



OACI

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

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

NACC/DCA/06

INFORME FINAL

NASSAU, BAHAMAS, 10-12 DE MAYO DE 2016

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

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión.....	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural.....	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión.....	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo.....	ii-1
ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo.....	ii-2
ii.6 Orden del Día.....	ii-2
ii.7 Asistencia.....	ii-3
ii.8 Conclusiones y Decisiones.....	ii-4
ii.9 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 y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA y reuniones subregionales de Directores de Aviación Civil	
Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
Grupos regionales	
3.1 Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)	
3.2 Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)	
3.3 Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG)	
3.4 Otros asuntos regionales	
Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
Informe de rendición de cuentas de la Estrategia "Ningún país se queda atrás" (NCLB) NACC de la OACI	
4.1 Lecciones aprendidas	

Contenido	Página
4.2 Desarrollos y logros regionales de navegación aérea y de seguridad operacional	
4.2.1 Estado de implantación del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con un Enfoque de Observación Continua (CMA) y Soluciones de las deficiencias de la navegación aérea	
4.2.2 Informe de los Estados sobre el cumplimiento de las metas de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Declaración de Puerto España	
4.2.3 Informe de los Estados sobre la Certificación de Aeródromos	
4.2.4 Informe del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR ANI/WG)	
4.3 Revisión de Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL) de Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación y de Planes de Mejoramiento del Estado en Seguridad de la Aviación (SIP)	
4.4 Asistencia de Cooperación Técnica y apoyo a las regiones	
4.4.1 Proyecto RLA/09/801 — Implementación de los Sistemas de Navegación Aérea basado en la Performance para la Región CAR	
4.4.2 La Dirección de Cooperación Técnica y el Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV)	
4.5 Retos y necesidades de los Estados: elaboración de soluciones	
4.6 Otros asuntos NCLB	
Cuestión 5 del Orden del Día	5-1
Instrucción de Aviación de la OACI	
5.1 Instrucción mundial en aviación (GAT) de la OACI	
5.2 Otros asuntos de instrucción de aviación	
Cuestión 6 del Orden del Día	6-1
Protección del Medioambiente	
6.1 Estado de implementación y reporte de beneficios de los Planes de acción nacionales	
6.2 Otros asuntos medioambientales	
Cuestión 7 del Orden del Día	7-1
Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF): Necesidades de asistencia de los Estados y reunión de donadores	
Cuestión 8 del Orden del Día	8-1
Herramientas Estratégicas de Seguridad Operacional de la OACI para Directores	
Cuestión 9 del Orden del Día	9-1
Preparación para el 39 periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI	

Contenido	Página
Cuestión 10 del Orden del Día	9-1
Otros asuntos	
10.1 Resultados de las reuniones Diálogos de la aviación mundial (GLAD) de la OACI	10.1
10.2 Propuesta de Consolidación de reuniones subregionales de Directores de Aviación Civil	
10.3 Cuotas por Pagar de los Estados a la OACI	
10.4 Otros asuntos	

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/06) se llevó a cabo en el Meliá Nassau Beach Hotel, en Nassau, Bahamas, del 10 al 12 de mayo de 2016.

ii.2 Ceremonia inaugural

El señor. Keith O. Major, Director (a.i.) del Departamento de Aviación Civil de Bahamas pronunció palabras de bienvenida, haciendo hincapié en la asistencia y los beneficios de la estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB) NACC. El señor Melvin Cintron, Director Regional de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), comentó sobre el papel de liderazgo de la Oficina Regional NACC de la OACI con las actividades y asistencia NCLB, el informe de rendición de cuentas a presentar en esta reunión NACC/DCA/6 y el alcance de esta reunión para el compromiso de toda la región a la estrategia mencionada. Agradeció al Departamento de Aviación Civil de Bahamas por ser anfitrión de la reunión. El Hon. Glenys Hanna Martin, MP, Ministro de Transporte y Aviación dio unas palabras acerca de los retos de Bahamas y el papel de la aviación en el desarrollo de su país, y presentó al señor Rt. Hon. Perry G. Christie, Primer Ministro de Bahamas, quien reconoció el impacto positivo de la aviación en el ingreso principal de Bahamas, el turismo dio la bienvenida a los participantes al país e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

El señor. Keith O. Major de Bahamas presidió la plenaria de la reunión NACC/DCA/06. El señor Melvin Cintron, Director Regional de la Oficina Regional NACC actuó como Secretario de la Reunión y fue asistido por los Sres. Julio Siu, Director Regional Adjunto, Víctor Hernández, Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento y Rómulo Gallegos, Especialista Regional en Asistencia Técnica, todos de la Oficina NACC de la OACI. Los Sres. Iván Galán, Director, e Ignacio Iglesia, Jefe de Unidad de Implantación de Proyectos, ambos de Cooperación Técnica de la Sede de la OACI también asistieron a la reunión.

ii.4 Idiomas de Trabajo

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

ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 16:00 horas, con períodos de intermedio requeridos.

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 y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA y reuniones subregionales de Directores de Aviación Civil

Cuestión 3

del Orden del Día: Grupos regionales

- 3.1 Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)
- 3.2 Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)
- 3.3 Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG)
- 3.4 Otros asuntos regionales

Cuestión 4

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

- 4.1 Lecciones aprendidas
- 4.2 Desarrollos y logros regionales de navegación aérea y de seguridad operacional
 - 4.2.1 Estado de implantación del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con un Enfoque de Observación Continua (CMA) y Soluciones de las deficiencias de la navegación aérea
 - 4.2.2 Informe de los Estados sobre el cumplimiento de las metas de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Declaración de Puerto España
 - 4.2.3 Informe de los Estados sobre la Certificación de Aeródromos
 - 4.2.4 Informe del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR ANI/WG)
- 4.3 Revisión de Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL) de Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación y de Planes de Mejoramiento del Estado en Seguridad de la Aviación (SIP)
- 4.4 Asistencia de Cooperación Técnica y apoyo a las regiones

- 4.4.1 Proyecto RLA/09/801 — Implementación de los Sistemas de Navegación Aérea basado en la Performance para la Región CAR
- 4.4.2 La Dirección de Cooperación Técnica y el Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV)
- 4.5 Retos y necesidades de los Estados: elaboración de soluciones
- 4.6 Otros asuntos NCLB

**Cuestión 5
del Orden del Día: Instrucción de Aviación de la OACI**

- 5.1 Instrucción mundial en aviación (GAT) de la OACI
- 5.2 Otros asuntos de instrucción de aviación

**Cuestión 6
del Orden del Día: Protección del Medioambiente**

- 6.1 Estado de implementación y reporte de beneficios de los Planes de acción nacionales
- 6.2 Otros asuntos medioambientales

**Cuestión 7
del Orden del Día: Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF): Necesidades de asistencia de los Estados y reunión de donadores**

