nueve ICVM: Bahamas (2011), Costa Rica (2012), México (2012), Honduras (2012), Jamaica (2012), Estados del Caribe Oriental (2013), Barbados (2013), Bahamas (2013) y Belice (2014)

- Se realizaron cinco seminarios/talleres de implementación USOAP-CMA, otro seminario/taller adicional enfocado en los Servicios de navegación aérea (ANS) se ha programado del 12 al 16 de mayo de 2014, en la Oficina Regional NACC de la OACI

4.1.6 Además, entre 2013 y 2014 cinco Estados han actualizado sus Planes de medidas correctivas (CAP) a través del marco de referencia en línea del CMA (<http://www.icao.int/usoap>). Todos los Estados deberían aprovechar esta herramienta para actualizar sus CAP, participar activamente en las actividades USOAP-CMA y solicitar la asistencia a la Oficina Regional NACC de la OACI, según sea necesario.

4.1.7 Tomando en consideración la experiencia de los Estados Centroamericanos con la asistencia de la Agencia Centroamericana de Seguridad en la Aviación (ACSA) de COCESNA, otros Estados deberían identificar las oportunidades de mejora comunes relacionadas con actividades USOAP-CMA, incluyendo revisar sus fortalezas y debilidades, así como las tendencias y recursos para acordar otras actividades sustentables.

4.1.8 La Reunión notó que las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) pueden asistir a los Estados miembros con la implementación de los Programas de seguridad operacional del Estado (SSP) y de investigación de incidentes y accidentes. En este sentido, los Estados deberían analizar y definir claramente los papeles y funciones entre los sistemas nacionales de los Estados y una RSOO.

4.1.9 COCESNA presentó la NI/19 sobre las experiencias de Centroamérica para prepararse para las ICVM de la OACI bajo la nueva metodología CMA.

4.1.10 Las prácticas utilizadas por COCESNA/ACSA para lograr una mejora continua en la seguridad operacional incluyen:

- Preparación e implementación de los SARPS previas a la misión de la OACI
- Participación durante todo el proceso de auditoría
- Seguimiento a los Planes de acción de medidas correctivas

4.1.11 Las siguientes recomendaciones pueden ser de utilidad para los Estados:

- El Estado que presta servicios de navegación aérea que no dispone de normativa ni procedimientos de implementación debería implementar la regulación respectiva de forma temprana en la preparación para las auditorías ICVM.
- Los procedimientos de implementación de las SARPS dentro del sistema normativo nacional debería obedecer a un análisis de aplicabilidad del tipo y tamaño de la industria del Estado
- El reporte de diferencias con las SARPS debería ocurrir durante los preparativos y se practica una vez que el proceso ICVM concluya.
- La experiencia obtenida por COCESNA/ACSA y los Estados miembros se puede trasladar de un Estado a otro, y así mejorar la gestión de la seguridad operacional como se experimenta en Centroamérica.

4.1.12 Haití presentó la IP/20 describiendo los pasos tomados para corregir las deficiencias identificadas y mejorar la EI de los CE.

4.1.13 Haití notificó que recientemente se publicaron CAP en el Marco en línea (OLF) de la OACI atendiendo todos los hallazgos y recomendaciones de la auditoría USOAP de la OACI realizada en diciembre de 2012.

4.1.14 Haití también notó que está procediendo con la implementación de SMS para proveedores de servicio de gestión del tránsito aéreo y aeródromos con el apoyo de DSNA - Francia. En este sentido, se realiza un esfuerzo de cooperación con DSNA - Francia para desarrollar el SSP de Haití y establecer una estructura de vigilancia organizacional adecuada. El Manual SMS para navegación aérea ya está elaborado y se están tomando acciones para tener una implementación antes de fin de año.

4.1.15 Haití notó que hizo avances en la esfera AVSEC. Los mecanismos organizacionales en conformidad con las Normas de la OACI se han establecido y un número suficiente de inspectores AVSEC se han instruido y certificado. Se ha completado la certificación del personal de seguridad de aeropuerto, y se han adoptado manuales de procedimientos adecuados para mejorar la seguridad aeronáutica.

4.1.16 Asimismo, los problemas de comunicación y navegación aérea se están resolviendo. La Gestión de información aeronáutica actualmente está bajo reestructuración siguiendo las recomendaciones de la OACI. Se espera que los esfuerzos actuales mejoren el servicio de búsqueda y salvamento dentro de la FIR Port-au-Prince. En cooperación con la Organización Mundial de Meteorología (OMM), los sistemas de observación meteorológica automática retomarán operaciones en el corto plazo, lo que permitiría una integración de productos de observación meteorológica para los usuarios del espacio aéreo.

4.1.17 Se proporcionará un servicio de control de aeródromo completo en el aeropuerto internacional Cap-Haitien en el corto plazo resolviendo así una deficiencia de largo tiempo. El número de controladores de tránsito aéreo se ha incrementado significativamente, y se espera que continuará la instrucción, incluyendo inicial y de actualización, tomando en cuenta la orientación proporcionada en la Guía de instrucción regional CAR. Un nuevo marco de referencia de instrucción se está elaborando actualmente para apoyar las estrategias de desarrollo de recursos humanos para la aviación.

4.1.18 Haití continuará coordinando con la Oficina NACC de la OACI los CAP para aumentar la EI y actualizar la GANDD.

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

4.2.1 La Secretaría presentó la NE/04 resaltando que la visión de RASG-PA involucra a todas las partes interesadas en la seguridad operacional de la aviación para reducir el riesgo de seguridad operacional en Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica a través de la armonización y coordinación de esfuerzos y promover la implementación de iniciativas de seguridad operacional por todas las partes interesadas.

4.2.2 También se hizo énfasis de que RASG-PA se basa en datos y utiliza el Plan Global OACI de Seguridad Operacional (GASP) como una guía para desarrollar su programa de trabajo bajo una perspectiva regional.

4.2.3 Para llevar a cabo sus actividades, RASG-PA ha establecido los siguientes equipos:

- Equipo para el Informe Anual de Seguridad Operacional (ASRT)
- Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional (ASTT)
- Equipo de Análisis de la Información (IAT)
- Equipo Regional de Seguridad Operacional para la Aviación — Pan America (PA-RAST)

4.2.4 Se indicó que la cuarta edición del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) muestra que las tres áreas principales de riesgo en la Región Panamericana continúan siendo la Excursión de Pista (RE), el Impacto contra el Suelo sin Pérdida de Control (CFIT) y la Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I). Recientemente, la Colisión en el Aire (MAC) se añadió a la lista como la cuarta área de riesgo en la región.

4.2.5 Mitigar estas cuatro áreas de riesgo se considera una de las prioridades más importantes del programa de trabajo de RASG-PA, mediante el desarrollo de Iniciativas para Aumentar la Seguridad Operacional (SEI) y sus correspondientes Planes de Implementación Detallados (DIP), los cuales son liderados de manera voluntaria por los miembros de RASG-PA. Varias de estas tareas han sido concluidas exitosamente, lo que ha llevado al desarrollo e implementación de SEI adicionales para lo cual RASG-PA solicita encarecidamente la participación de las partes interesadas.

4.2.6 La Secretaría señaló la participación y colaboración significativas brindadas por ALTA y IATA dentro del enfoque colaborativo promovido por RASG-PA y el énfasis en pasar de acciones reactivas a predictivas.

4.2.7 La Secretaría tomó nota que la impartición del Primer Seminario de Legislación Aeronáutica para la Protección de la Información de la Seguridad Operacional y el amplio esfuerzo hecho por los miembros de RASG-PA para completar esta iniciativa de RASG-PA. RASG-PA fue el primer RASG en firmar un MOU con el Commercial Aviation Safety Team de Estados Unidos (U.S. CAST) sobre el intercambio de información, el cual permite al IAT de RASG-PA analizar, identificar y dar prioridad a los riesgos en la región que requieran ser mitigados. Se espera firmar un MOU similar con IATA.

4.2.8 La Secretaría señaló la necesidad que los Estados identifiquen sus puntos focales RASG-PA para actualizar la lista de puntos de contacto.

4.2.9 Los informes de las reuniones de RASG-PA, así como otro material de instrucción y documentación relacionados, se encuentran en el sitio web de RASG-PA: www.rasg-pa.org/.

4.2.10 La Secretaría instó a los Estados a que participen en la 5ta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación y en la Séptima Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/7), a celebrarse en Willemstad, Curazao, del 8 al 12 de septiembre de 2014. Asimismo, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN
NACC/DCA/5/1

PUNTOS FOCALES RASG-PA DE LOS ESTADOS NAM/CAR

Que los Estados NAM/CAR que aún no lo hayan hecho, proporcionen a la Oficina NACC de la OACI sus respectivos puntos focales para el RASG-PA llenando el formulario de **Apéndice C** a este informe a más tardar el **30 de junio de 2014**.

4.2.11 Varios Estados expresaron su fuerte apoyo a todas las actividades del RASG-PA, así como reconocieron los grandes logros alcanzados en un corto periodo.

4.3 Plan Global de la OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) e implantación de los Cuadros de mandos (Dashboard) regionales de seguridad operacional

4.3.1 Bajo la NI/03 se informó a la Reunión del Plan Global de la OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) actualizado 2013-2016 que proporciona la dirección estratégica para el programa de trabajo técnico de la OACI en el campo de la seguridad operacional, y sirve como una guía de planificación e implementación para los RASG, los Estados y la industria.

4.3.2 El GASP se propone ayudar a la planificación de la seguridad operacional y la inversión de los Estados y la industria de las regiones en los próximos 15 años y sus fechas/objetivos meta son los siguientes:

- Corto plazo (en 2017): implementación de un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional
- Medio plazo (en 2022): plena implementación del marco de referencia del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)
- Largo plazo (en 2027): implementación de un sistema avanzado de vigilancia de la seguridad operacional que incluye la gestión predictiva del riesgo

4.3.3 Los objetivos del GASP son apoyados a través de iniciativas específicas de seguridad operacional que se clasifican según cuatro facilitadores de performance de la seguridad operacional distintos. Estos facilitadores forman la estructura para la implementación de las iniciativas del GASP y los objetivos relacionados de seguridad operacional, establecidos por las regiones, los Estados o la industria, incluyendo:

- Estandarización
- Colaboración
- Recursos
- Intercambio de información sobre seguridad operacional

4.3.4 El proceso de planificación regional, así como la planificación nacional, pueden estar guiados por el GASP y utilizados para identificar las iniciativas de seguridad operacional que proporcionan las mejores soluciones a las necesidades operacionales identificadas y ayudan a mitigar los riesgos de seguridad operacional identificados. En consecuencia, la utilización a escala global, regional, subregional y en última instancia a nivel del Estado debería ser considerada como una parte integral del proceso de planificación global y regional a través de los RASG.

4.3.5 Cuba presentó la NI/11 sobre el perfeccionamiento de los proveedores de servicios de los SMS y el establecimiento de los criterios preliminares para la implantación del SSP.

4.3.6 Con base en un plan de actividades, Cuba tomó las siguientes acciones durante 2013:

- Fue elaborado un material guía adicional detallando los requisitos a los procesos de identificación de peligros y gestión de riesgos para la Fase Reactiva (Fase II) de los SMS
- También se elaboró material guía sobre los criterios para la determinación de los indicadores de seguridad operacional (de alto nivel) y sobre el papel de los indicadores de rendimiento (actuación) del SMS para alcanzar las metas de seguridad operacional (de alto nivel) para gestionar el riesgo, mediante el control de las condiciones latentes y/o potenciales fallas asociadas
- Se definió claramente las responsabilidades de la gerencia de la organización para que rindan cuenta de su cumplimiento
- Se realizaron seminarios y talleres con los proveedores de servicios y los inspectores del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC), donde se trataron los dos aspectos anteriores y el contenido del manual SMS
- Se realizaron seminarios con los inspectores del IACC para normalizar los procedimientos de evaluación de los SMS y en especial los referidos a la gestión de riesgos

4.3.7 Además, Cuba promulgó la RAC 19, la cual establece el SSP y los requisitos en cuanto a los SMS de los proveedores de servicios.

4.3.8 La Secretaría informó que a mediados del año 2014 se pondrá a disposición de los Estados un Curso basado en computadora (CBT) relacionado con el Anexo 19 a fin de asistir a los Estados en la implantación del SMS y SSP. Otros aspectos que apoyan la implantación del SMS son:

- Establecer un plan de implantación con base en un análisis de faltantes (análisis gap), que identifique claramente las limitaciones de implantación
- Desarrollar un plan de implantación con base en un sistema de notificación no punitivo
- Definir las acciones de implantación con base en los resultados de evaluación del riesgo y las tendencias que requieren mayor prioridad
- Ajustar los eventos de capacitación según las necesidades de los Estados

4.3.9 La Reunión concordó que la asistencia de la Oficina NACC de la OACI ha sido un valioso apoyo para la implantación del SMS. Sin embargo, es necesario continuar con la asistencia regional a fin que los Estados avancen en la implantación del SMS y SSP.

4.4 Programa de Seguridad Operacional en Pista de la OACI

4.4.1 La Reunión tomó nota que, en respuesta al número de incidentes/accidentes en pista, la OACI fomenta el Programa de seguridad operacional en pista cuyo objetivo es el establecimiento de Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RST).

4.4.2 Los eventos relacionados con seguridad operacional en la pista incluyen las siguientes categorías de accidentes/incidentes: contacto anormal con la pista, impacto de aves, colisiones en tierra, servicios de rampa, excursión/incursión en la pista, pérdida de control en tierra, colisión con obstáculos, contacto fuera de la superficie de la pista y escape.

4.4.3 El rol principal de un RST es desarrollar de un plan de acción para la seguridad operacional de la pista, recomendar a la gerencia, sobre los puntos potenciales de incursiones/excursiones de pista, y recomendar estrategias para eliminar el peligro y mitigar el riesgo restante.

4.4.4 El Programa de seguridad operacional de la pista de la OACI facilita la toma de decisiones efectiva a los reguladores, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos, fabricantes de aeronaves y otras partes interesadas que traten los temas relacionados con asuntos de seguridad operacional en la pista según las respectivas especialidades operacionales.

4.4.5 La Oficina Regional NACC de la OACI ha apoyado la implementación de RST en Costa Rica, Cuba, Jamaica, México, y Trinidad y Tabago. Un Equipo de seguridad operacional de pista Go-Team realizó una visita de asistencia en el Aeropuerto Internacional de Tegucigalpa (MHTG), Honduras para la implementación de un RST. La Oficina Regional NACC de la OACI continuará coordinando el programa de asistencia de los RST a través de RASG-PA. Los Estados interesados en establecer un RST podrán solicitar asistencia directamente a la Oficina Regional NACC de la OACI.

4.4.6 CANSO presento la IP/12 Rev. sobre su iniciativa de seguridad operacional en pista que incluye herramientas basadas en modelos de riesgo que identifican áreas donde las excursiones de pista puedan ocurrir.

4.4.7 Se elaboró una lista de verificación para determinar el nivel de madurez y evaluación de la performance de la gestión de riesgo en la seguridad operacional de pista. La lista de verificación identifica elementos principales del control de riesgo y usa una serie de preguntas para evaluar la madurez de una organización respecto a cada elemento.

4.4.8 La aplicación se encuentra disponible en www.cansosafety.com

4.5 Otros asuntos de seguridad operacional de la aviación

4.5.1 La IATA presento la IP 23 sobre su programa de Auditorías de la Seguridad Operacional (IOSA) que es un sistema de evaluación reconocido y aceptado internacionalmente, diseñado para evaluar los sistemas de gestión y control operacionales de una línea aérea. La IOSA complementa al USOAP de la OACI, y las normas y métodos recomendados de la IOSA (ISARP) están basados en las disposiciones de la OACI y en las mejores prácticas de la industria

4.5.2 La Reunión expresó su apoyo al programa IOSA y recomendó que la OACI continúe apoyando a la IOSA y a los elementos adicionales de la IOSA perfeccionada, como fuente de información complementaria para las actividades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados, y que promueva su uso por parte de los Estados miembros. Al momento se han registrado en la IOSA explotadores de 131 países.

4.5.3 La IOSA perfeccionada introduce nuevos elementos en el programa, brindando a los explotadores herramientas para cumplir con las normas de la OACI y de la industria. La IOSA se centra más en la implementación de las Normas, asegura una evaluación uniforme por parte de los auditores, y permite a los explotadores implantar un programa fiable para lograr mejores resultados en materia de seguridad operacional.

**Cuestión 5 del
Orden del Día**

Navegación aérea

**5.1 Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM
(GREPECAS)**

5.1.1 La Secretaría presentó la NE/06 con los resultados de la Reunión GREPECAS/16 y, en particular, la nueva organización y metodología de trabajo adoptadas por el GREPECAS.

5.1.2 Ya que el GREPECAS se reúne sólo una vez cada tres años después de la Asamblea de la OACI a fin de brindar orientación con base en las resoluciones de la Asamblea, la Reunión notó que el programa de trabajo del GREPECAS está administrado por el Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP). El CRPP del GREPECAS tiene las siguientes funciones principales:

- Dirigir las actividades de los programas y proyectos, incluyendo la adición y eliminación de los mismos
- Aprobar los resultados de los programas y proyectos
- Revisar las deficiencias de navegación aérea pendientes de solución por largo tiempo que representan un alto riesgo para la seguridad operacional y que no son corregidas en forma oportuna, y hacer sugerencias a la Secretaría con respecto a la notificación a la Comisión de Aeronavegación (CAN) y al Consejo de la OACI
- Elaborar los informes anuales sobre los avances del GREPECAS para la CAN de la OACI
- Mantener el Manual de Procedimientos del GREPECAS
- Programar las reuniones del GREPECAS
- Elaborar el orden del día provisional del GREPECAS

5.1.3 La membresía del CRPP incluye a un grupo básico de 16 Estados, que representa a las Regiones CAR y SAM. Los Estados no miembros pueden participar en las reuniones si el orden del día incluye algún tema de interés. Asimismo, las organizaciones internacionales indicadas en el Manual de Procedimientos del GREPECAS participan en el CRPP como observadores.

5.1.4 Durante las primeras dos reuniones del CRPP, se revisaron los programas y proyectos de implementación que serán presentados para aprobación en la Reunión del GREPECAS/17 programada para julio de 2014.

5.1.5 La Secretaría informó que oportunamente enviará la invitación con la información general, a fin que los Estados/Territorios y organizaciones internacionales puedan participar.

5.2 Deficiencias de Navegación Aérea

5.2.1 La Reunión tomó nota bajo la NE/06 que desde la Reunión GREPECAS/16 se actualizaron las deficiencias en la Base de Datos de Deficiencias de Aeronavegación del GREPECAS (GANDD) con base en los informes de los Estados y los informes de las misiones de las Oficinas Regionales de la OACI a los Estados. La Secretaría subrayó que la mayoría de las deficiencias con

prioridad “A” relacionadas con la seguridad operacional son del área de Aeródromos (AGA) seguidas por las del área de Gestión de la información aeronáutica (AIM), y que el número de deficiencias de prioridad “U” en la Región CAR había descendido en un 40% de 2012 a 2013.

5.2.2 La Secretaría se refirió al Taller sobre Gestión de Deficiencias de Navegación Aérea realizado en 2013 y comentó sobre la limitada aplicación de la metodología revisada para el procesamiento de las deficiencias que involucran la aplicación de la metodología de la Identificación y análisis de riesgos (HIRA) para las deficiencias de prioridad “U” y “A” como se requirió en la Conclusión 16/44 del GREPECAS.

5.2.3 La Secretaría aclaró que la GANDD continúa siendo la aplicación oficial para la gestión de las deficiencias, haciendo notar que la aplicación de las Deficiencias de navegación aérea (ANDEF) del Sistema integrado de análisis de tendencias y notificación de seguridad operacional (iSTARS) había sido pospuesto hasta próximo aviso.

5.2.4 De los resultados de la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/04), se informó que el NACC/WG concordó sobre la necesidad de instar a los Estados a implementar la metodología SMS para identificar las acciones de mitigación y establecer fechas para su resolución. Las deficiencias comunes en varios Estados son las siguientes:

- Necesidad de implementar o mejorar el procedimiento/proceso documental
- Uso ineficiente de recursos
- Falta de implementación de servicio/infraestructura como se estableció en el Plan de navegación aérea (ANP) CAR/SAM (Doc 8733)
- Información AIP errónea vs. estado operacional actual

5.2.5 También se informó a la Reunión que la resolución de diversas deficiencias puede ser validada enviando la evidencia de resolución aplicable a la Oficina Regional NACC de la OACI por medio de un correo electrónico utilizando el procedimiento oficial aprobado, fotos mostrando la solución, etc.

5.2.6 Finalmente, la Oficina Regional NACC de la OACI recordó a la Reunión la ayuda disponible permanente de los especialistas regionales para revisar las deficiencias con los Estados para mejorar la comprensión, así como brindar asistencia a los Estados para desarrollar CAP apropiados.

5.2.7 En este sentido, la Reunión instó a los Estados a:

- Aplicar la metodología revisada para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias de navegación aérea
- Actualizar los datos de deficiencias en la GANDD, en particular los cambios de los puntos focales GANDD
- Informar a la Oficina Regional NACC de la OACI sobre deficiencias que hayan sido corregidas, cambios en prioridad, CAP y/o fechas previstas para corrección

5.3 Resultados de la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/4) y otros grupos de implantación regionales

5.3.1 Bajo la NE/07, la Secretaría informó a la Reunión sobre los resultados de la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/4), resaltando las acciones acordadas en materia de navegación aérea según el Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP) y el trabajo de los grupos de trabajo de implementación subregionales: Grupo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG) y Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG); los Proyectos de Conclusión de la NACC/WG/4; y los Términos de Referencia revisados del NACC/WG.

5.3.2 La Secretaría explicó los roles del NACC/WG y ANI/WG. Ambos grupos coordinan las acciones y cuestiones de la implementación de asuntos de navegación aérea a través de la Oficina Regional NACC de la OACI para los grupos regionales del GREPECAS y el RASG-PA.

5.3.3 La Reunión felicitó al NACC/WG y sus grupos de trabajo de la implementación (ANI/WG y E/CAR C/ATG) por los logros y beneficios obtenidos según se resumen en el **Apéndice D**.

5.3.4 La Reunión instó a los Estados/Territorios y organizaciones internacionales de las Regiones NAM/CAR a designar a los expertos más adecuados para su participación activa en cada grupo de tarea del ANI/WG, haciendo uso de las herramientas y facilidades establecidas en los Términos de Referencia (ToR).

5.3.5 Finalmente, la Reunión notó que la próxima reunión del NACC/WG se llevará a cabo durante el segundo trimestre del año 2017 en el área del Caribe Oriental (E/CAR), la cual será amablemente auspiciada por la Eastern Caribbean Civil Aviation Authority (ECCAA). Por su parte, República Dominicana acordó ser anfitrión de la Reunión NACC/WG/6 en 2020.

5.3.6 Basado en lo anterior, la Reunión acordó formular la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/5/2

APROBACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN NACC/WG/4 Y TÉRMINOS DE REFERENCIA

Que, siguiendo la revisión de avances de la navegación aérea informados por los grupos de implementación y los logros realizados, los Directores de Aviación Civil NACC aprueban las conclusiones de la Reunión NACC/WG/4 y los Términos de Referencia del NACC/WG.

5.3.7 Los detalles de la implementación del ANI/WG están disponibles a través de la página web: <http://www.icao.int/NACC/Pages/nacc-regionalgroups-aniwg.aspx>

5.4 Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea basado en la Performance (RPBANIP), Versión 3.1

5.4.1 Bajo la NE/08, la Secretaría informó a la Reunión sobre la actualización del NAM/CAR RPBANIP, Versión 3.1, el cual está alineado con la metodología de Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) de la OACI y sirve como base para la implementación de cuestiones de navegación aérea en las Regiones NAM/CAR, reflejando las prioridades y los hitos regionales.

5.4.2 La Reunión recordó que el RPBANIP fue aprobado en 2008 para armonizar la implementación de servicios/sistemas de navegación aérea en las Regiones NAM/CAR, que sería la referencia para todas las actividades de implementación de navegación aérea y que se reflejan en todos los Planes Nacionales de cada Estado/Territorio.

5.4.3 La Secretaría describió el proceso de revisión del RPBANIP para su actualización como sigue:

- La actualización comenzó como tercera edición con la revisión y análisis del ANI/WG en julio de 2013
- La OACI envió el borrador revisado del RPBANIP, Versión 3.0, bajo la Comunicación a los Estados, EMX0929, para comentarios adicionales
- La Versión 3.0 se revisó contra las Resoluciones del 38º Periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, en particular la Resolución A38-2 – *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*
- Se incorporaron cambios propuestos por la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1) sobre las metas de navegación aérea
- La Reunión NACC/WG/4 revisó el borrador del RPBANIP, Versión 3.0, proponiendo varios cambios a los objetivos y métricas en el Capítulo 3
- La OACI envió a los Estados el borrador revisado del RPBANIP, Versión 3.0, bajo la Comunicación a los Estados, EMX0268, para tomar en cuenta los cambios propuestos al RPBANIP
- Finalmente, se elaboró la Versión 3.1 a partir de los comentarios y observaciones recibidos de varios Estados a la versión revisada del RPBANIP, Versión 3.0

5.4.4 Por lo anterior, la Reunión adoptó las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/5/3

APROBACIÓN DE LA VERSIÓN 3.1 DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA BASADO EN LA PERFORMANCE PARA LAS REGIONES NAM/CAR (RPBANIP)

Que, considerando que el NAM/CAR RPBANIP es la base para la implementación de navegación aérea en las Regiones NAM/CAR donde las metas y los hitos regionales han sido acordados y las prioridades regionales de navegación aérea son reflejadas, los Directores NACC de Aviación Civil aprueban la Versión 3.1 del RPBANIP.

**CONCLUSIÓN
NACC/DCA/5/4**

**ACTUALIZACIÓN DE PLANES NACIONALES DE
IMPLEMENTACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA EN
CONFORMIDAD CON EL RPBANIP, VERSIÓN 3.1**

Que, para el desarrollo e implementación efectiva y oportuna de la navegación aérea en las Regiones NAM/CAR, los cuales aseguran la armonización y coordinación de los esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional, capacidad y eficiencia, los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR:

- a) revisen y actualicen sus Planes nacionales de implementación de navegación aérea de acuerdo a sus necesidades nacionales y el marco de referencia regional del RPBANIP; y
- b) envíen a la Oficina NACC de la OACI los Planes nacionales a más tardar en **diciembre de 2014**.

5.4.5 Igualmente, bajo la NE/13, Estados Unidos proporcionó el estado de implementación de sus ASBU en apoyo al *Plan global de navegación aérea (GANP)* e informó que ha implementado todos los módulos del Bloqueo 0. Considerando las necesidades y requisitos de su Sistema Aéreo Nacional (NAS), la Administración Federal de Aviación (FAA) ha implementado algunos módulos y capacidades a través del NAS mientras que algunos módulos y capacidades han sido implementados en lugares selectos.

**5.5 Cuarta edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP);
primer Reporte anual mundial de navegación aérea; e implantación
de los Cuadros de mando (Dashboard) regionales de performance**

Plan Global de Navegación Aérea (GANP)

5.5.1 Bajo la NI/05, se informó a la Reunión sobre la cuarta edición del Plan Global de Navegación Aérea (GANP) - Doc 9750 como guía para la planificación e implementación de cuestiones de navegación aérea para el uso de los Estados, proveedores de servicios, usuarios del espacio aéreo y otras partes interesadas, así como el desarrollo del Reporte anual global de navegación aérea y los Cuadros de mando regionales de performance de la OACI a ser implementados para monitoreo y notificación de los avances de la implementación de metas de navegación aérea/seguridad operacional en cada región de la OACI.

5.5.2 En conjunto con esta edición, las herramientas electrónicas de apoyo están previstas para comunicar de manera dinámica los avances y compartir las experiencias sobre la implementación. El GANP establece un marco de referencia para las implementaciones incrementales basado en los perfiles operacionales específicos y densidades de tránsito aéreo de cada Estado. Esto se logra a través de la metodología de las ASBU.

5.5.3 La AN-Conf/12 acordó que los módulos ASBU y tecnología asociada [Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), aviónica y Gestión de Información Aeronáutica (AIM)] eran una parte integral del GANP a ser apoyados por un conjunto de herramientas electrónicas y que la política y los principios asociados con el GANP serían fundamentales para el éxito de la navegación aérea mundial a largo plazo. El GANP revisado representa una metodología de planificación estratégica para los próximos

15 años, la cual aprovecha las tecnologías existentes y anticipa desarrollos futuros basados en los objetivos operacionales acordados por los Estados y la industria. Esto permitirá estrategias de inversión sólidas y ayudará a generar el compromiso necesario por parte de los Estados, fabricantes de equipos, usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios.

5.5.4 El Consejo de la OACI (C199/5) aprobó la cuarta edición del GANP el 29 de mayo de 2013; el cual se encuentra disponible en el siguiente enlace: <http://www.icao.int/sustainability/Pages/GANP.aspx>

Reporte Anual Global de Navegación Aérea

5.5.5 Desde 2009, todos los PIRG, incluyendo el GREPECAS, adoptaron un enfoque basado en la performance para la planificación e implementación de la navegación aérea. La medición conforme al GANP utilizará un mecanismo de notificación y herramientas para presentar los datos a los diferentes entes regionales a través del portal web, el cual incluirá informes para:

- Visualizar el estado de implementación a través de gráficos dinámicos e interactivos
- Proporcionar retroalimentación sobre los datos (cualificación de datos)
- Llevar a cabo auto evaluaciones, generar informes ad hoc y exportar datos
- Proporcionar un lugar para la recolección de datos para los informes anuales

5.5.6 En esta perspectiva, el Reporte anual global de navegación aérea tiene un contenido propuesto en términos de los retos mundiales de navegación aérea, métricas de medición conforme a los retos, estado de medidas operacionales para la mejora de performance, avances de implementación de los módulos ASBU, Bloque 0 prioritarios seleccionados, y el intercambio de iniciativas exitosas y demostraciones clave.