**Cuestión 8
del Orden del Día: Herramientas Estratégicas de Seguridad Operacional de la OACI para Directores**

**Cuestión 9
del Orden del Día: Preparación para el 39 periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI**

**Cuestión 10
del Orden del Día: Otros asuntos**

- 10.1 Resultados de las reuniones Diálogos de la aviación mundial (GLAD) de la OACI
- 10.2 Propuesta de Consolidación de reuniones subregionales de Directores de Aviación Civil
- 10.3 Cuotas por Pagar de los Estados a la OACI
- 10.4 Otros asuntos

ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 22 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR, 11 Organizaciones Internacionales, con un total de 80 delegados como se indica en la lista de participantes.

ii.8 Conclusiones y Decisiones

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

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

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

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

Lista de Conclusiones

Número	Título	Página
6/1	IMPLEMENTACIÓN DE UN MARCO REGULATORIO PARA LAS OPERACIONES DE LOS SISTEMA(S) DE AERONAVE NO TRIPULADA (UAS)	2-1
6/2	COMPARTICIÓN DE PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO PARA LA SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	2-2
6/3	IMPLEMENTACIÓN ASBU EN LAS REGIONES NAM/CAR	4-6
6/4	ESTABLECIMIENTO DE UNA RAI0 EN LA REGIÓN CAR	4-10
6/5	COMPARTIR INSPECTOR DE SEGURIDAD OPERACIONAL TRANSNACIONAL EN LA REGIÓN CAR Y LA IDENTIFICACIÓN DE MEJORAS CRÍTICAS DE USOAP	4-11
6/6	MEJORAS A LOS RSOO CAR Y APOYO REGIONAL A LAS MEJORAS SOBRE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD	4-12
6/7	TRABAJO EFECTIVO Y CONJUNTO SOBRE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Y MEJORAS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS AERÓDROMOS	4-12
6/9	APOYO DE FONODS POR LOS BANCOS	4-13
6/10	VIABILIDAD DE UNA ORGANIZACIÓN PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA ASOCIACIÓN DE ORGANIZACIONES DE INSTRUCCIÓN EN LAS REGIONES NAM/CAR (ATO/NACC)	5-2
6/11	PLANES DE ACCIÓN DE LOS ESTADOS SOBRE LAS ACTIVIDADES DE REDUCCIÓN DE EMISIONES CO ₂	6-2

ii.x Lista de Decisiones

Número	Título	Página
6/8	FIRMA DE LA DECLARACIÓN DE INTENCIÓN	4-12
6/12	CONSOLIDACIÓN DE REUNIONES SUBREGIONALES DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL (DCA)	10-2

ii.9 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-2016-naccdca6.aspx>

Número	Cuestión No.	NOTAS DE ESTUDIO		
		Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev. 2	1	Orden del Día Provisional y Horario de la Sexta Reunión de Directores De Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica u Caribe	26/04/16	Secretaría
NE/02	2	Seguimiento a las Conclusiones y Decisiones Vigentes de Reuniones NACC/DCA y Reuniones Subregionales de Directores de Aviación Civil	14/04/16	Secretaría
NE/03	9	Cómo establecer una orden del día sobre seguridad: Las responsabilidades de los Estados y un fundamento de una cultura de seguridad	19/04/16	Secretaría
NE/04	3.2	Resultados del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)	26/04/16	Vicepresidente de GREPECAS
NE/05	3.3	Actividades del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)	26/04/16	Secretaría
NE/06	5.1	Factibilidad para el Establecimiento de una Asociación De Organizaciones de Instrucción en las Regiones NAM/CAR (ATO-NACC)	29/04/16	Secretaría
NE/07	6.1	Planes de Acción de los Estados sobre las Actividades de Reducción de Emisiones CO ₂	21/04/16	Secretaría
NE/08	10.2	Propuesta de Consolidación de Reuniones DCA Subregionales	26/04/16	Secretaría
NE/09	10.3	Cuotas por pagar de los Estados a La OACI	11/04/16	Secretaría
NE/10	9	Áreas de Interés para Los Estados Unidos en la 39a Asamblea de la OACI	28/04/16	Estados Unidos
NE/11	6.2	Posición de ALTA con respecto al Global Market Based Measure (GMBM)	29/04/16	ALTA
NE/12	10.4	Normativa Inteligente: Desencadenando la promesa de la Aviación en América Latina	29/04/16	IATA/ALTA
NE/13	5.1	Taller sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional de los Servicios de Navegación Aérea	10/06/16	Secretaría
NE/14	4.2.4	Implementación ASBU en la Región NACC	06/06/16	Grupo Ad Hoc ASBU del ANI/WG

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	04/06/16	Secretaría
NI/02	4.2.1	Una Aproximación a los Resultados de Cuba en el Enfoque de Observación Continua Realizado por el IACC del Cumplimiento del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI	31/03/16	Cuba
NI/03	4.2.2	Estado de Cumplimiento por Cuba de las Metas Regionales de Seguridad Operacional y Navegación Aérea Acordadas en Puerto España	31/03/16	Cuba
NI/04	10.1	Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD) de la OACI	21/04/16	Secretaría
NI/05 Rev.	5.1	Estado del Programa TRAINAIR Plus (TPP)	03/06/16	Secretaría
IP/06	4.2.4	Establishment of the Caribbean Regional Implementation Group for Air Traffic Flow Management (ATFM) / Collaborative Decision Making (CDM) (disponible únicamente en inglés)	02/06/16	CANSO
NI/07	4.2.4	Optimización y Armonización de la Separación Longitudinal Mínima en la NAM/CAR/SAM	29/04/16	IATA
IP/08	4.2.2	Status of compliance of Haiti with the POS Declaration (disponible únicamente en inglés)	03/06/16	Haiti
IP/09	4.2.4	CANSO Emergency Response Planning Guide (disponible únicamente en inglés)	03/06/16	CANSO
IP/10	9	U.S. Working Papers for the 39 th Assembly (disponible únicamente en inglés)	03/06/16	Estados Unidos
IP/11	4.2.4	Automatic dependent surveillance – Broadcast (ADS-B) Out; ensuring preparedness for the 2020 equipage mandate (disponible únicamente en inglés)	02/06/16	Estados Unidos
IP/12	4.2.4	Integration of Unmanned aircraft systems (UAS) (disponible únicamente en inglés)	03/06/16	Estados Unidos
NI/13	5.1	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas: Actividades e Iniciativas Encaminadas a la Colaboración entre los Estados.	06/06/16	República Dominicana
IP/14	4.2.2	Status of Compliance Curaçao (disponible únicamente en inglés)	11/06/16	Curacao