5.5.7 Similar en gran parte al Informe anual global de seguridad operacional existente, el objetivo del Reporte anual global de navegación aérea es asistir a los PIRG y Estados con la comprensión de las áreas que requieran atención especial para mejorar la performance de la navegación aérea en todo el mundo.

5.5.8 En preparación para el Reporte anual global de navegación aérea, la Sede de la OACI solicitó historias exitosas de implementación de la Región para incluirlas en el informe, y se presentaron varios beneficios operacionales prioritarios seleccionados como PBN, CCO, CDO, ATFM y AIM.

Cuadros de Mando Regionales de Performance de la OACI

5.5.9 Como resultado de la Reunión RASG-PIRG celebrada en 2013, los PIRG han acordado un conjunto inicial de indicadores de performance regional y métricas de apoyo. El sitio web de la Oficina Regional NACC de la OACI, mediante un Sistema de Información Geográfica (GIS), proporcionará el estado de la implementación a través de gráficos dinámicos e interactivos. Este sistema generará informes ad hoc y permitirá la fácil transferencia del conjunto de datos a los Cuadros de Mando Regionales de Performance y al Reporte anual global de navegación aérea (ver Figura 1).

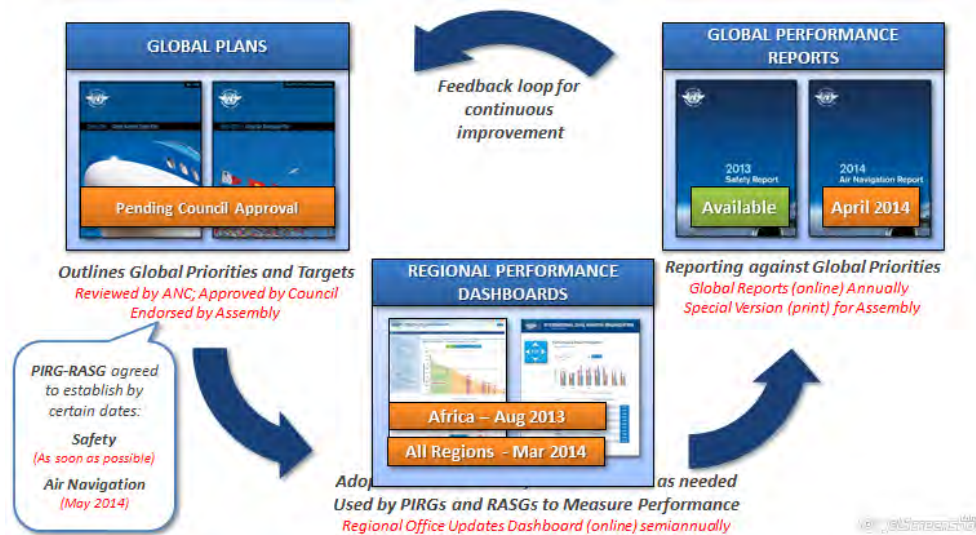


Figura 1 – Cuadro de mando regional de la OACI – Relación del GANP

5.5.10 Se ha establecido un Memorándum de Entendimiento con la industria con el fin de obtener información internacional de aeronáutica relacionada con el estado de implementación de la infraestructura de navegación aérea para garantizar la transparencia y el intercambio de información como algo fundamental para un sistema mundial de transportación aérea seguro y eficiente. En este sentido, la OACI está planeando introducir portales públicos de los cuadros de mando regionales de performance para todas las Oficinas Regionales de la OACI. Estos cuadros de mando ilustrarán el estado de implementación regional relacionado con los Objetivos Estratégicos de la OACI para el periodo 2014-2016, los cuales fueron aprobados por la Asamblea de la OACI en su 38º Periodo de Sesiones. Mostrarán las metas de performance prevista a nivel regional e, inicialmente, contendrán gráficos y mapas con la expansión planeada para incluir a los módulos ASBU del Bloque 0.

5.5.11 Los cuadros de mando regionales estarán disponibles en: <http://www.icao.int/safety/pages/regional-targets.aspx>. Un prototipo está disponible en la siguiente dirección: <http://www.icao.int/safety/pages/rpd-test.aspx>, según se muestra en la Figura 2.

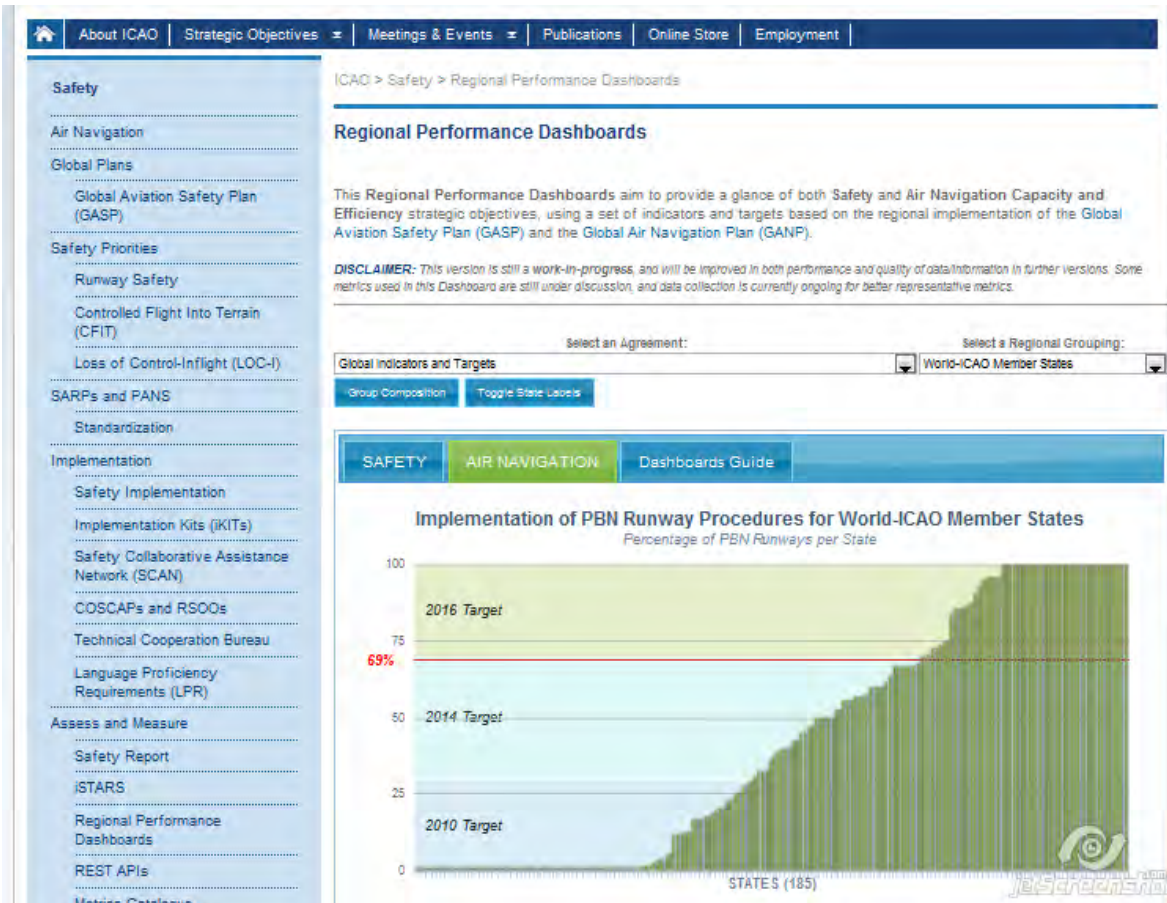


Figura 2: Prototipo del Cuadro de Mando Regional de la OACI

5.5.12 La Resolución 38-2 – *Planificación mundial de la OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea* del 38º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI reconoce la importancia de una implementación efectiva de los planes nacionales y regionales, incluyendo iniciativas basadas en los marcos de referencia mundiales y los avances en mejorar la seguridad operacional mundial, capacidad y eficiencia de la aviación civil, la cual se logra mejor a través de un enfoque cooperativo, colaborativo y coordinado en conjunto con todas las partes interesadas bajo el liderazgo de la OACI. Por lo tanto, la OACI:

- invita a los PIRG a usar las herramientas normalizadas de la OACI o las herramientas adecuadas regionales para supervisar y, en colaboración con la OACI, analizar el estado de implementación de los sistemas de navegación aérea
- insta a los Estados que están elaborando planes para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escala mundial

5.6 Ratificación del Artículo 3 bis del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional

5.6.1 Como resultado de las actividades Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP-CMA), la Secretaría presentó la NE/09 sobre la necesidad de ratificar el Artículo 3 bis del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

5.6.2 La Reunión reconoció que en muchos casos las leyes son aprobadas por el congreso o parlamento nacional por medio de mecanismos establecidos por el Estado y que las Autoridades de Aviación Civil (AAC) pueden proponer enmiendas de la ley conforme a las competencias administrativas otorgadas a las mismas.

5.6.3 El Convenio de Chicago requiere que cada Estado contratante se comprometa a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares. La incorporación de las SARPS en las reglamentaciones nacionales de los Estados contratantes es lo que garantiza globalmente la seguridad operacional y consistencia de las operaciones de aeronaves.

5.6.4 En los últimos años, se ha notado que varios Estados han establecido procedimientos para la identificación de aeronaves con objetivo de defensa aérea sin establecer las regulaciones correspondientes ni ratificar el Protocolo del Artículo 3 bis del Convenio de Chicago, lo cual origina que los protocolos del USOAP-CMA se definan como *No Satisfactorio*.

5.6.5 República Dominicana informó que a partir de la nueva estructura constitucional para aprobar los aspectos legislativos, el IDAC ha tomado acciones para impulsar el mecanismo de ratificación del Artículo 3 bis. Se espera informar a la Oficina Regional NACC de la OACI de estos avances en el segundo semestre del 2014.

5.6.6 Nicaragua también informó que ha tomado las acciones necesarias para ratificar el Artículo 3 bis al Convenio de Chicago en el corto plazo.

5.6.7 La Reunión concordó que la falta de ratificación de los tratados y convenios internacionales también puede afectar algunas actividades de aviación civil entre los Estados. Por lo que, es altamente recomendable que los Estados fomenten la firma de los acuerdos relacionados a fin de asegurar que se encuentran dentro del marco de referencia de las funciones y obligaciones entre los Estados del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300) de la OACI. Para ello, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA 5/5

RATIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 3 bis DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DE CHICAGO

Que Bahamas, Costa Rica, Estados Unidos, Granada, Haití, Honduras, Nicaragua, República Dominicana, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, y Trinidad y Tabago tomen las acciones necesarias para ratificar el protocolo relativo al Artículo 3 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y depositen el instrumento de ratificación en la OACI a la brevedad posible.

5.7 Otros asuntos de navegación aérea

Región de Información de Vuelo (FIR) Nassau

5.7.1 Bajo la NE/20, Bahamas informó a la Reunión sobre el proceso que se lleva a cabo para el establecimiento de un Memorándum de Entendimiento (MOU) entre Bahamas y Estados Unidos para la gestión de la Región de Información de Vuelo (FIR) Nassau. Estados Unidos concuerda con el trabajo y avance realizado por Bahamas en este esfuerzo y reiteró su continuo involucramiento para asegurar la seguridad operacional y eficiencia del espacio aéreo de Bahamas.

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

Declaración de Puerto España

6.1 Resultados de la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y de Navegación Aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1)

6.1.1 La NE/10 describió el establecimiento de objetivos de seguridad operacional y navegación aérea instruidos por la OACI que se introducirán en los nuevos Cuadros de Mando Regionales de la OACI para apoyar la transparencia y el intercambio de información. Para cumplir con este mandato, se convocó la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1) con el objetivo de revisar y acordar sobre los objetivos preliminares de seguridad operacional y navegación aérea y las respectivas métricas para las Regiones NAM/CAR propuestas por la OACI dentro del marco de referencia del Plan Global de Seguridad Operacional (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP). En este sentido, la Reunión CAR/DCA/OPSAN/1 adoptó la Conclusión – *Aprobación de la Declaración de Puerto España*.

6.1.2 Los objetivos de navegación aérea fueron propuestos por la Primera Reunión sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/1), enmendados por la Reunión NACC/WG/4 e incluidos desde el Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (RPBANIP), Versión 3.1.

6.1.3 Los objetivos de seguridad operacional fueron propuestos por la Oficina Regional NACC de la OACI y enmendados por la Reunión CAR/DCA/OPSAN/1.

6.1.4 Considerando la revisión y comentarios finales recibidos por parte de los Estados respecto a los objetivos de seguridad operacional y de navegación aérea, se revisó, aprobó y firmó la *Declaración de Puerto España* según se muestra en el **Apéndice E** a este informe. Por lo tanto, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN
NACC/DCA/5/6**

APROBACIÓN DE LA DECLARACIÓN DE PUERTO ESPAÑA

Que, con la finalidad de promover la implementación armonizada de asuntos relativos a la seguridad operacional y la navegación aérea, en conformidad con el Plan Global de Seguridad Operacional (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI, los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe aprueban la *Declaración de Puerto España* y comprometen a sus respectivas organizaciones a lograr los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea contenidos dentro de la Declaración.

6.1.5 La Reunión enfatizó que los objetivos y métricas acordados servirán como guía para el logro de las prioridades regionales para los años futuros y reconoció que para alcanzar los objetivos y metas especificados, los Estados/Territorios necesitarán la asistencia de la Oficina Regional NACC de la OACI a través de diferentes mecanismos como los grupos de trabajo de implementación, el programa de trabajo regular NACC, la asistencia técnica y asistencia de cooperación técnica. Por lo tanto, los Estados/Territorios deberán asignar recursos adecuados para apoyar la implementación y logros de los

objetivos de seguridad operacional y navegación aérea con la finalidad de cumplir con las metas acordadas según se describen en la *Declaración de Puerto España*.

6.1.6 Los objetivos acordados de las Regiones NAM/CAR de la *Declaración de Puerto España* serán publicados en el sitio web de los Cuadros de Mando Regionales para monitorear abiertamente el logro de los objetivos y las metas.

6.1.7 La IATA presentó la NI/22 felicitando a los Estados NAM/CAR por instituir la *Declaración de Puerto España*, cuyos principios y objetivos serán las piedras angulares de implementación regional de las prioridades del GANP y GASP, apoyó completamente su adopción y enfatizó el compromiso de trabajo de la IATA con la OACI y todos los Estados NAM/CAR para garantizar que se cumplan todas las metas. La IATA también notó que RASG-PA y GREPECAS necesitan mantener una relación de colaboración para garantizar la eficiente implementación y coordinación.

**Cuestión 7 del
Orden del Día**

Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

7.1 Análisis regional de los resultados del Segundo ciclo de auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI y la transición a un Enfoque de observación continua (CMA)

7.1.1 La Secretaria presentó la NE/11 señalando que el segundo ciclo de auditorías del USAP se inició en enero de 2008 y concluyó en junio de 2013. Se informó a la Reunión sobre las iniciativas presentadas ante las sesiones del Consejo y de la Asamblea respecto al futuro del USAP, incluyendo la viabilidad de adoptar un Enfoque de observación continua, y recomendó que el Programa evolucionara hacia un CMA específico de seguridad que incorporará elementos de gestión de riesgos. La 23ª Reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/23) respaldó esta recomendación y la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) de 2012 apoyó firmemente el concepto y la implantación de un periodo de transición.

7.1.2 En el 197º período de sesiones, se presentó al Consejo información sobre la metodología propuesta para el USAP-CMA. También se presentó una propuesta del plan de transición con calendarios con el objeto de implantar plenamente el USAP-CMA a principios de 2015. El Consejo aprobó formalmente el USAP-CMA y el plan de transición. Durante el 38º periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI, el concepto del USAP-CMA fue apoyado decididamente, así como su implementación con un período de transición, lo cual quedó evidenciado en la Resolución A38-15.

Generalidades de la metodología relativa al USAP-CMA

7.1.3 El alcance del USAP-CMA permanecerá intacto respecto del segundo ciclo de auditorías del USAP, cubriendo las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación contenidas en el Anexo 17 – *Seguridad*, en el Anexo 9 – *Facilitación*, y los textos de orientación conexos. Si bien el alcance seguirá siendo el mismo, la metodología del programa será nueva e incorporará una variedad de actividades de observación adaptadas específicamente a la situación de seguridad de la aviación de cada Estado miembro. El USAP-CMA no constituirá un tercer ciclo de auditorías. En cambio, se espera que el USAP-CMA sea permanente y por consiguiente continuo, y aplique una metodología que pueda adaptarse a las necesidades cambiantes de los Estados y a la situación mundial de la seguridad de la aviación.

7.1.4 Se prevé que inicialmente varios Estados no estarán en condiciones de sacar el máximo provecho de una auditoría realizada en el contexto del USAP-CMA. Para estos Estados, se considerará otro tipo de actividad de observación y se remitirá a la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad (ISD-Seguridad) de la OACI, lo que conducirá a que la Organización ofrezca la asistencia apropiada.

7.1.5 La Secretaría adoptará un enfoque de gestión de riesgos para seleccionar la actividad y la metodología de observación más apropiadas para cada Estado, así como determinar la programación y la frecuencia de dichas actividades de observación. La programación y el alcance de cada actividad relativa al USAP-CMA se determinarán basados en indicadores que incluirían, entre otros:

- El tiempo transcurrido desde la última actividad de auditoría
- La existencia, o posible existencia, de un Problema significativo de seguridad de la aviación (SSeC) basándose en información recopilada a través de la actividad de una auditoría previa
- El equilibrio geográfico
- Las auditorías/inspecciones recientes realizadas por organizaciones regionales de vigilancia
- Un desarrollo o cambio significativo en el Estado
- Un suceso reciente de un acto de interferencia ilícita
- Un incidente importante de seguridad de la aviación
- La información recopilada durante las actividades de asistencia de la OACI
- La cantidad y calidad de los datos proporcionados por cada Estado como parte del proceso de observación continua o en respuesta a solicitudes de información por parte de la OACI

7.1.6 Se tiene prevista la posibilidad de que los Estados soliciten, ocasionalmente, actividades de observación en el contexto del USAP-CMA. Esas solicitudes podrían realizarse según lo permitan los recursos y el tiempo disponible de la OACI, y se llevarán a cabo por medio de recuperación de costos. Los resultados de estas actividades de observación conducidas a través de esquemas de recuperación de costos se tratarán de manera idéntica a aquellos derivados de las actividades de observación del USAP programadas en forma regular.

7.1.7 El USAP-CMA ofrecerá a los Estados informes de auditoría en un formato nuevo que contendrá información sobre la vigilancia y el cumplimiento. Las constataciones y las recomendaciones se presentarán de manera que permitan a los Estados establecer las prioridades de las medidas correctivas de corto, mediano y largo plazos. Conforme las actividades subsiguientes del USAP-CMA se vayan finalizando, los resultados correspondientes a cada Estado se actualizarán en el sitio web seguro del USAP.

Transición hacia un USAP-CMA

7.1.8 Se está realizando la labor para la transición a un USAP-CMA que se concluirá en las siguientes tres fases:

- a) **Fase de desarrollo:** La fase inicial comprende la finalización del trabajo preparatorio necesario para apuntalar el USAP-CMA. Ésta incluye, entre una diversidad de actividades, volver a redactar y establecer las prioridades de los protocolos de las auditorías USAP; desarrollando las herramientas de soporte lógico necesarias, comprendidos los medios para impedir el acceso no autorizado a información delicada desde el punto de vista de la seguridad de la aviación; crear los informes de auditoría nuevos con plantillas y determinar el tipo inicial y más apropiado de la actividad para cada Estado basándose en un análisis de riesgo.
- b) **Fase preparatoria:** La segunda fase comprenderá el desarrollo y la implantación de procedimientos nuevos, a fin de prepararse para las pruebas sobre el terreno del USAP-CMA. Específicamente, esta fase incluirá la celebración de acuerdos de cooperación con organizaciones regionales de vigilancia; la identificación de los Estados para realizar las pruebas iniciales de las actividades relativas al USAP-CMA; la actualización de manuales y procedimientos internos; y la difusión de los cuestionarios previos a la auditoría y Memorándum de acuerdo (MoU) a los Estados miembros.

- c) **Fase de pruebas:** La fase final de transición comprenderá las pruebas sobre el terreno del soporte lógico del USAP-CMA y de las actividades relativas al USAP-CMA, y la realización de seminarios de información regionales, cursos de recertificación de auditores existentes y cursos de certificación inicial para nuevos auditores.

7.1.9 Se prevé concluir la transición hacia un USAP-CMA a finales de 2014 e iniciar la plena implantación de la nueva metodología a los principios de 2015.

7.1.10 Una vez iniciado formalmente el USAP-CMA, la Secretaría no prevé que los Estados miembros necesiten destinar al USAP más recursos que en el caso del segundo ciclo de auditorías. Al igual que con el primer y segundo ciclos de auditorías USAP, seguirá siendo necesario que los Estados miembros ofrezcan su apoyo al USAP-CMA mediante la adscripción de expertos en seguridad de la aviación para que participen en las actividades del USAP-CMA a fin de que la ejecución del programa sea eficaz. Dado que la transición a un USAP-CMA comprende el desarrollo de nuevas metodologías, se requerirá instrucción y recertificación de todos los expertos que se encuentran actualmente en la lista de auditores del USAP.

CONCLUSIÓN **NACC/DCA/5/7**

ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORIA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA) DE LA OACI

Que, tomando nota del futuro Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) de la OACI que se implementará a partir del año 2015, los Estados NAM/CAR han de:

- a) mejorar sus sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación, tomando en consideración, entre otras cosas, la gestión de riesgos así como las constataciones y recomendaciones resultantes de sus auditorías del segundo ciclo del USAP;
- b) continuar apoyando al programa de auditoría de la OACI USAP-CMA con la adscripción de expertos en seguridad de la aviación para que participen en las actividades USAP-CMA
- c) firmar el nuevo Memorándum de Entendimiento (MoU) del USAP-CMA cuando así se les solicite; y
- d) remitir la actualización del estado de implementación de sus planes de medidas correctivas.

7.2 Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG)

7.2.1 La Secretaría informó sobre las actividades y avances de los proyectos y conclusiones de la Reunión AVSEC/FAL/RG/3. La Reunión se celebró en la Oficina Regional de la OACI para Sudamérica en Lima, Perú, del 19 al 21 de junio de 2013. Asistieron 52 representantes de 21 Estados de las Regiones NAM/CAR y SAM, y 3 organizaciones internacionales (ALTA, ECCAA e IATA). Además, se realizó un Seminario Regional AVSEC previo a la reunión del 17 al 18 de junio de 2013,

donde la Secretaría debatió importantes temas relacionados con las actividades AVSEC y FAL de la OACI y programas futuros.

7.2.2 La Secretaría señaló la importancia de la seguridad de la aviación y la facilitación en el transporte de pasajeros y carga, y resaltó la importancia de establecer metas claras y un programa de trabajo que permitirá al AVSEC/FAL/RG lograr objetivos alcanzables dentro de un periodo razonable. Se solicitó a los delegados de la Reunión a comprometer su participación activa para alcanzar los objetivos para el beneficio de todos los Estados miembros del AVSEC/FAL/RG.

7.2.3 Se informó que, se actualizaron los Términos de referencia, el Programa y los Proyectos de trabajo basado en los avances y resultados de la implementación de los proyectos, las deliberaciones y acuerdos de la reunión,. Se acordó establecer un Plan Estratégico para el grupo y se creó un grupo de trabajo específico para este tema, liderado por Argentina, quien presentará sus resultados en la reunión AVSEC/FAL/RG/4.

7.2.4 Luego de la coordinación con la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), la Secretaría de la OACI/CLAC emitió una comunicación a los Estados en fecha 27 de agosto de 2013, donde se exhortó a tomar nota y revisar el informe de la reunión AVSEC/FAL/RG/3, así como comentar y aprobar las conclusiones de la reunión que se incluyen en el mismo para el 13 de septiembre de 2013. Las conclusiones se incluyen en el Apéndice a la NI/06.

7.2.5 Se solicitó a la Reunión apoyar la participación de las unidades AVSEC y FAL de los Estados NAM/CAR en las actividades de instrucción de la OACI, especialmente a aquellas relacionadas con el AVSEC/FAL/RG, a fin de compartir información y obtener beneficios de los exitosos resultados obtenidos, que redundarán en la mejora de sus propios sistemas nacionales de seguridad de la aviación y facilitación.

7.3 Otros asuntos de seguridad de la aviación y facilitación

Actividad Regional NAM/CAR sobre seguridad de la aviación y facilitación

7.3.1 La Secretaría presentó la NE/19 sobre actividades de AVSEC y FAL NAM/CAR e información relevante que las autoridades competentes en estas áreas deben considerar para dar cumplimiento a las disposiciones del Anexo 9 - *Facilitación* y Anexo 17 - *Seguridad*.

Actividades de instrucción y asistencia

7.3.2 La Secretaría informó que la OACI desarrolló material de instrucción para facilitar el entendimiento sobre el análisis de amenazas y riesgos, y la aplicación de evaluaciones de riesgo de seguridad de la aviación a realizarse por las autoridades nacionales competentes establecidas en varias normas del Anexo 17, así como de la metodología y procedimientos que deben ser considerados por los Estados/Territorios al aplicar los criterios para implementar las medidas AVSEC correspondientes dentro de sus Estados/Territorios.

7.3.3 También se informó que de conformidad con las Enmiendas 12 y 13 del Anexo 17, la OACI ha actualizado el Material didáctico normalizado (ASTP) para los Cursos de instructores AVSEC y para el Curso de seguridad de la carga y correo, y ha impartido eventos sobre estas materias con material actualizado a través de la red de Centros de instrucción AVSEC (ASTC) acreditados de las Regiones NAM/CAR y SAM.

7.3.4 Como parte del *Proyecto OACI/Transport Canada en seguridad de la aviación*, la OACI ha venido implementando planes de asistencia de mejoramiento del Estado para Haití, Honduras y ECCAA involucrando expertos *in situ* para mejorar el marco legal y los programas AVSEC en esos Estados. Esto también involucra instrucción a equipos de trabajo designados por las AAC para integrar a otras dependencias del Estado en este objetivo. Un nuevo proyecto está en proceso para iniciar una acción similar para Bahamas.

7.3.5 A pesar de la instrucción que la OACI ha venido impartiendo en las Regiones NAM/CAR sobre los diversos temas AVSEC, no todos los Estados han actualizado, aprobado y/o implementado sus Programas nacionales de seguridad de la aviación civil (PNSAC) en conformidad con las Enmiendas 12, 13 y 14 del Anexo 17 – *Seguridad* y la futura implementación del USAP-CMA de la OACI. Es importante que los Estados actualicen su marco de referencia legal y regulatorio, así como cualquier otro programa relacionado con el PNSAC con respecto a la instrucción, certificación de instructores y personal AVSEC, el control de calidad, y el control de seguridad e inspección de la carga aérea y correo que se transporta en aeronaves que realizan operaciones de transporte aéreo comercial.

7.3.6 Es también importante que las autoridades competentes, al actualizar su legislación y regulaciones, consideren establecer las implicaciones legales e incluir procesos claros para controlar el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones y servicio de aviación y a bordo de una aeronave. Esta es una situación cada vez más creciente que puede atentar contra la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional.

7.3.7 Se hizo especial mención que, si bien los Estados han establecido un Comité nacional de seguridad de la aviación para coordinar las actividades AVSEC con otros departamentos, agencias y otros organismos del Estado, explotadores de aeropuertos y aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de diversos aspectos PNSAC en la regulación, o en su PNSAC, no todos los Estados realizan reuniones nacionales de seguridad de la aviación o de entidades similares para lograr la coordinación necesaria con otras entidades del gobierno que asegure un esfuerzo conjunto para el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17.

7.3.8 La Secretaría considera que de manera similar a la *Declaración de Puerto España*, que estableció las metas regionales en las áreas de seguridad operacional y de navegación aérea para años futuros, sería de suma importancia que los Directores de aviación civil de los Estados NAM/CAR también fijen metas regionales para AVSEC y FAL a fin de prevenir y ocuparse de amenazas potenciales, y al mismo tiempo asegurar un equilibrio para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, y la satisfacción y protección de los usuarios del transporte aéreo internacional para el beneficio de la seguridad operacional y de la aviación dentro de sus propios Estados.

7.3.9 Por lo tanto, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN
NACC/DCA/5/8**

**FUTURAS ACCIONES SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
(AVSEC) Y FACILITACIÓN (FAL) EN LAS REGIONES NAM/CAR**

Que los Estados NAM/CAR:

- a) apoyen la participación de sus funcionarios AVSEC/FAL en las actividades de instrucción sobre temas AVSEC y FAL de la OACI;
- b) consideren las siguientes metas regionales sobre AVSEC en sus Estados:
 - i. actualizar, aprobar e implementar el Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC) tomando en cuenta las últimas enmiendas del Anexo 17 –*Seguridad*;
 - ii. tomando en cuenta las últimas enmiendas del Anexo 17 –*Seguridad*, activen y mantengan en total funcionamiento los Comités nacionales de seguridad de la aviación con el propósito de coordinar las actividades AVSEC entre los departamentos, agencias y otros organismos del Estado, explotadores de aeropuertos y de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del PNSAC;
 - iii. revisar y, de ser necesario, actualizar legislaciones y reglamentos pertinentes para establecer implicaciones legales e incluir procesos claros para controlar el comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones y servicios de aviación y a bordo de una aeronave;
- c) consideren las siguientes metas regionales sobre FAL del transporte aéreo en sus Estados:
 - i. establecer y/o actualizar, aprobar e implementar el Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA) considerando las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* y sus últimas enmiendas;
 - ii. adoptar todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios al coordinar éstas medidas con las autoridades competentes y partes interesadas dentro de sus Estados;
 - iii. establecer y/o activar los Comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y los Comités de facilitación de aeropuerto con el propósito de coordinar las actividades de facilitación con otros departamentos, agencias y otros organismos del Estado involucradas o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, así como con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves.