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
1 Rev.	4.1	Informe de Rendición de Cuentas y Desempeño de la Oficina Regional NACC de la OACI a los Estados Miembros	Secretaría
2 Rev. 2	4.2 & 4.3	NCLB: Desarrollos y logros regionales en la navegación aérea/ seguridad operacional/ seguridad de la aviación	Secretaría
3	4.4	Asistencia de Cooperación Técnica y apoyo a las Regiones	Secretaría
4	3.1	Actualización del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA)	Secretaría
5	4.5	Desafíos y necesidades de los Estados: Desarrollando soluciones	Secretaría
6	4.5	Organización Regional de investigación de accidentes e incidentes – RAIO - Enfoque Regional CAR	Secretaría
7	8	Herramientas estratégicas de Seguridad operacional de la OACI para Directores	Secretaría
8	9	Preparación para el 39o periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI	Secretaría
9	7	Segundo Foro Mundial Sobre Aviación de la OACI IWAF2016	Secretaría
10 Rev.	4.5	Topics for discussion for DCA 6 (disponible únicamente en inglés)	Países Bajos
11	4.5	Sistema Aeronáutico Y Marítimo De Búsqueda Y Salvamento De La República De Cuba	Cuba
12	4.5	ACI (disponible únicamente en inglés)	ACI
13	4.5	How can the world bank support you? (disponible únicamente en inglés)	Banco Mundial
14	4.2	FAA Caribbean Initiative (disponible únicamente en inglés)	Estados Unidos
15	3.1	ALTA-IATA Trend Sharing Program (disponible únicamente en inglés)	IATA
16	-----	Revisión de los Proyectos de Conclusiones y Decisiones	Secretaría

LISTA DE PARTICIPANTES

ARUBA

Edwin Kelly

BAHAMAS

Lorraine Armbrister
Charles Albury
Keith O. Major
Wendy Major
Fredrick Lightbourn
Milo B. Butler III
Vivian Miller
Mervin J. Hutchinson
Monique Hepburn
Andrew Bonaby
Errol R. Martin
Juliea R. Brathwaite-Rolle
Colyn Brown
Philip McPhee
Jacqueline Munroe
Dudley Pratt
Lashan Dia Crystal Gray
Lorenzo Carroll
David I. Ferguson
Hubert Adderley

BARBADOS

Kingsley Nelson

BELIZE / BELICE

Lindsay Garbutt
Gilberto Orlando Torres

COSTA RICA

Enio Cubillo Araya

CUBA

Alfredo Cordero Puig
Iván González Valdés

CURACAO / CURAZAO

Oscar Derby
Ruviana M. N. Zimmerman

DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA

Santiago Rosa
Francisco Bolivar León
Juan Thomas

ECCAA

Donald McPhail
Charles Anthony Meade
Rudyard Ashe

EL SALVADOR

Jorge Alberto Puquirre

FRANCE / FRANCIA

Philippe Guivarch
Jean-Michel Pubellier
Stéphane Durand

GUATEMALA

Gerardo Berganza Radford

HAITI

Jean Lemerque Pierre
Jacques Boursiquot
Marc Paulémon

HONDURAS

Jose Israel Navarro

JAMAICA

Nari Williams-Singh

MEXICO / MÉXICO

Jorge Romero García

NICARAGUA

Carlos Salazar
Leónidas Durarte
Elizabeth Lemus

SINT MAARTEN

Louis Halley

TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO

Ramesh Lutchmedial
Glenn Patrick Wicks

TURKS AND CAICOS ISLANDS / ISLAS TURCAS Y CAICOS

Thomas A. Swann

UNITED KINGDOM / REINO UNIDO

Maria Boyle
Mark Baker

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS

Michael Huerta
Dan Smiley
Christopher Barks
John Barbagallo
John R. Dermody
Ed Rodriguez
Michelle Westover
Larry Mizel
Bert Williams
Dwayne Murray

ACI-LAC

Javier Martinez Botacio

ALTA

Eduardo Iglesias

CANSO

Javier Alejandro Vanegas

CARICOM

Pauline Yearwood

COCESNA

Jorge Vargas
Kenworth Tillett
Juan Carlos Trabanino
Mario Martínez

IATA

Carlos Cirilo
Annaleen Bobb

ICCAIA

Ana Maria Persiani

IFALPA

Alfonso Sierra Candela

Rockwell Collins

Manny Gongora

UNDG

Bruno Pouezat

WORLD BANK / BANCO MUNDIAL

Shruti Vijayakumar

ICAO SECRETARIAT/SECRETARÍA DE LA OACI

Melvin Cintron
Ivan Galán
Julio Siu
Víctor Hernández
Romy Gallegos
Ignacio Iglesia

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
ARUBA		
Edwin Kelly Director	Department of Civil Aviation	Tel. + 1 297-583-2665 E-mail Edwin.kelly@dca.gov.aw
BAHAMAS		
Lorraine Armbrister Permanent Secretary	The Bahamas	Tel. + 1 242-397-5528 E-mail lorrainearmbrister@bahamas.gov.bs
Charles Albury Under Secretary	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1 242 3975501 E-mail charlesalbury@bahamas.gov.bs
Keith O. Major Director of Civil Aviation (Ag.)	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1 242 397 4714 E-mail komajorats@gmail.com; keithmajor@bahamas.gov.bs
Wendy Major Chief Operations Officer	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1 242-377-2004/5 E-mail wendymajor@bahamas.gov.bs
Fredrick Lightbourn Chief Operations Officer CAD	Bahamas Civil Aviation	Tel. + 1 242 377 200 4/5 E-mail fredricklightbourn@hotmail.com
Milo B. Butler III General Manager	Bahamas Airport Authority	Tel. + 1 242 692 7000 E-mail mbutler@airportsbahamas.com
Vivian Miller Dept. GM Airport Authority Mg.	Bahamas Airport Authority	Tel. + 1 242 424-2353 E-mail vivianm770@gmail.com
Mervin J. Hutchinson Aviation Security Consultant	Bahamas Airport Authority	Tel. + 1 2423975500 E-mail Jerryhutchinson2002@yahoo.com
Monique Hepburn Sr. Administrator	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1 242 397 4712 E-mail mosshepburn@bahamas.com
Andrew Bonaby Security NCMC	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. +1 242 397 4700 E-mail bonabyandrew@gmail.com
Errol R. Martin Chief Operations Officer	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1 242 350 4210 E-mail Martin.errol@gbacbahamas.com
Juliea R. Brathwaite-Rolle ICAO Technical Safety Coordinator	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1-242-397-5501 E-mail jbrathwaite.fsi@gmail.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Colyn Brown Operations Officer/ O.I.C A.I.S.	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1 242 3974713 E-mail Colyn55@live.com
Philip McPhee Eleuthera Airport Manager	Eleuthera Airport	Tel. + 1 242 334 2899 E-mail philmacbahamas@live.com
Jacqueline Munroe Aerodromes & Ground Aids Acting Manager	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1 242-397-4744 E-mail Jmunroe.fsi@gmail.com
Dudley Pratt Chief Maintenance Superintendent	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1 242 3768978 E-mail dudleyhspratt@gmail.com
Lashan Dia Crystal Gray President	Bahamas Air Traffic Controllers Union	Tel. + 1 242 427-4105/0865 E-mail batcupresident@gmail.com
Lorenzo Carroll Senior Air Traffic Controller/CAD Project Liaison, Vice President	Bahamas Air Traffic Controllers Union	Tel. + 1 242 377 2003/477-7373 E-mail wrenzo37@gmail.com
David I. Ferguson Operations Officer	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1 242 377 2007 E-mail deltafoxtrot49@hotmail.com
Hubert Adderley Manager, Flight Standards	Bahamas Civil Aviation Department	Tel. + 1 242 397 4700 E-mail hadderley.fsi@gmail.com
BARBADOS		
Kingsley Nelson Director Of Civil Aviation	Barbados Civil Aviation Department	Tel. + 1 246 535-0001 E-mail Kingsley.Nelson@barbados.gov.bb
BELIZE / BELICE		
Lindsay Garbutt Director Of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	Tel. + 501-225-4928 E-mail Lindsay.garbutt@civilaviation.gov.bz
Gilberto Orlando Torres Deputy Director Of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	Tel. + 501-225-2014/621 6850 E-mail gilberto.torres@civilaviation.gov.bz
COSTA RICA		
Enio Cubillo Araya Director General	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 506 22-90-2356/0090/428035 E-mail ecubillo@dgac.go.cr
CUBA		
Alfredo Pablo Cordero Puig Presidente	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	Tel. + 53 78381140 E-mail alfredo.cordero@iacc.avianet.cu