7.3.10 República Dominicana informó que ya han establecido un Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC) y han elaborado propuestas para el establecimiento de comités nacionales de facilitación del transporte aéreo junto con procedimientos claros para controlar pasajeros insubordinados en instalaciones y servicios de aviación y aeronaves de abordó, que se han enviado a las autoridades competentes para su debida aprobación.

**Cuestión 8 del
Orden del Día**

Cooperación e instrucción regional

**8.1 Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI -
*Implementación de los Sistemas de Navegación Aérea basado en la
Performance (RLA/09/801) en la Región CAR***

8.1.1 La Secretaría presentó la NE/12 y P/02 sobre los avances en la implementación del Proyecto de Cooperación Técnica de la OACI – *Implementación de los Sistemas de Navegación Aérea Basada en la Performance en la Región CAR* (RLA/09/801). El proyecto sirve como una herramienta para hacer más eficiente la implementación de la navegación aérea en la Región CAR.

8.1.2 La Secretaría informó que se había finalizado 10 actividades relacionadas con el proyecto para todos los sub-proyectos respectivos, lo cual incluyó 44 becas adjudicadas a los Estados miembros al 31 de marzo de 2014. Se invitó a los Directores a aprovechar el programa de becas ofrecidas para el proyecto y a asegurarse que sus Estados participen en los eventos del proyecto.

8.1.3 El Plan de actividades del Proyecto fue actualizado por el Comité Ejecutivo para incluir un enfoque más coherente para apoyar todas las actividades de navegación aérea según la prioridad dada por la metodología Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU).

8.1.4 El Proyecto está alineado con la nueva Versión 3.1 del RPBANIP; con los objetivos y metas regionales de seguridad operacional y de navegación aérea de la *Declaración de Puerto España*; con la Decimosegunda Conferencia de Navegación Aérea y las recomendaciones del 38º periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

8.1.5 El Comité Ejecutivo del Proyecto aprobó tanto el Plan de Actividades del Proyecto para 2014-2016 tal y como se presentó en el Apéndice de la NE/12 así como el marco de referencia para la implementación del concepto “Go-Team”, mostrado en la P/02.

**8.2 Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI – *Transición
al GNSS en las Regiones CAR/SAM - Solución de aumentación para el
Caribe, Centro y Sudamérica (SACCSA) Fase III (RLA/03/902)***

8.2.1 Bajo la NI/07, se informó a la Reunión sobre los avances del Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI – *Transición al GNSS en las Regiones CAR/SAM - Solución de aumentación para el Caribe, Centro y Sudamérica (SACCSA) Fase III* (RLA/03/902), detallando las actividades realizadas, el avance de los Paquetes de trabajo y la situación financiera del proyecto.

8.2.2 Se informó a la Reunión que se procederá al cierre del proyecto durante la Décima Reunión del Comité de Coordinación, a realizarse tentativamente en junio/julio de 2014 en Colombia, para lo cual también se contempla un Taller GNSS Avanzado y un seminario sobre los resultados del proyecto.

8.3 Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) – Américas de la OACI

8.3.1 La Secretaría presentó la NI/08 sobre CAPSCA, notando las amenazas que tienen o pueden tener los eventos de salud pública en las operaciones del transporte aéreo, como se demostró con la disminución del número de pasajeros del 80% en Hong Kong y el 40% en México, lo cual ocurrió con la aparición del brote del Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SARS) y la pandemia de gripe A-(H1N1), respectivamente. También se enfatizó cómo este programa proporciona visitas de asistencia a aeropuertos internacionales/Estados, así como reuniones regionales y eventos de instrucción, que fortalece los planes de preparación de salud pública a niveles mundial, regional, nacional y operacional.

8.3.2 Para cumplir con esto, la OACI colabora con la Organización Mundial de Salud (OMS), Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y otras partes interesadas.

8.3.3 También se enfatizó que el programa CAPSCA proporciona una oportunidad para que el personal de salud pública trabaje directamente con el personal de aviación para elaborar planes efectivos de preparación de salud pública para la aviación.

8.3.4 Los beneficios recibidos por los Estados del proyecto CAPSCA incluyen lo siguiente:

- Colaboración multisectorial dentro de un Estado, y entre Estados y organismos internacionales
- Comunicación, coordinación, cooperación y colaboración mejoradas entre todas las partes interesadas
- Desarrollo sinérgico y armonizado de orientación para los organizaciones internacionales; especialmente entre la OACI, OMS, IATA y ACI
- Mejora de la prevención y respuesta a las emergencias de salud pública en el sector de la aviación
- Reduce el impacto de emergencias de salud pública en la salud de la población a través de la reducción, retraso y/o mitigación de los efectos en la salud
- Mitigación de los efectos económicos y sociales causados por los eventos de salud pública; un regreso más rápido a las operaciones normales cuando cesa la amenaza de salud
- Mejora de la gestión de la percepción de riesgo por parte del público en general, los pasajeros aéreos, proveedores de servicios y el personal de aviación

8.3.5 También se enfatizó que la concesión de financiamiento del Fondo Central para la Acción Contra la Influenza de las Naciones Unidas (UNCFIA) llegó a su término a finales del 2012. Considerando que el proyecto no cuenta con fondos adicionales para poder continuar, los Estados pueden solicitar visitas de CAPSCA con base en recuperación de costos. Los Estados y organizaciones internacionales están invitados a contribuir voluntariamente con fondos a la OACI para la implementación continua y el crecimiento del proyecto CAPSCA.

8.3.6 En lo relativo a los eventos de auditoría de salud pública contenidos en los Anexos 6, 9, 11 y 14 al Convenio de Chicago, la OACI ha introducido preguntas de protocolo sobre la implementación de las Normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y para el monitoreo internacional. Las preguntas de protocolo se incluyen en las auditorías USOAP-CMA de la OACI y se evaluarán durante las ICVM de la OACI para determinar los niveles de implementación de los Estados

8.4 Plan de Instrucción de Aviación para la Región CAR; Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP); y Programa TRAINAIR Plus

8.4.1 Bajo la NI/18, la Secretaría presentó información sobre las actividades de instrucción que conlleva la iniciativa de la OACI de la NGAP, la Política de Instrucción Aeronáutica de la OACI y el Programa TRAINAIR Plus como elementos a ser considerados para el desarrollo de planes nacionales de instrucción aeronáuticos y las actividades regionales para orientar a los Estados CAR en el desarrollo de sus programas de instrucción de la aviación.

8.4.2 La función de la OACI en la esfera de la instrucción consiste en apoyar las estrategias de desarrollo de recursos humanos establecidas por los Estados miembros y la comunidad de la aviación. En 2010, se elaboró una Política de Instrucción en Aviación Civil de la OACI que se distribuyó a los Estados a través de un Boletín Electrónico (refiérase al EB 2010/40) en la que se describen los procesos para la implantación de un marco de referencia integral para la instrucción. Las actividades de instrucción aeronáutica de la OACI han evolucionado con el tiempo y ahora abarcan muchos elementos distintos desde la acreditación de los centros de instrucción, cursos y la capacitación directa hasta acuerdos conjuntos con Estados miembros, organizaciones e instituciones de instrucción y educativas. El desarrollo de la tecnología en los últimos años ha permitido una diversidad de actividades de instrucción más amplia, incrementando las posibilidades de aumentar la capacidad. Como resultado, se ha actualizado la Política de Instrucción en Aviación Civil de la OACI (incluida en el Apéndice A de la NI/18) que entró en vigor el 1 de enero de 2014.

Programa TRAINAIR Plus de la OACI

8.4.3 La OACI informó, a través del EB 2010/45, fechado el 6 de octubre del 2010, sobre la profunda revisión del Programa TRAINAIR, que tuvo como resultado el nuevo programa mejorado que se llama TRAINAIR Plus.

8.4.4 El nuevo Programa TRAINAIR Plus incluye una metodología de preparación de cursos con cambios significativos, un nuevo enfoque respecto a la red de intercambio de material didáctico y un mecanismo presupuestario autosustentable. Los cambios introducidos al programa están en consonancia con la Política de Instrucción en Aviación Civil de la OACI y las iniciativas de la NGAP (EB 2010/40).

Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC)

8.4.5 Los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) son una parte esencial de la estructura de instrucción de la OACI. Considerando las necesidades de instrucción en la Región CAR y la actualización del Plan Regional de Instrucción, la Oficina Regional NACC de la OACI ha compilado una lista de cursos de instrucción ofrecidos por los CIAC de la Región CAR, la cual se presenta en el Apéndice B de la NI/18.

Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP)

8.4.6 La OACI lanzó la iniciativa NGAP, que busca asegurar que se tengan suficientes profesionales aeronáuticos competentes y calificados para operar, gestionar y mantener el sistema internacional futuro del transporte aéreo.

8.4.7 Con el enfoque de las ASBU, así como las tecnologías emergentes para los nuevos servicios automatizados y eficientes, es crítico mantener la disponibilidad de personal calificado y una infraestructura adecuada de actualización de instrucción. En respuesta al mandato de los Directores de Aviación Civil (DCA) de la Región, la OACI desarrolló un Plan de Instrucción inicial para la Región CAR, el cual se presenta en el Apéndice C de la NI/18.

8.4.8 Se invitó a la Reunión a familiarizarse con los cursos de instrucción que ofrecen actualmente los CIAC de la Región, y utilizar los cursos de acuerdo con las necesidades existentes y futuras.

8.5 Resultados de la primera Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG)

8.5.1 Bajo la NE/14, se presentaron a la Reunión los resultados de la Reunión NAM/CAR/CIAC/1 y se informó sobre la creación del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG).

8.5.2 Considerando las necesidades en la Región CAR y la actualización del Plan Regional de Instrucción, los CIAC de la Región CAR solicitaron que la OACI convocara a la Primera Reunión de los Centros de Instrucción de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR, la cual se llevó a cabo en la Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, del 27 al 30 de agosto de 2013.

8.5.3 En esta reunión, la Secretaría propuso el establecimiento formal de un grupo de trabajo de apoyo técnico para asuntos de instrucción de los NAM/CAR/CATC, incluyendo sus Términos de Referencia y Programa de Trabajo como se muestra en el Apéndice a la nota de estudio. El establecimiento de un grupo de trabajo es apoyado por el mandato de los DCA para mejorar la instrucción y los factores humanos en todas las áreas de planificación/implementación de sistemas de aviación y mediante la adopción de una estructura más efectiva basada en expertos en la materia.

8.5.4 El NAM/CAR/CATC/WG será un órgano de apoyo para los DCA y trabajará en coordinación con los grupos de trabajo de implementación existentes, concretamente el Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG), el Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG) y el Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG).

8.5.5 La designación que se propuso para este grupo de trabajo es el *Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG)*. Por lo anterior, la NACC/DCA aprobó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN
NACC/DCA/5/9**

**ESTABLECIMIENTO DEL GRUPO DE TRABAJO NAM/CAR DE
LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL
(NAM/CAR/CATC/WG)**

Que, con el objetivo de mejorar y coordinar la instrucción en beneficio del desarrollo de la aviación en las Regiones NAM/CAR con la participación de los usuarios y proveedores de servicios de instrucción:

- a) se aprueba la creación del NAM/CAR/CATC/WG, con sus Términos de Referencia (ToR) y Programa de Trabajo tal y como se presenta en el Apéndice a la NE/14; y
- b) se aprueba la elaboración de una encuesta para determinar las necesidades regionales de instrucción para 2015-2016.

8.6 Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto

8.6.1 Bajo la NE/15, se informó a la Reunión sobre las discusiones para el desarrollo de un plan del proyecto de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto. También se presentó el concepto del Grupo de Operaciones de Desastre (Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto) y la necesidad de atender la recuperación operacional de los aeropuertos posterior a un desastre de alta magnitud, en el cual los aeropuertos no necesariamente son los primeros en la línea en recibir asistencia ante un desastre.

8.6.2 La Oficina Regional NACC de la OACI convocó la Reunión para el Desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, del 28 al 29 de enero de 2014, para evaluar la extensión de este concepto de programa a través de fronteras internacionales. Costa Rica, Cuba, Estados Unidos, Haití, Honduras, Jamaica, México y República Dominicana participaron en la reunión.

8.6.3 Se dieron presentaciones de los Informes 45 y 73 del Programa de Investigación Cooperativa de Aeropuertos (ACRP) sobre el concepto de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto y el desarrollo de acuerdos de asistencia mutua del investigador principal de los Informes 45 y 73. Haití, Jamaica y México también contribuyeron con presentaciones. Cada Estado miembro ofreció una revisión de las estructuras existentes de gestión de emergencias y las capacidades en sus respectivos Estados. Los participantes acordaron que el concepto tenía aplicación clara dentro del contexto internacional y trabajar en el desarrollo de un modelo que pudiera llevar el concepto a operaciones que trasciendan fronteras.

8.6.4 Los participantes propusieron el establecimiento de un Grupo de Operadores de Desastres para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR/DOG) para el desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto en los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR. Por lo tanto, la NACC/DCA aprobó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN
NACC/DCA/5/10

**ESTABLECIMIENTO DEL GRUPO DE OPERADORES DE
DESASTRES PARA LAS REGIONES NAM/CAR
(NAM/CAR/DOG)**

Que, con la finalidad de desarrollar el Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto, se aprueba por este medio el establecimiento del NAM/CAR/DOG junto con la encuesta sobre capacidades de aeródromos regionales, el bosquejo del programa modelo y del Proyecto piloto como se presentan en el Apéndice a la NE/15.

8.6.5 Estados Unidos endosó el trabajo y avances realizados por la OACI y reiteró su continuo apoyo en el desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto.

8.7 Otros asuntos de cooperación e instrucción

8.7.1 Bajo la IP/13, Haití informó a la Reunión sobre la cooperación en curso entre Haití y Francia en el área de mejorar la aviación civil en Haití.

Cooperación internacional con Francia

8.7.2 En febrero de 2010, OFNAC firmó un Acuerdo Técnico con la DGAC de Francia con la finalidad de promover la cooperación técnica en las áreas de navegación aérea, seguridad operacional e instrucción de personal.

8.7.3 Como parte de este acuerdo y a petición del Director de OFNAC, la DGAC de Francia realizó una evaluación del personal ejecutivo y sugirió varias recomendaciones, incluyendo cortos períodos de instrucción en los Servicios de Aviación Civil de las Antillas Francesas y Guyana Francesa en Martinica para crear capacidad y mejorar la seguridad operacional de la aviación civil de Haití.

Apoyo de Francia mediante acuerdos contractuales

8.7.4 En 2011, Francia depositó USD\$830,000 en el Banco Internacional de Desarrollo con la finalidad de financiar estudios de renovación en el aeropuerto de Puerto Príncipe, Haití.

8.7.5 Actualmente, la reconstrucción de la terminal de pasajeros está casi finalizada y ADPi (subsidiaria de *Aéroports de Paris*) está actualizando el plan maestro del aeropuerto, el diseño de la nueva torre de control de tránsito aéreo y edificio de operaciones. y la construcción de ésta última estará sujeta a una licitación hacia finales del año.

8.7.6 En noviembre de 2013, la OFNAC firmó un contrato con Thales para el suministro de cuatro juegos de ayudas a la navegación aérea (tres VOR/DME y un ILS/DME), un VOR/DME estará dedicado al aeropuerto de Puerto Príncipe.

8.7.7 *DSNA-Services*, una compañía creada en 2013 por la Dirección General de Aviación Civil de Francia y la Universidad de Aviación Civil de Francia (ENAC), fue seleccionada por la OFNAC para asistir en la modernización de su sistema de navegación aérea; el establecimiento de una unidad de instrucción; la implementación de un sistema de gestión de la seguridad operacional; y el análisis estratégico de las prioridades en lo relativo a desarrollos técnicos.

8.7.8 Francia está lista a aumentar su cooperación en la región con base en su experiencia y presencia en la Región CAR.

**Cuestión 9 del
Orden del Día**

Medioambiente

- 9.1 Planes de acción nacionales - estado de implementación y reporte de beneficios**
- 9.2 Instrucción en línea sobre a la Herramienta de Estimación de Ahorro de Combustible de la OACI (IFSET)**
- 9.3 Seminario de la OACI sobre Aviación Internacional y Medio Ambiente; Seminario sobre el Plan de Acción de los Estados; y Seminario de Cenizas Volcánicas**

9.1.1 La Secretaría proporcionó información a través de la NE/16 sobre la IFSET para asistir a los Estados en la estimación del ahorro de combustible de manera consistente con el modelo aprobado por el Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI y alineado con el GANP.

9.1.2 El IFSET está diseñado para asistir a aquellos Estados que no tienen la capacidad de estimar beneficios de mejoras operacionales propuestas de manera consistente. El IFSET permite a los usuarios elaborar escenarios antes y después de la implementación, utilizando una serie de “bloques” por procedimientos de fase de vuelo: por ejemplo ascenso, nivel, descenso y rodaje.

9.1.3 La OACI elaboró una *Guía de Usuario IFSET* que detalla los pasos que se deben seguir para generar los ahorros estimados de combustible desde la implementación de las mejoras operacionales.

9.1.4 La Guía describe a la IFSET, que fue desarrollada para ser aplicada mundialmente con la habilidad de captar la diferencia en la performance de la trayectoria de vuelo en términos de consumo de combustible, antes y después de las mejoras de la implementación operacional a nivel local, regional y global. La *Guía de Usuario IFSET* puede consultarse en la siguiente dirección electrónica: <http://bit.ly/1ld1ss4>

9.1.5 La Reunión recordó la Conclusión NACC/WG/4/3, por la cual la IATA trabajará en coordinación con Canadá, Estados Unidos, México y República Dominicana en la medición del consumo de combustible producto de las operaciones de vuelo de las aeronaves. Los resultados se presentarán a la Oficina Regional NACC de la OACI en diciembre de 2014. La información servirá para comparar el estimado teórico de ahorro en el consumo de combustible establecido por los Estados con el consumo de combustible de operaciones de aeronaves real.

9.1.6 Como parte de las acciones tomadas para proteger el medio ambiente, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), en coordinación con Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, ha desarrollado un proyecto de concepto del espacio aéreo PBN como parte del plan para mejorar la eficiencia del sistema ATM.

9.1.7 COCESNA, en coordinación con los seis Estados miembros, ha emprendido iniciativas para rediseñar el espacio aéreo e implementar nuevos conceptos en las operaciones para incrementar la capacidad, medidas cuyo objetivo es hacer frente al creciente tránsito aéreo previsto y atender las expectativas de la comunidad de la aviación mediante mejores de servicios del tránsito aéreo y gestión del espacio aéreo mejorada. Esto representa un paso hacia el cumplimiento de las metas globales para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático.

9.1.8 Trinidad y Tabago informó que la AAC está coordinando con los explotadores de aeronaves la recepción de información real del consumo de combustible y oportunamente enviará a la OACI la información correspondiente.

9.1.9 Francia informó que en julio de 2011 adoptó un Plan de acción exhaustivo de adaptación al cambio climático que cubre todos los impactos esperados del cambio climático (recursos hídricos, salud, infraestructuras, silvicultura, etc.) y, en particular, la adaptación de las infraestructuras de aviación civil.

9.1.10 El Plan de acción identificó un programa de trabajo de cuatro puntos: (i) revisión y adaptación de técnicas de construcción y mantenimiento de aeropuertos; (ii) inclusión de consecuencias del cambio climático en las predicciones de demanda del tránsito a largo plazo; (iii) definición de una metodología para la evaluación de vulnerabilidad de infraestructuras; y (iv) estudio de vulnerabilidad sistemática.

9.1.11 Se estableció una metodología para evaluar la vulnerabilidad de cambio climático de los aeropuertos y se probó en los aeropuertos de Orly y Marsella. La metodología podría ser usada para estimar la vulnerabilidad real de cada aeropuerto. Para mayor información refiérase al sitio web STAC (www.stac.aviation-civile.gouv.fr) – buscando con la palabra clave “*Vulclim*”).

9.1.12 Se recomendó que los Estados de la Región visiten el sitio web y aprovechen esta herramienta.

Estado del Plan de Acción de Cuba sobre las Actividades para la Reducción de Emisiones CO₂

9.1.13 Cuba reconoce la labor de la OACI en referencia a los Planes de acción de los Estados, los cuales constituyen un aspecto esencial de trabajo que contribuirán significativamente a materializar el concepto de una aviación mundial sostenible. La Aeronáutica Civil de Cuba ha trabajado desde 2013 en la elaboración y el establecimiento de un plan de acción.

9.1.14 Además, Cuba reconoce que los planes de acción brindan una oportunidad única para que los Estados den a conocer sus iniciativas destinadas a lograr mejoras en la eficiencia del combustible y reducir emisiones conocidas, y para que formulen sus necesidades en materia de asistencia para que la OACI pueda proporcionar el apoyo necesario.

9.1.15 El conjunto de medidas identificadas que trabajará Cuba durante el trienio 2013-2015 está encaminado a lograr mejoras en el desarrollo de tecnología conexas de aeronaves, mejor gestión del tránsito aéreo y un mejor uso de la infraestructura para aumentar la eficiencia operacional.

9.1.16 Desde la implementación del Plan de reducción en julio de 2013, se han logrado avances en:

- Modernización y cambio de la flota aérea en las aerolíneas comerciales
- Implementación de procedimientos de aproximación de Navegación basada en la performance (PBN) en los aeropuertos internacionales
- Implementación de los procedimientos para el envío de información relacionada a los “Informes Anuales de las emisiones de CO₂ y datos relativos a las toneladas-kilómetros” para las aerolíneas.

9.4 Otros asuntos medioambientales

9.4.1 No se discutieron otros asuntos.

**Cuestión 10 del
Orden del Día** **Transporte aéreo**

10.1 Conferencia Multi-Regional OACI-CLAC de Transporte Aéreo

10.1.1 La Secretaría presentó la NI/14 señalando que el transporte aéreo juega un papel esencial en las economías global y regional, y los Estados necesitan información sobre cómo encarar los retos del crecimiento de la aviación, restricciones de los derechos de tráfico, propiedad de transportistas aéreos y control, así como el financiamiento inadecuado de infraestructura.

10.1.2 La Secretaría enfatizó que las preguntas que surgen relacionadas con cómo optimizar las obvias contribuciones económicas y sociales proporcionadas por el transporte aéreo y el turismo a la conectividad mundial y el desarrollo económico, cómo impactan la eficiencia y la productividad de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea a la rentabilidad de las aerolíneas, entre otras, necesitan responderse en el mejor contexto posible. De ese modo, en seguimiento a una solicitud específica de los Estados durante la reunión C/CAR/DCA/13 en La Habana, Cuba, y conscientes que interrogantes similares tienen lugar en otras regiones de la OACI, la Oficina Regional NACC de la OACI inició las coordinaciones para realizar una Conferencia Multi-Regional de Transporte Aéreo con la Dirección de Transporte Aéreo de la Sede de la OACI, la Oficina Regional SAM de la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). Con el destacado apoyo de Jamaica, la Conferencia Multi-Regional OACI-CLAC de Transporte Aéreo se celebrará en Montego Bay, Jamaica, del 7 al 9 de octubre de 2014.

10.1.3 Algunos de los asuntos considerados durante esta conferencia de tres días son los siguientes:

- Transporte aéreo y turismo: por qué y cómo maximizar las sinergias
- Perfeccionando la conectividad a través de la tecnología
- Respuestas sobre regulación a las preocupaciones de los consumidores
- Acuerdos internacionales: asegurar el fundamento de una liberalización equilibrada
- Carga aérea: un motor del desarrollo mundial y regional
- Cooperando en materia de conectividad
- Arrendamiento de aeronaves
- Costos de la divergencia regulatoria
- Avanzando hacia viajes homogéneos
- Impacto de la tasación en el desarrollo del transporte aéreo
- Herramientas para promover la convergencia

10.1.4 Se espera que participen expertos de la comunidad de la aviación así como representantes de alto nivel de los Estados/Territorios. Se espera que el Presidente del Consejo de la OACI, el Director de Transporte Aéreo de la OACI, los Directores de las Oficinas Regionales NACC y SAM y el Secretario de la CLAC, entre muchos otros, se dirigirán a la Conferencia.

10.1.5 Para proporcionar a los participantes una visión amplia del sector de transporte aéreo internacional, se solicitará a organizaciones internacionales y proveedores de servicios tales como el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Asociación de Transporte Aéreo de Latinoamérica y el Caribe (ALTA), la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA), la Organización Mundial de Turismo (UNWTO) a compartir sus experiencias y perspectivas.

10.1.6 Los Estados apoyaron fuertemente y agradecieron a la Secretaría la convocatoria a este evento.

10.1.7 Jamaica, como Estado anfitrión, expresó su fuerte apoyo a esta esfera tan importante de la aviación civil e invitó a todos los participantes a asistir a la Conferencia que se llevará a cabo en Montego Bay de 7 al 9 de octubre de este año.

10.2 Otros asuntos de transporte aéreo

10.2.1 No se discutieron otros asuntos de transporte aéreo.

**Cuestión 11 del
Orden del Día**

Otros asuntos

11.1 Situación Financiera de la OACI y cuotas por pagar de los Estados

11.1.1 La NE/17 sobre las cuotas por pagar de los Estados y la situación financiera de la OACI, presentada por la Secretaría, reportó la situación financiera y las cuotas por pagar al 31 de marzo de 2014. La Secretaría instó a los Estados a tomar las medidas necesarias para cumplir con las obligaciones con la OACI de forma urgente ya que la Organización depende de este presupuesto para llevar a cabo su mandato. Esto requiere, de parte de las Direcciones de Aviación Civil, el seguimiento con las autoridades y/o las personas responsables en sus respectivos gobiernos para que se realicen los pagos.

11.1.2 La NE/17 también identificó que:

- Las contribuciones se pueden pagar en una moneda única o cualquier combinación de monedas entre CAD, USD, Euro y otras monedas de los Estados al tipo de cambio de Naciones Unidas donde esté ubicada una Oficina Regional de la OACI
- Los tipos de cambio se publican mensualmente por las Naciones Unidas y son aplicables en el momento de realizar la transferencia bancaria o cuando se reciba en la OACI el pago por cheque; los tipos de cambio mensuales vigentes están disponibles en cualquier oficina de la OACI u otra agencia del sistema de las Naciones Unidas
- Los Estados que deseen liquidar su cuota parcial o total en la moneda de otro país en el que la OACI mantenga una Oficina Regional deberá notificar a la OACI su solicitud antes de efectuar los pagos

11.1.3 Al respecto, los Estados recomendaron que la OACI:

- Envíe comunicaciones a los Estados sobre las cuotas por pagar no solamente a las Secretarías Permanentes y las Direcciones de Aviación Civil, sino también a los Ministros responsables por la Aviación Civil
- Si lo requieren así los Estados, apoye a las Direcciones de Aviación Civil a través de intervenciones con oficiales de alto nivel gubernamental para dar seguimiento a las aprobaciones de los pagos de las cuotas pendientes

11.2 Anfitrión y fechas de la próxima reunión

11.2.1 Con la presentación de la NE/19, se recordó a la Reunión que los anfitriones de las futuras reuniones de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA), con base en el esquema de rotación establecido, son los siguientes:

- Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/6) – Estado de Norteamérica (2017)
- Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/7) – Estado/Territorio del Caribe Oriental (2020)

11.2.2 La Secretaría notó que para evitar la temporada de huracanes se había acordado previamente que las reuniones NACC/DCA deberían celebrarse en el periodo de mayo/junio.

11.2.3 Estados Unidos, en representación de la Región NAM, ofreció ser anfitrión de la próxima NACC/DCA/6 según el calendario propuesto.


11.2.4 ECCAA expresó que Antigua y Barbuda serían los anfitriones de la reunión NACC/DCA/7.

11.3 Otros Asuntos

11.3 La Secretaria informó a la Reunión sobre las próximas jubilaciones del Sr. Mitchinson Beckles, Director de Aviación Civil de Barbados y del Sr. Jean-Michel Boivin, Director, Direction de la Sécurité de l'aviation civile (Guyana Francesa y Antillas Occidentales, expresando la Reunión a los Directores sus mejores deseos de una jubilación feliz y saludable para ellos.