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Iván González Valdés Subdirector de Aeronavegación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	Tel. + 53 78381121 E-mail ivan.gonzalez@iacc.avianet.cu
CURACAO / CURAZAO		
Oscar Derby Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 5999 839 3319 E-mail oscar.derby@gobiernu.cw ; oderby.ccaa@gmail.com
Ruviana M. N. Zimmerman Aviation Safety Project Manager	Civil Aviation Authority	Tel. + 5999 8393319 E-mail rzimmerman.ccaa@gmail.com / ruviana.zimmerman@gobiernu.cw
DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA		
Santiago Rosa Subdirector General	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 809-274-4322 E-mail srosa@idac.gov.do
Francisco Bolivar León	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 809 2744322 ext 2136 E-mail bleon@idac.gob.do
Juan Thomas Director	Instituto Dominicano de Aviación Civil / Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA)	Tel. + 809 7961932/ 6331100 EXT 2184 E-mail jthomas@idac.gov.do
ECCAA		
Donald McPhail Director General	ECCAA	Tel. + 268-462-3401/0000 E-mail contact@eccaa.aero or dmcphail@eccaa.aero
Charles Anthony Meade Director – Air Navigation Services	ECCAA	Tel. + 268-462-0000 E-mail contact@eccaa.aero OR ameade@eccaa.aero
Rudyard Ashe Manager – Communication Navigation & Surveillance Unit	ECCAA	Tel. + 268-462-0000 E-mail contact@eccaa.aero OR rashe@eccaa.aero
EL SALVADOR		
Jorge Alberto Puquirre Director Ejecutivo	Autoridad de Aviación Civil	Tel. + (503) 25654406 E-mail jpuquirre@aac.gob.sv
FRANCE / FRANCIA		
Philippe Guivarch Director Civil Aviation	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile – Antilles-Guyane	Tel. +596596556010 E-mail Philippe.guivarch@aviation-civile.gouv.fr
Jean Michel Pubellier Deputy Director	Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA)	Tel. + 596 696 93 60 72 E-mail Jean-michel.pubellier@aviation-civile.gouv.fr
Stephane Durand Director executive	DSNA-Services	Tel. +33689044969 E-mail Stephane.durand@dsnaservices.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
GUATEMALA		
Gerardo Berganza Radford Subdirector Técnico Operativo	Dirección de Aeronáutica Civil	Tel. + 502 2321-5000 E-mail gb@dgac.gob.gt
HAITI		
Jean Lemerque Pierre Director General	OFNAC	Tel. + 509 2910-2229 E-mail Direction.generale@ofnac.gouv.ht
Jacques Boursiquot Director of Air Navigation	OFNAC	Tel. + 509 2910-2229 E-mail Jacques.boursiquot@ofnac.gouv.ht
Marc Paulémon Technical Adviser	OFNAC	Tel. + 509 2910-2229/4890 9543 E-mail Paulemo46@hotmail.com
HONDURAS		
José Israel Navarro Carrasco Director General	Agencia Hondureña de Aviación Civil	Tel. + 504 2233-1115 E-mail jnavarro@ahac.gob.hn ; capinave@yahoo.com
JAMAICA		
Nari Williams-Singh Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 1876 920 2250 E-mail Nari.williams-singh@jcaa.gov.jm
MEXICO / MÉXICO		
Jorge Romero García Director General Adjunto De Seguridad Aérea	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 5255 50 11 64 02 E-mail jromerog@sct.gob.mx
NICARAGUA		
Carlos Salazar Director General	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + 505 227 68580 E-mail eoaci@inac.gob.ni ; dg@inac.gob.ni
Leónidas Durarte	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + 505 2276-8587 E-mail lduarte@inac.gob.ni
Elizabeth Lemus FUNCIONARIA DEL INAC	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + 505 2275 - 7090 E-mail dg@inac.gob.ni
SINT MAARTEN		
Louis Halley Department Head	Director of Civil Aviation Shipping and Maritime	Tel. + 17215205339 E-mail Louis.halley@sintmaarten.org

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO		
Ramesh Lutchmedial Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 1 868 668 8822 Cell + 1 868 680 8634 E-mail dgca@caa.gov.tt
Glenn Patrick Wicks Managing Director	The Wicks Group	Tel. + 202 457 7790 E-mail gpwicks@wicks-group.com
TURKS AND CAICOS ISLANDS / ISLAS TURCAS Y CAICOS		
Thomas A. Swann Managing Director	TCI Civil Aviation Authority	Tel. + 649-946-2137 E-mail tswann.caa@tcipay.tc
UNITED KINGDOM / REINO UNIDO		
Maria Boyle Chief Executive Officer	Air Safety Support International	Tel. + 44 1293 897001 E-mail maria.boyle@airsafety.aero
Mark Baker Safety Development Manager	Air Safety Support International	Tel. + 44 1293 897019 E-mail mark.baker@airsafety.aero
UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS		
Michael Huerta Administrator	Federal Aviation Administration	Tel. + 1202 267 3111 E-mail Michael.huerta@faa.gov
Dan Smiley Vice President, ATO System Operations Services	Federal Aviation Administration	Tel: + 1202-267-0527 Email: dan.smiley@faa.gov
Christopher Barks Director, Western Hemisphere	Federal Aviation Administration	Tel: +507-317-5370 Email: christopher.barks@faa.gov
John Barbagallo Deputy Director of Flight Standards Policy	Federal Aviation Administration	Tel: + 1202-267-3651 Email: john.barbagallo@faa.gov
John R. Dermody Deputy Director, Airport Safety and Standards	Federal Aviation Administration	Tel. + 1202 267-8874 E-mail John.dermody@faa.gov
Ed Rodriguez Senior Representative	Federal Aviation Administration	Tel: + 1954 900 5306 Email: ed.rodriguez@faa.gov
Michelle Westover Foreign Affairs Specialist Office of International Affairs	Federal Aviation Administration	Tel: + 202-267 0952 Email: michelle.westover@faa.gov
Larry Mizel TSAR – the Bahamas	Transportation Security Administration	Tel: + 1 571-227-2186, +804 807 7221 Email: Larry.Mizel@tsa.dhs.gov