APÉNDICE A
RESOLUCIONES ADOPTADAS POR EL 38º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

- A38-1 Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares
- A38-2 Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea
- A38-3 Protección de ciertos registros sobre accidentes e incidentes
- A38-4 Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación
- A38-5 Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables
- A38-6 Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias
- A38-7 Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África
- A38-8 Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas
- A38-9 Sustitución de halones
- A38-10 Reconocimiento de la aprobación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD)
- A38-11 Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARSP) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias
- A38-12 Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea
- A38-13 Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos
- A38-14 Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo
- A38-15 Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación
- A38-16 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación
- A38-17 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local
- A38-18 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático
- A38-19 Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010
- A38-20 Promoción del Convenio de Montreal de 1999
- A38-21 Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo
- A38-22 Presupuestos correspondientes a 2014, 2015 y 2016
- A38-23 Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio
- A38-24 Cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas
- A38-25 Incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo
- A38-26 Contribuciones al Fondo general para 2014, 2015 y 2016
- A38-27 Fondo de capital circulante
- A38-28 Enmienda del Reglamento financiero
- A38-29 Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2010, 2011 y 2012 y examen de los respectivos informes de auditoría
- A38-30 Nombramiento del Auditor externo



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
A United Nations Specialized Agency

Regional Analysis USOAP-CMA Results


NACC/DCA/5
Port of Spain, Trinidad and Tobago
28-30 April 2014



- Global Results
- GASP Objectives
- NACC Results
- Monitoring activities
- What is expected from States

9 May 2014 Page 2

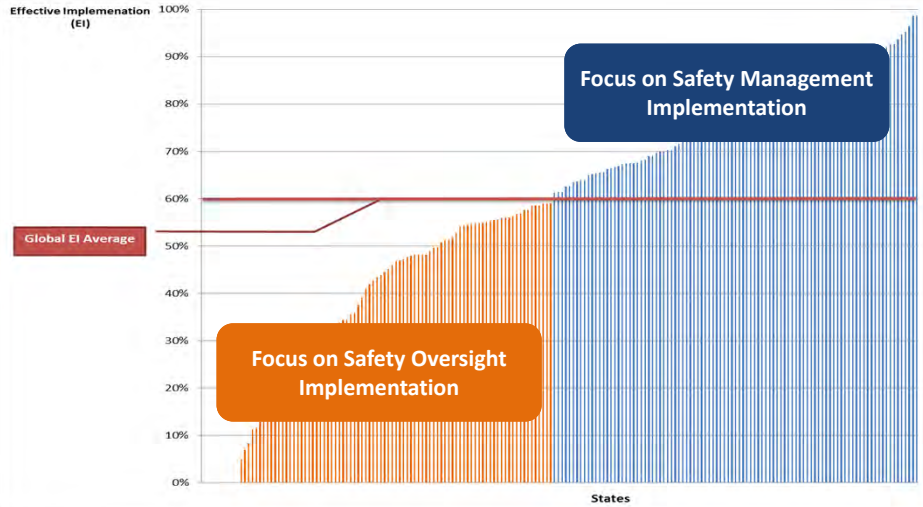

Outline



- Conditions of this analysis:
 - Based on all ICAO Member States that form part of the NACC Region
 - Highlights technical results for Personnel Licensing (PEL), Aircraft Operations (OPS), and Airworthiness (AIR), Air Navigation Services (ANS), Aerodromes (AGA) and Accident and Incident Investigations (AIG)
 - Findings related to Civil Aviation Organization (CE-3) and Training (CE-4) have been excluded from the analysis
 - *Note: these results are just a summary of the detailed results which are available on the ICAO ISTARs (SPACE) <https://portal.icao.int>*

9 May 2014 Page 3

Global results



Effective Implementation (EI)

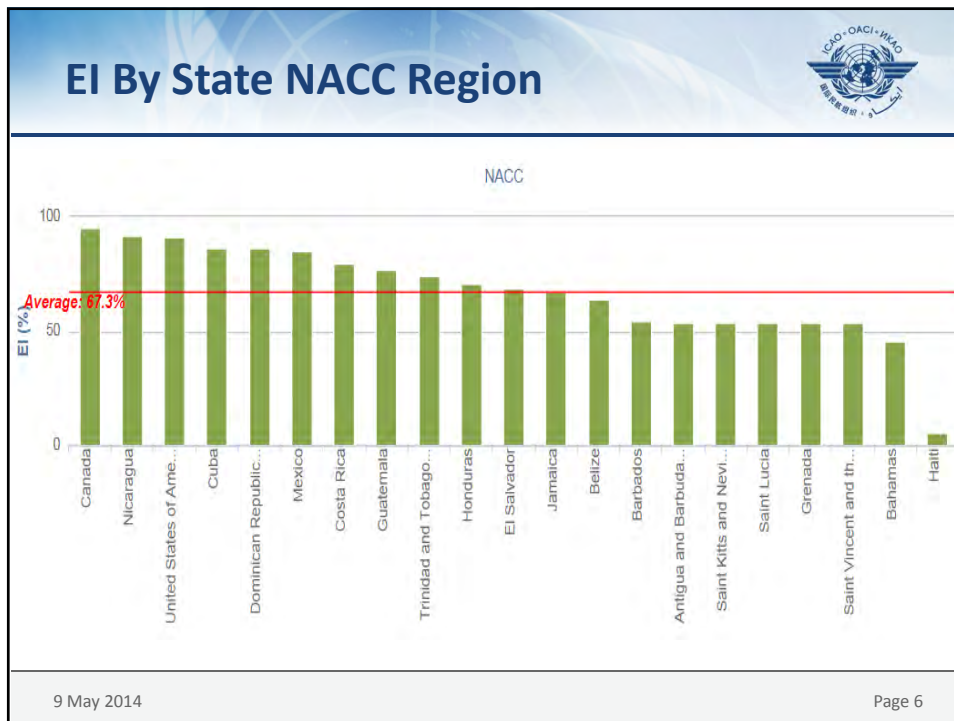
Global EI Average

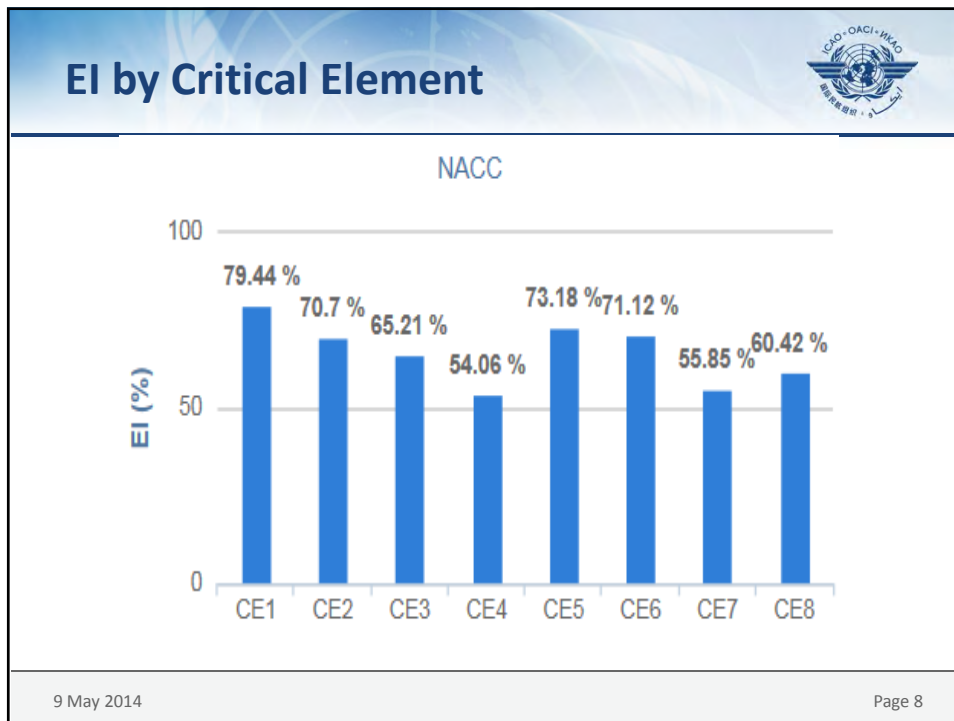
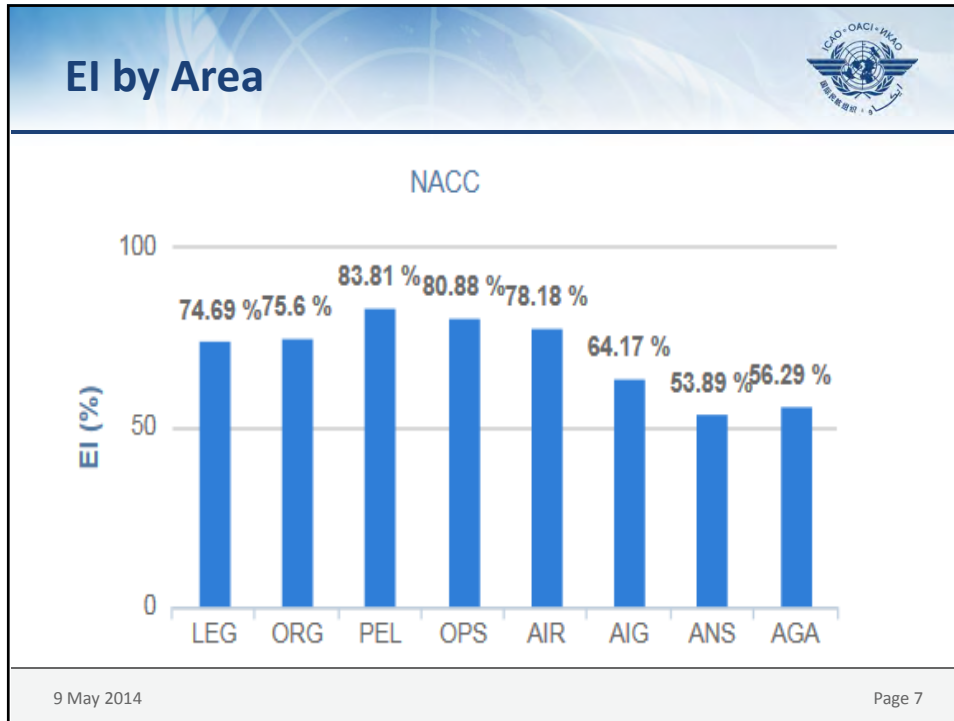
Focus on Safety Management Implementation

Focus on Safety Oversight Implementation

States

9 May 2014 Page 4





PEL Top Findings NACC Region	
DESCRIPTION	EI %
Supervision and control of designated medical examiners (DME)	33.3
Promulgation of regulations for aviation personnel to demonstrate their ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications?	52.4
minimum qualification requirements for examiners who prepare questions or assess examinations	57.1
evaluation of medical reports submitted by the designated medical examiners (DME)	57.1
Actions taken by the CAA in the event that a practical or flight examiner has not performed his/her duties in accordance with the prescribed procedures?	63.2
A system to ensure the qualification and competency of the instructors of domestic approved training organizations (TOs)	66.7
A system to develop, conduct and/or correct written and oral examinations for the issuance of licences and ratings	68.8
Does the State have a system to ensure that the original licence is in full compliance with Annex 1	75

9 May 2014 Page 9

OPS Top Findings NACC Region	
DESCRIPTION	EI
Implement Surveillance Programme for Foreign Air Operators and State AOC Holders	47.6
Performing inspections of all entities, involved in the transport of dangerous goods by air to confirm compliance with Annex 18	50
Regulatory requirements for operators to comply with interception orders from other States	57.2
Development of procedures to approve the dangerous goods training programme of AOC holders; and grant authorization to transport dangerous goods by air	66.7
The State to ensure air operators have established and maintained a flight data analysis programme as part of its SMS	68.4
The process for the issuance of exemptions to air operators.	70
The State to ensure that the air operator has established a safety management system	71.4

9 May 2014 Page 10

AIR Top Findings NACC	
DESCRIPTION	EI
Procedures for the validation of a certificate of airworthiness?	36.3
Procedures and approval of modifications and repairs	42.9
Regulations for all aircraft to comply with the noise certification standards in Annex 16, Volume I	42.9
Regulations for operations-derived equipment which are not part of the type certification of aircraft	42.9
Surveillance of Approved Maintenance Organizations (AMOs) and AIR operators	47.9
Availability of comprehensive procedures and checklists to airworthiness inspectors	47.6
Development of international standards for specialized maintenance activities such as welding and non-destructive testing (NDT)	52.4
industry guidelines for the proper usage of parts removed from an aircraft no longer in service	52.4
regulations and procedures for the approval of ETOPS	61.9
Review and approval of the maintenance procedures manual as part of the approval process for a maintenance organization	66.7
Evaluation of the airworthiness-related aspects for RVSM approval	66.7
Review and approval of the airworthiness-related elements of an MEL	66.7
9 May 2014	
Page 11	

AIG Top Findings NACC	
DESCRIPTION	EI
Develop and implement procedures to send incident data reports to ICAO for investigations into incidents to aircraft of a maximum mass of over 5 700 kg?	14.3
Adequate legislation for the independence of the investigation process.	19
Avoiding possible conflict of interest when using experts seconded by the State's CAA or other organizations in the State as investigators.	28.6
Memoranda of Understanding (MoUs) or other agreements with other States or with regional organizations to obtain the necessary personnel in an expeditious manner in the event of an accident to assist in AIG activities	28.6
Analysis of the information contained in its accident/ incident reports and the database to determine any required preventive actions	33.3
Develop and implement procedures to send accident data reports involving aircraft of a maximum mass of over 2 250 kg to ICAO.	33.3
Establishment of a database to facilitate the effective analysis of information obtained, including information drawn from incident reporting systems.	38.1
establish and implement a process for investigating the various types of accidents and serious incidents	38.1
The development of an organizational structure for the investigation of aircraft accidents and serious incidents	38.1
legislation to ensure the non-disclosure of investigation records (other than CVR and CVR recordings) for purposes other than aircraft accident or incident investigation	47.6
9 May 2014	
Page 12	

ANS Top Findings NACC	
DESCRIPTION	EI
Ensuring oversight over procedures specialists or service providers?	14.3
Ensuring that safety reviews are being regularly conducted by the service provider?	14.3
Ensuring that the SMS developed by the air traffic service (ATS) provider includes provisions for safety assessment to be carried out for any significant safety-related change to the ATS system	19
State establish an acceptable level of safety performance to be achieved in the provision of Air Traffic Services (ATS)	19
Ensuring that the entity providing the MET service has established a properly organized quality system	23
Ensuring oversight over the entity providing the cartographic service	23
Ensuring that the air traffic service (ATS) provider has developed and implemented a SMS	23
Has the State established a mechanism/system with time frame for elimination of deficiencies identified by SAR inspectorate staff?	28
Ensuring oversight over the entity operating CNS systems and facilities	28
Ensuring oversight over air traffic service (ATS)	33
Implementation of SMS for the air traffic service (ATS) provider	40

AGA Top Findings NACC	
DESCRIPTION	EI
establish and implement a mechanism to assess the outcomes of the conduct of risk assessments or aeronautical studies and issuance of exceptions.	14.3
Ensuring that aerodrome operators have a process for determining that a runway may be slippery when wet, including the minimum friction level for reporting and the type of friction measuring device used	14.3
establish and implement a mechanism to ensure that aerodrome operators maintain good friction characteristics and low rolling resistance on runways	19
Ensuring that aerodrome operators, as part of their SMS, monitor and analyse safety occurrences and trends and take appropriate action	20
CAA talking enforcement actions, if deficiencies found during surveillance activities are not rectified within a reasonable time by the aerodrome operator	28.6
Ensuring that the aerodrome operators provide training for fire fighting personnel, including live fire drills	28.6
A quality system in place to verify the accuracy of aerodrome data to ensure compliance with the regulations, and to ensure that the accuracy, for aeronautical data reported by the aerodrome operator are met throughout the data transfer process	28.6
Establish and implement a mechanism to ensure that all runway surroundings are safe for use by aircraft in the event of an aircraft overrunning or undershooting the runway	30
Ensuring that aerodrome operators implement the requirements that runway strips are free of objects unless they are needed for air navigation purposes and meet frangibility requirements	33.4
Establishment of a surveillance programme for the continuing supervision of the aerodrome operators.	38

NACC Monitoring Activities 2013-2014				
YEAR	ICVM	CSA Audit	Off Site Validations	CAP Updates
2013	8	1	-	2
2014	1	-	1	3

9 May 2014 Page 15

What is Expected?	
<ul style="list-style-type: none">• States to update their corrective action plans if not already done.• The majority of States in the Region to perform a self assessment on all Protocol Questions, particularly the new questions related to recent Annex amendments and now Annex 19 related to safety management provisions and the establishment of an SSP.	