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Bert Williams TSAR – South Caribbean, Jamaica, and British Overseas Territories	Transportation Security Administration	Tel: + 954-874-7124/202-215 0481 Email: Bert.Williams@tsa.dhs.gov
Dwaine Murray Regional Analyst (OGS)	Transportation Security Administration	Tel: + 571-227-3623/202-679 8531 Email: Dwaine.Murray@tsa.dhs.gov
ACI-LAC		
Javier Martinez Botacio Director General	ACI-LAC	Tel. + 507 830-5657 / 58 E-mail jmartinez@aci-lac.aero
ALTA		
Eduardo Iglesias Executive Director	ALTA	Tel. + 1 786 388-0222 E-mail eiglesias@alta.aero
CANSO		
Javier Alejandro Vanegas Director para Latinoamérica y el Caribe	CANSO	Tel. + 52 55 57865517 E-mail Lamcar@canso.org
CARICOM		
Pauline Yearwood Deputy Programme Manager, Transportation	CARICOM Secretariat	Tel. + 592 222 0001 – 75 ext. 2670 Cell: 592 661-4509 E-mail Pauline.yearwood@caricom.org
COCESNA		
Jorge Vargas Presidente	COCESNA	Tel. + 504 2275-7090 E-mail presidencia@cocesna.org
Kenworth Tillett Miembro Del Consejo Directivo	COCESNA	Tel. + 504 2275-7090 E-mail presidencia@cocesna.org
Juan Carlos Trabanino Director Agencia Centroamericana de Navegación Aérea (ACNA)	COCESNA	Tel. + 504 2275-7090 E-mail juan.trabanino@cocesna.org
Mario Ruben Martinez Guardado Director ICCAE	COCESNA/ ICCAE	Tel. + 503 2505-3802 E-mail mario.martinez@cocesna.org
IATA		
Carlos Cirilo Regional Director, Safety And Flight Operations, The Americas	IATA	Tel. + 1 786 427 8347 E-mail ciriloc@iata.org
Annaleen Bobb Area Manager, Caribbean	IATA	Tel. + 1 7864131038 E-mail bobba@iata.org

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
ICCAIA		
Ana María Persiani AIREON Regional Director, Latin America and Caribbean	ICCAIA CNS/ATM Committee	Tel. + 1703 358 1007/ +1480 427 5658 E-mail ana.persiani@aireon.com
IFALPA		
Alfonso Sierra Candela Regional Vice President CAR/West	IFALPA	Tel. + 52 55 5091 5954/+521818 35266774 E-mail circe.gomez@aspa.org.mx ; sierra-ja@yahoo.com
Rockwell Collins		
Manny Gongora Director, Aviation Solutions, Latin America & Caribbean	Rockwell Collins	Tel. +1.305.263.5772 E-mail mgongora@arinc.com
United Nations Development Group		
Bruno Pouezat UN Resident Coordinator and UNDP Resident Representative for Jamaica	United Nations Development Group	Tel. + 876.978.2390-8 E-mail bruno.pouezat@one.un.org
World Bank / Banco Mundial		
Shruti Vijayakumar Transport Specialist	World Bank	Tel. +1-202-458-5735 E-mail svijayakumar@worldbank.org
ICAO / OACI		
Melvin Cintron Regional Director Director Regional	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icaonacc@icao.int
Ivan Galán Director, Technical Cooperation Bureau Director de Cooperación Técnica	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 514 954 8219 E-mail cmendoza@icao.int Web www.icao.int
Julio Siu Deputy Regional Director Director Regional Adjunto	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jsiu@icao.int
Víctor Hernández Regional Officer, ATM/SAR Especialista Regional, ATM/SAR	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail vhernandez@icao.int
Rómulo Gallegos Regional Officer, Technical Assistance Especialista Regional en Asistencia Técnica	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail rgallegos@icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Ignacio Iglesia Head, Project Implementation Unit	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 514 954 8348 E-mail iiglesia@icao.int Web www.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 Secretaría subrayó que para 2016, la Reunión NACC/DCA/6 fue acordada de manera extraordinaria por todos los Directores Generales en lugar de las reuniones subregionales de Directores de Aviación Civil. El Orden del día provisional, horario y los métodos de trabajo han cambiado para asegurar una máxima participación por parte de los Estados e invitados, llegando al mismo tiempo a consenso sobre resultados que promoverán el éxito regional en sus temas de aviación. 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 y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA
y reuniones subregionales de Directores de Aviación Civil**

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

2.2 Los resultados de este seguimiento se presentan en el **Apéndice B** a este informe. Las conclusiones adoptadas por a Reunión son las siguientes:

**CONCLUSIÓN
NACC/DCA/6/1**

**IMPLEMENTACIÓN DE UN MARCO REGULATORIO PARA LAS
OPERACIONES DE LOS SISTEMA(S) DE AERONAVE NO TRIPULADA
(UAS)**

Que, considerando el uso de tecnologías emergentes de la industria para las operaciones de Sistema(s) de aeronave no tripulada (UAS):

- a) los Estados de las Regiones NAM/CAR establezcan para diciembre de 2017 un marco normativo para las operaciones de UAS en el espacio aéreo ATS y aeródromos internacionales de su jurisdicción, que incluya:
 - i. la implementación de mecanismos de gestión de riesgos de la seguridad operacional relacionados con la operación de los sistemas UAS;
 - ii. Utilizar los mecanismos existentes con el propósito de compartir la información crítica relacionada con las operaciones de UAS y las restricciones del uso del espacio aéreo;
 - iii. Facilitar los medios educativos en los medios de comunicación y otras herramientas para los usuarios con respecto a las operaciones de UAS;
 - iv. Conducir evaluación de riesgos sobre el uso no regulado de los UAS en las cercanías de los aeródromos;
 - v. apoyar la coordinación de las autoridades cívico-militares para asegurar la seguridad operacional de las aeronaves civiles, como se señala en la Cir 330 — Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo; y usar la referencia de la OACI - Doc 10019 — *Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)*, según sea necesario; y
- b) la Oficina Regional NACC de la OACI coordine con Estados Unidos y la CLAC, la participación de los Estados NAM/CAR en el taller de Manejo de Riesgo; Drones (FAA-CLAC) a realizarse del 25 - 28 de julio de 2016; así como la organización de un evento regional para la regulación y operación para los UAS para el 2017.

CONCLUSIÓN
NACC/DCA/6/2**COMPARTICIÓN DE PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO PARA LA SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

Que, con el fin de mejorar los programas de entrenamiento para los inspectores en seguridad operacional:

- a) los Estados de la Región CAR:
 - i. determinen las necesidades de instrucción del personal involucrado en la supervisión de la seguridad operacional;
 - ii. identifiquen los centros de instrucción con capacidad de impartir la capacitación adecuada sobre la supervisión de la seguridad operacional acorde a los requisitos del Anexo 19;
 - iii. compartan los planes y programas de instrucción con otros Estados a fin de incrementar la capacidad regional de supervisión de la seguridad operacional;
- b) el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG), analice las Necesidades de Instrucción sobre la supervisión de la seguridad operacional en la Regiones NAM/CAR; y
- c) se presenten los resultados de las acciones a) y b) a la reunión NACC/DCA/7.

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

Grupos regionales

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

3.1.1 La Reunión tomó nota del papel del RASG-PA (P/04), el cual apoya la implementación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) desde una perspectiva regional, sirve como punto focal para coordinar todos los esfuerzos y programas regionales destinados a mitigar los riesgos de seguridad operacional, evitando la duplicación de esfuerzos mediante el establecimiento de programas regionales de cooperación en seguridad operacional para reducir tanto las cargas financieras como de recursos humanos en los Estados al tiempo que ofrece mejoras de seguridad operacional medibles.

3.1.2 RASG-PA produce inteligencia sobre seguridad operacional proveniente de diferentes fuentes para reducir el riesgo de mortalidad en la aviación comercial, garantizando el establecimiento de prioridades, la coordinación y la implementación de iniciativas de mejora de la seguridad operacional orientadas en datos en la Región Panamericana, tales como

- Salida de pista (RE)
- Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)
- Pérdida de control en vuelo (LOC-I)
- Colisión en el aire (MAC)

3.1.3 Algunos proyectos RASG-PA son:

- Uso uniforme de la fraseología normalizada en español e inglés de acuerdo con los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) de la OACI
 - Talleres con Pilotos/ control de tránsito aéreo (CTA) a realizarse
- Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA) en Centroamérica
 - A ser implementado en todos los Estados de Centroamérica
- Garantía de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA) Programa en Centroamérica (PASO en Costa Rica)
 - A ser adoptado en otros Estados
- Proyecto de Información de Seguridad Operacional en las Regiones CAR y SAM
 - Actividad de grupos focales – en proceso

3.1.4 ALTA and IATA presentaron su programa conjunto de compartición de tendencias, en el cual el 85% de las aerolíneas están participando en el programa y los datos de sus aeronaves se captura para el Aseguramiento/Garantía de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA), sin saber de qué aerolínea o aeronave proviene para mantener la confidencialidad. El análisis de riesgo se basa en estos datos. El pronóstico de tránsito aéreo muestra que se duplicará en los próximos 10 años y no habrá crecimiento en términos de infraestructura, y los aeropuertos ya tienen una gran cantidad de operaciones. ALTA e IATA buscan de manera pro activa identificar situaciones para desarrollar oportunidades y planes de trabajo para mitigar las ocurrencias.

3.1.5 El Presidente de RASG-PA subrayó que este programa permite el acceso a datos de seguridad operacional que, como AAC, normalmente no se puede acceder. Gracias a el programa, las tendencias y los riesgos se analizan por personal especializado quien verifica que las tendencias constituyen un riesgo. Los datos disponibles de seguridad operacional de RASG-PA permiten soluciones para mejorar la seguridad operacional en los Estados.

3.1.6 La Reunión tomó nota que aún hay algunas áreas de riesgo que involucran soluciones de la industria, otras como las excursiones de pista y Colisión en el aire requieren soluciones gubernamentales y de las AAC. En este sentido, Estados Unidos subrayó que el Programa de Acción para la Seguridad Operacional (PASO) de Costa Rica ha acogido e implementado de manera eficiente la metodología de RASG-PA.

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

3.2.1 Bajo la NE/04, el Vicepresidente de GREPECAS presentó las Conclusiones y Decisiones de las Reuniones GREPECAS/17 y PPRC/3, a cuya implementación se le está dando seguimiento principalmente por el Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG) y sus Grupos de Tarea, y coordinada por la Oficina Regional NACC de la OACI.

3.2.2 De la misma manera, el monitoreo y reporte de las Metas de navegación aérea fue informado, enfatizando los resultados de los grupos de tarea del ANI/WG y el prototipo de página web en el sitio de la Oficina Regional NACC: <http://www.icao.int/NACC/Pages/Implementation-Targets.aspx>.

3.2.3 El estado actual del desarrollo e implementación *del* e-ANP CAR/SAM (Doc 8733) fue presentado, resaltándose:

- *el Volumen I del e-ANP CAR/SAM fue aprobado por el Presidente del Consejo de la OACI el 4 de abril de 2016* y está disponible en el sitio web de la Oficina Regional NACC de la OACI en: <http://www.icao.int/NACC/Pages/namcar-eANPV1.aspx>
- el estado actual de la implementación de los Volúmenes II y III se muestra en el Apéndice C a la NE/04
- la revisión y finalización oportuna del e-ANP se ha llevado a cabo exitosamente con el apoyo de los Puntos de Contacto (PoC) designados por los Estados

3.2.4 Para la Región NAM, la Oficina Regional NACC de la OACI, en conjunto con Canadá y Estados, ha conducido diversas teleconferencias y reuniones informales para desarrollar el e-ANP NAM electrónico. El Volumen I provisional está casi finalizado, el Volumen II está todavía en desarrollo y ya se desarrolló una versión provisional del Volumen III, la cual incluye un manual ASBU.