9 May 2014 Page 16

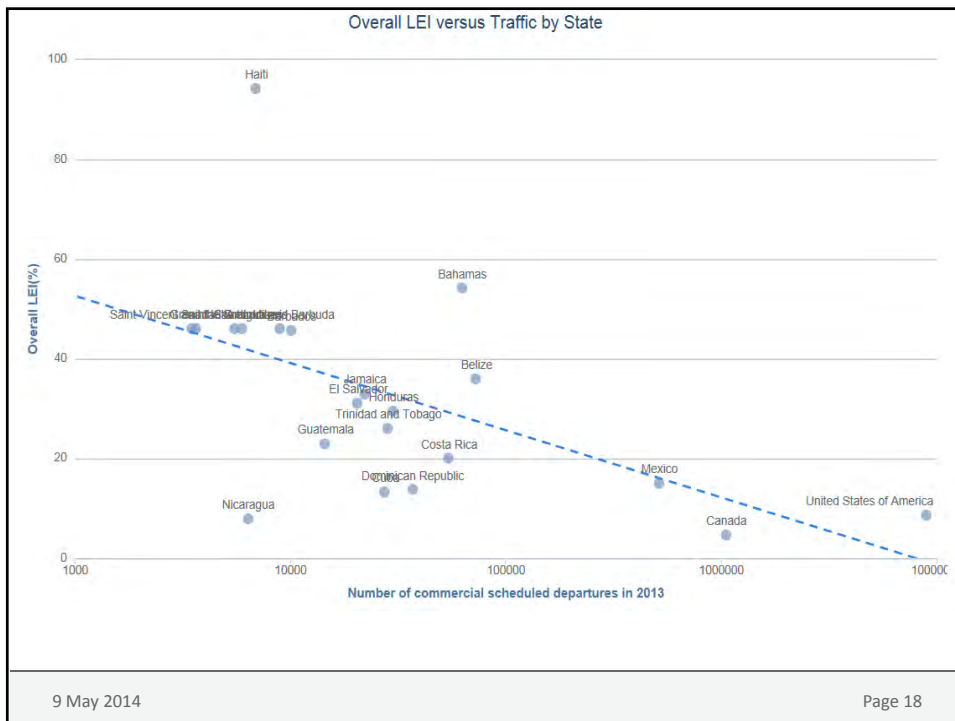


INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
 A United Nations Specialized Agency

Regional Analysis USOAP-CMA Results NACC

Thank you

Henry Gourdji
 Chief, Continuous Monitoring and Oversight
 Contact: hgourdji@icao.int





International Civil Aviation Organization
Organización de Aviación Civil Internacional



**Regional Aviation Safety Group — Pan America/
Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Pan América (RASG-PA)**

**RASG-PA FOCAL POINT REGISTRATION FORM/
FORMULARIO DE REGISTRO DE PUNTOS FOCALES DE RASG-PA**

1.	NAME/NOMBRE	
2.	POSITION/PUESTO	
3.	ORGANIZATION/ ORGANIZACIÓN	
4.	STATE/ESTADO	
5.	TELEPHONE/ TELÉFONO	
6.	E-MAIL/ CORREO ELECTRÓNICO	

**RASG-PA TEAMS FOCAL POINT REGISTRATION FORM/
FORMULARIO DE REGISTRO DE PUNTOS FOCALES DE LOS EQUIPOS DE RASG-PA**

Pan America — Regional Aviation Safety Team Meeting/ Pan-América - Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST)					
Name/ Nombre		Position/ Puesto		E-mail/ Correo Electrónico	
Annual Safety Report Team/Equipo a cargo del Informe Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT)					
Name/ Nombre		Position/ Puesto		E-mail/ Correo Electrónico	
Aviation Safety Training Team/ Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)					
Name/ Nombre		Position/ Puesto		E-mail/ Correo Electrónico	

Please send this form to: / Por favor envíe este formulario a:

E-mail: icaonacc@icao.int or/o info@rasg-pa.org

AVANCES EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL NAM/CAR RPBANIP Y LOS LOGROS ALCANZADOS POR LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS GRUPOS DE TAREA

- RPBANIP revisado con métricas y metas en conformidad con a la metodología ASBU de la OACI para aprobación por la Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), considerando la Declaración de Puerto España desarrollada por la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1)
- Alineación fomentada del plan de implementación nacional de acuerdo con el RPBANIP; varios Estados presentaron su progreso con sus planes nacionales
- Apoyo a la postura de la OACI para la CMR-2015, incluyendo la protección de la banda C y el apoyo de la recepción del satélite basado en Vigilancia dependiente automática-redifusión (ADS-B)
- Seguimiento de la implementación armonizada de cuestiones de navegación aérea para las Regiones NAM/CAR, revisar el avance de los grupos de implementación regionales (ANI/WG, E/CAR/CATG, Grupo MEVA de Gerencia Técnica (MEVA TMG), Grupo de Red Técnico del Caribe Oriental (E/CAR/NTG), y proyectos de MET y AGA) y aprobar los planes de acción correspondientes; las conclusiones de GREPECAS/16 y NACC/DCA/4 también fueron revisadas
- Revisión y actualización de los planes regionales de implementación -Navegación basada en la Performance (PBN); Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC); Sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS) (AMHS); Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC); Sistema de Gestión de Calidad (QMS) de la Gestión de Información Aeronáutica (AIM); certificación de aeródromos, etc.
- Elaboración de acuerdos para recolección de datos en las métricas de navegación aérea para los Cuadros de Mando Regionales de performance y el Plan Global de Navegación Aérea, incluyendo acciones para notificación de ahorro de combustible y reducción de emisiones de CO₂
- Actualización y seguimiento al estado de los convertidores del Plan de Vuelo (FPL) presentado en la Región CAR y actividades de mejora de comunicaciones AMS
- Apoyo a la implementación de funcionalidades CPDLC por el el Grupo de tarea del Documento de enlace de datos operacionales (GOLD) del ANI/WG
- Adopción de acuerdos sobre acciones para reducir incidentes de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y ocurrencias de Gran desviación de altura (LHD) y requerimientos de Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP) y del Doc 7030 – *Procedimientos Suplementarios Regionales*
- Adopción de directrices específicas para agilizar la implementación de navegación aérea en las Regiones NAM/CAR:
 - AIXM 5.1 modelo de intercambio de información
 - La fecha límite para la implementación ADS-B Out a más tardar en diciembre 2018
 - NAM ICD como el Documento de control de interfaz preferente en las Regiones NAM/CAR
 - Nueva revisión del esquema de direccionamiento CAR IPv4
 - Uso del documento GOLD, versión 2, para aplicaciones de enlace de datos
- Continuidad en la implementación de mitigación y resolución de actividades para la falta y duplicación de Planes de Vuelo, incluyendo la creación de un Grupo de monitoreo de Planes de Vuelo bajo el Grupo de tarea AIDC
- Seguimiento a los resultados de la Primera Reunión del Grupo de trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/1) y establecimiento del Grupo de trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG).



Declaración de Puerto España

1. La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), celebrada en Puerto España, Trinidad y Tabago, del 28 al 30 abril de 2014, convocada por la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la OACI y que contó con la participación de funcionarios de alto nivel que representan a **22** Estados y **9** organizaciones internacionales:
2. Considerando que, en conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares en todos los aspectos en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;
3. Tomando nota de los objetivos que se desean alcanzar por medio del Plan Global de Seguridad Operacional y el Plan Global de Navegación Aérea recientemente aprobados por el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
4. Teniendo en cuenta el papel fundamental que desempeña la aviación civil en el desarrollo socio-económico y de intercambio comercial para la integración regional;
5. Consciente que el crecimiento en el transporte aéreo continuará en la región y que incluirá eventos mundiales, que se desarrollarán en los próximos años que requieren de esfuerzos adicionales para mejorar aún más los indicadores de seguridad operacional de la aviación, eficiencia y seguridad de la aviación;
6. Consciente que el crecimiento del transporte aéreo plantea retos adicionales para la infraestructura tanto de aeropuertos como de la navegación aérea;
7. Consciente que para gestionar los procesos regionales tendientes a la implementación de mejoras operacionales en la navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación, se requiere del establecimiento de indicadores y metas claros;
8. Reconociendo que las Regiones NAM/CAR han logrado implementar exitosamente mecanismos regionales de cooperación técnica adoptando un enfoque conjunto para la resolución de problemas de interés común;



— 2 —

9. Consciente que la armonización de normas y procedimientos a nivel regional facilitará un ambiente colaborativo entre los Estados garantizando niveles de seguridad operacional de las Regiones y el logro de metas conjuntas;

10. Consciente de que las mejoras operacionales regionales en la navegación aérea producen eficiencia y seguridad operacional, y que el retraso en un Estado puede afectar negativamente al resto de los Estados;

11. Consciente que los objetivos hasta ahora alcanzados en la seguridad operacional requieren de acciones concretas para su sostenimiento; y

12. Considerando la conclusión acordada durante la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1) celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, del 18 al 19 de febrero de 2014.

13. La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) DECLARA su compromiso de alcanzar las siguientes metas:

Metas Regionales de Seguridad Operacional

1. Vigilancia de la Seguridad Operacional

- Promedio del 80% de la Implementación Efectiva (EI) regional a más tardar en diciembre de 2016
- Ningún Estado en la Región tendrá una EI del Elemento Crítico 3 del USOAP de la OACI (Personal de AAC) ni del Elemento Crítico 4 (Competencia de Inspectores) por debajo del 70% a más tardar en diciembre de 2016

2. Accidentes

- Utilizando como referencia el año 2010, reducir el riesgo de mortalidad para accidentes en la Región CAR de la Parte 121 u operaciones similares de transporte aéreo comercial en un 50% a más tardar en el año 2020



— 3 —

3. Excursiones de Pista
 - Reducir el porcentaje regional de las excursiones de pista en un 20% usando la tasa regional (2007-2012) como referencia a más tardar en diciembre de 2016
4. Certificación de Aeródromos
 - 48% de los aeródromos internacionales a ser certificados en la Región CAR a más tardar en diciembre de 2016
5. Implementación del Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP) y Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)
 - 60% de los Estados habrá implementado la Etapa 1 del SSP; aceptado los indicadores de la performance de la seguridad operacional relacionados con el SMS de los proveedores de servicios; y establecido un Nivel inicial aceptable de la performance de la seguridad operacional (ALoSP) a más tardar en diciembre de 2016
 - 60% de los proveedores de servicios habrá implementado la Etapa 1 de su SMS con un mínimo de procedimientos de gestión de riesgo funcional en la Etapa Reactiva a más tardar en diciembre de 2016

Metas Regionales de Navegación Aérea

1. Aproximación - Navegación basada en la Performance (PBN)
 - 80% de pistas con aproximación por instrumentos con Procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) con Navegación vertical barométrica Baro (VNAV) implementados por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar en diciembre de 2016

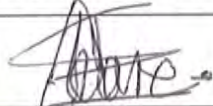
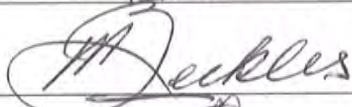

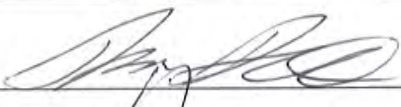
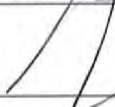
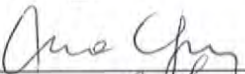


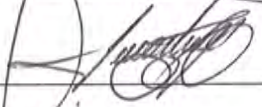
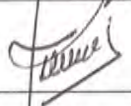
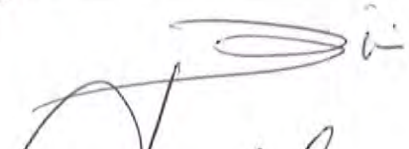
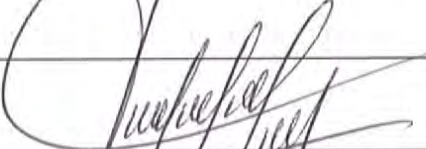
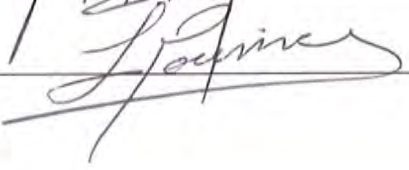


— 4 —

2. Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)
 - 100% de los Centros de control de área (ACC) dentro de las Regiones de información de vuelo (FIR) con medidas ATFM disponibles a más tardar en diciembre de 2018
3. Transición a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)
 - 100% de los elementos requeridos de la Hoja de Ruta – Fase I de los Servicio de Información Aeronáutica (AIS) al AIM implementados por los Estados a más tardar en diciembre de 2016.
4. Coordinación/Transferencia Digital Tierra-Tierra
 - 50% de los ACC dentro de las FIR aplicables habrán implantado por lo menos una interfaz para usar Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC)/Intercambio directo de datos (OLDI) con los ACC vecinos a más tardar en diciembre de 2016
5. Beneficio del Medio Ambiente
 - Alcanzar una reducción regional de emisiones de CO₂ de 40,000 toneladas por año a través de la implementación de PBN a más tardar en diciembre de 2016





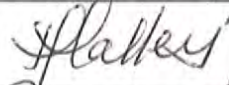
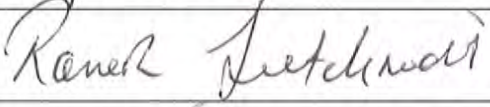

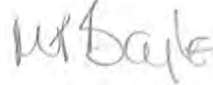

Firmada en Puerto España, Trinidad y Tabago, el 29 de abril de 2014.



State / Estado	Signature / Firma
Bahamas	
Barbados	
Belize / Belice	
Bermuda	
Canada / Canadá	
Costa Rica	
Cuba	
Curaçao / Curazao	
Dominican Republic / República Dominicana	
El Salvador	
France / Francia <i>for French Antilles / Antillas Francesas, Guadeloupe/Guadalupe, Martinique / Martinica, Saint Barthélemy / San Bartolomé and / y Saint Martin / San Martín</i>	
Guatemala	
Haiti / Haití	



— 6 —

State / Estado	Signature / Firma
Honduras	
Jamaica	
Mexico / México	
Nicaragua	
Sint Maarten	
Trinidad and Tobago / Trinidad y Tabago	
Turks and Caicos Islands / Islas Turcas y Caicos	
United Kingdom / Reino Unido <i>for Anguilla; British Virgin Islands / Islas Vírgenes Británicas, Cayman Islands / Islas Caimanes and / y Montserrat</i>	
United States / Estados Unidos	
ECCAA <i>for Antigua and Barbuda / Antigua y Barbuda, Granada, Saint Kitts and Nevis / San Kitts y Nevis, Saint Lucia/Santa Lucía and / y Saint Vincent and the Grenadines / San Vicente y las Granadinas</i>	