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

3.3.1 Bajo NE/05, la Reunión tomó nota de las conclusiones de la Quinta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/5), celebrada en Lima, Perú, del 3 al 5 de junio de 2015, mismas cuyo estado de implementación se revisará en la próxima reunión AVSEC/FAL/RG/6 (6 y 7 de junio de 2016, Ciudad de México). El estado de implementación de las conclusiones del AVSEC/FAL/RG/5 aparece en el Apéndice de la mencionada nota. Se hizo hincapié en que sobre la Conclusión 5/1 sólo 10 Estados han firmado el MOU del *Programa Universal de Auditoria de la Seguridad de la Aviación y el Enfoque de Monitoreo Continuo (USAP-CMA)* lo que nos deja en desventaja con otras regiones. Los Estados deberían enviar a la brevedad el MOU firmado a la Sede de la OACI. La Reunión comentó sobre las otras conclusiones según lo siguiente:

- Conclusión 2: No todos los Estados han podido establecer objetivos de corto y mediano plazo dentro del *Programa Sistemas de Gestión de la seguridad de la aviación (SeMS)*.
- Conclusión 3: se revisará este proyecto coordinado por Brasil en la próxima reunión de grupo.
- Conclusión 4: se ha invitado a los Estados que no lo han hecho a implementar la norma
- Conclusión 5 faltan Estados por responder al cuestionario
- Conclusión 6 CIASA está trabajando para desarrollar un programa de instrucción en facilitación y la guía para el facilitador, se va a revisar en la próxima reunión del Grupo.
- Conclusión 7 Se revisará el plan estratégico del AVSEC/FAL/RG
- Conclusión 8 Falta información de los Estados

3.3.2 La Reunión alentó a las AAC de los Estados a atender las solicitudes de la OACI respecto a compartir la información, y apoyar la participación de las unidades AVSEC y FAL en las actividades y proyectos del AVSEC/FAL/RG con el fin de mejorar los sistemas AVSEC/FAL de sus Estados.

3.4 Otros asuntos regionales

3.4.1 No se discutieron otros asuntos.

**Cuestión 4 del
Orden del Día**

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

4.1 Lecciones aprendidas

Informe de Rendimiento Oficina Regional NACC

4.1.1 Bajo la P/01, la Secretaría presentó el informe de rendición de cuentas de la Oficina Regional NACC de la OACI informando sobre el progreso de la Estrategia NACC Ningún país se queda atrás (NCLB) alcanzado al día de hoy. Este informe se enfocó en el desempeño regional y el estado de Implementación efectiva (EI) basado en la recolección de datos del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional - Enfoque de observación continua (USOAP-CMA), del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación - Enfoque de observación continua (USAP-CMA), de la Base de Datos de Deficiencias de Aeronavegación del GREPECAS (GANDD), etc., y las metas regionales para los próximos 3 años.

4.1.2 Se espera que al menos tres Estados logren al menos el 80% EI cada año. El objetivo a largo plazo de la Estrategia NCLB es que a finales de 2018 no más de dos Estados (9.5%) estén por debajo del 80% EI.

4.1.3 Este es un enfoque por fases, en el que cada año los Estados estarán trabajando hacia la creación de capacidades y la implementación del Sistema de vigilancia de la seguridad operacional auto-operado por los Estados. Se utiliza un enfoque de Gestión de proyectos para desarrollar los planes de acción personalizados y seguimiento del avance de los Estados. La Estrategia NCLB continúa basada en cuatro fases estratégicas según lo siguiente:

- Fase I: La Oficina Regional NACC de la OACI está trabajando en superar el *status quo*. El Director Regional comentó la importancia de trabajar en primer lugar en un sistema de vigilancia de la seguridad operacional básico. El Director Regional está comprometido con promover la voluntad política y asegurar su sostenibilidad.
- Fase II: Un resumen ejecutivo para el Director General y el Ministro, así como una recolección de datos de inteligencia con el equipo técnico del Estado. Una teleconferencia será llevada a cabo con el equipo técnico de los Estados para revisar el estado actual y la asignación de prioridades de asuntos.
- Fase III: Misión multidisciplinaria de asistencia técnica (TEAM) para desarrollar un plan de acción conjunto incluyendo la actividad necesaria, el responsable y la fecha límite.
- Fase IV: Se llevará a cabo el monitoreo de la actividad cada mes entre los equipos técnicos, cada tres meses se realizará un resumen al Director General y al Director Regional de la Oficina NACC, y cada seis meses se realizará una revisión de mitad de año. El programa de teleconferencias para cada Estado fue presentado, el cual se enviará y se acordará individualmente.

4.1.4 En este enfoque por fases de la estrategia, todos los Estados ya habían completado la Fase I. La Fase II está bastante avanzada con el 80% de los Estados; el 100% de los Estados NAM/CAR

estarán en esta fase hacia finales de 2016. La Fase III está en curso con el apoyo del Proyecto RLA/09/801. Para esta Fase III, se espera una respuesta activa más comprometida de los Estados para la implementación exitosa de esta asistencia. La Fase IV busca asegurar que los proyectos de implementación personalizados sean monitoreados para lograrlo.

4.1.5 La prioridad de asistencia se basa en un análisis de riesgo de Falta de Implementación Efectiva (LEI) y el tránsito (salidas programadas comerciales en 2015) por grupos de Estados. Se ha aplicado un enfoque diferente con asistencia práctica para la solución de deficiencias vigentes de navegación aérea. Algunos Estados tienen Preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) como una alta prioridad y otras áreas que requieren atención y una implementación creciente de las disposiciones de la OACI. Los Estados que no tienen capacidades de vigilancia efectiva de la seguridad operacional deberían lograr una tasa de EI de Elementos Críticos (CE) del 60% para 2017. Los Estados que tengan una EI inferior al 60% deberían aumentar la implementación en todas las áreas relevantes. Una colaboración regional puede servir para promover un aumento del cumplimiento con las Normas y métodos recomendados (SARPS) por parte de los Estados.

4.1.6 Se hizo hincapié en la falta de coordinación entre el proveedor de servicio y el regulador con respecto a la certificación de aeropuerto como un problema. Se necesitan soluciones regionales, por ejemplo inspectores transnacionales.

4.1.7 Según el análisis de los resultados del periodo de notificación de noviembre de 2002 a junio de 2013 del Programa universal de auditoria de seguridad en la aviación (USAP), quinta edición 2013, el promedio mundial de EI fue del 69.30%. El promedio de los 20 Estados (excepto Haití) de las Regiones NAM/CAR para junio de 2013 fue del 60.83%. Se auditó a Haití por vez primera en junio de 2015 y los resultados mostraron el producto de casi dos años de continua asistencia in-situ de la OACI.

4.1.8 Tras siete Estados auditados de noviembre de 2014 a abril de 2016 por el Programa Universal de Auditoria de la Seguridad de la Aviación (USAP)- Enfoque de observación continua (CMA), el promedio regional de EI aumentó al 81%, demostrando una mejora al promedio regional en un 20%. Esto demuestra los resultados de la asistencia proporcionada por la Oficina Regional NACC de la OACI, la cual está comprometida en dar seguimiento a los hallazgos.

Asistencia de Estados Unidos a la Estrategia NACC NCLB

4.1.9 Con base en el incremento esperado de operaciones aéreas y de pasajeros, la complejidad del espacio aéreo y los patrones de clima variables, Estados Unidos realizó la Presentación P/14 con información sobre las dos áreas importantes que apoyan a la Estrategia NACC NCLB en el logro de las metas regionales, a saber:

1. Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM y Toma de decisiones en colaboración (CDM), mediante la colaboración en el intercambio de información con República Dominicana, Cuba y Trinidad y Tabago
2. La certificación de aeródromos mediante la realización de talleres en Jamaica y República Dominicana

4.1.10 La Reunión tomó nota de la asistencia de Estados Unidos como una importante contribución a la Región CAR y alentó esta asistencia para los próximos años de manera a continuar las mejoras de la EI en el sistema de transporte aéreo.

4.2 Desarrollos y logros regionales de navegación aérea y de seguridad operacional

4.2 Bajo la P/02, la Secretaría presentó el estado de implementación del USOAP CMA de la OACI y la resolución de las deficiencias de navegación aérea, las metas de seguridad operacional y navegación aérea de la Declaración de Puerto España (POS) y el Plan regional NAM/CAR de implementación de navegación aérea basado en la performance (RPBANIP), la certificación de aeródromos, el Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR/ANI/WG), la revisión AVSEC y FAL de los Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación y el Plan de Mejoramiento del Estado (SIP) AVSEC.

4.2.1 Estado de implantación del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con un Enfoque de Observación Continua (CMA) y Soluciones de las deficiencias de la navegación aérea

4.2.1.1 La Reunión tomó nota que con base en el USOAP CMA, la EI de 6 Elementos Críticos (CE) está por encima de la meta mundial del 60% EI. El CE-1 continúa siendo la tasa más alta de EI y los cambios futuros en la legislación de los Estados podrían pasar a través de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI para revisión.

4.2.1.2 Los CEs-3 y 4 continúan siendo retos regionales, que impactan la esfera organización (ORG) de la AAC. Los CE 6, 7 y-8 relacionados con la implementación del sistema de vigilancia de la seguridad operacional muestran un avance de EI bajo. La Reunión resaltó que los CE 3, 4, 7 y 8 necesitan más apoyo de los Estados en la región.

4.2.1.3 La Reunión tomó nota que las áreas AGA, ANS y AIG tienen la tasa más baja de EI en la región. Los Estados necesitan esforzarse más para instalar sistemas de vigilancia de la seguridad operacional sólidos y sustentables y evolucionar de manera progresiva hacia un medio más sofisticado de gestionar la seguridad operacional.

4.2.1.4 Bajo la NI/02, Cuba presentó su experiencia en las actividades realizadas enmarcadas en la evolución del USOAP CMA para incorporar el análisis de los factores de riesgo de seguridad operacional y en particular para evaluar y desarrollar las capacidades del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de su Estado.

4.2.2 Informe de los Estados sobre el cumplimiento de las metas de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Declaración de Puerto España

4.2.2.1 La Reunión tomó nota del avance del Estado para lograr las metas de seguridad operacional y navegación aérea de POS. Se recordó que la POS es un documento de política que se ha

incluido en los beneficios operacionales regionales de la Estrategia NACC NCLB previstos para el sistema de transporte aéreo. Con base en la información proporcionada por los Estados, los logros regionales de las metas de seguridad operacional y navegación aérea de la POS se incluyen en las diapositivas 4 y 5 de la P/02. La Oficina Regional NACC de la OACI entregará los logros finales de las metas regionales POS a los Estados NAM/CAR en enero de 2017.

4.2.2.2 Además, bajo la NI/03, IP/08 e IP/14, Cuba, Haití y Curazao respectivamente presentaron un estado actualizado de su implementación de logros de seguridad operacional y navegación aérea con respecto a la POS.

4.2.3 Informe de los Estados sobre la Certificación de Aeródromos

4.2.3.1 En conformidad con el Doc 8733 – FASID ANP de la OACI, hay 149 aeropuertos internacionales, de los cuales 53 están certificados (36%), lo que representa un aumento del 4% con respecto al año anterior; la meta regional continúa siendo el 48% para diciembre de 2016. Ochenta y ocho aeropuertos internacionales pueden certificarse en los próximos 3 a 4 años, lo que representaría el 59% del número total de 149 aeropuertos.

4.2.3.2 La Reunión subrayó la necesidad de adoptar urgentemente medidas de mitigación de las excursiones de pista por parte de las autoridades regulatorias y de aeropuerto. Estas últimas deberían enfocarse en medidas de fricciones frecuentes para mantener buenas condiciones del pavimento, reducir las distancias declaradas para proporcionar Zona de seguridad de fin de pista (RESA) y condiciones de notificación de la pista mojada o con irregularidades. La estrategia NACC NCLB ha demostrado ser eficiente y los Estados están respondiendo eficazmente para resolver las deficiencias e involucrarse en la certificación de sus aeródromos

4.2.4 Informe del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR ANI/WG)

4.2.4.1 La Reunión tomó nota que la reunión del ANI/WG/3 revisó el estado de implementación de los proyectos de navegación aérea definidos en el RPBANIP. La Reunión tomó nota de la necesidad de mejorar la metodología de notificación de los proyectos de implementación definidos en los Objetivos Regionales de Performance (RPO) del RPBANIP. Ya que no todos deben implementar los mismos requisitos, los Estados revisarán los proyectos de implementación para adaptarlos a sus propias necesidades.

4.2.4.2 Los principales retos de los Estados en las diferentes áreas de navegación aérea son:

- Mejorar la cantidad de personal calificado en los Servicios de Navegación Aérea (ANS)
- Mejorar los sistemas de coordinación para la implementación Gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)
- Implementar o mejorar los programas de instrucción ATFM, navegación basada en la performance (PBN), Búsqueda y salvamento (SAR)
- Aumentar el personal Servicio(s) de tránsito aéreo (ATS)
- Mejorar la coordinación civil-militar para el Uso flexible del espacio aéreo (FUA)

- Gestión de la información aeronáutica (AIM): establecer el proyecto Gestión de la información de todo el sistema (SWIM)
- Comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS): mejorar los sistemas de comunicación y aumentar el número de personal CNS
- Meteorología (MET): Implementar los requisitos de la Organización Mundial de Meteorología (OMM) para contar con suficiente personal capacitado
- Aeródromos y ayudas terrestres (AGA): Implementar proyectos de certificación de aeródromo en los Estados, aumentar la cantidad de personal calificado, y establecer los requisitos de capacitación mínima para los inspectores de aeródromos

4.2.4.3 La Reunión reconoció que el NAM/CAR ANI/WG ha alcanzado varios avances y logros y que también debería optimizar el número de reuniones y sus sesiones de trabajo, trabajar por proyecto específicos a fin de no duplicar tareas, revisar el formato de notificación de las métricas de los Estados acorde a los requisitos del nuevo Plan de Navegación Aérea electrónico (e-ANP), así como incluir un proyecto SWIM y optimizar la coordinación con las áreas MET y AGA. La Oficina Regional NACC de la OACI proporcionará la asistencia necesaria para facilitar la notificación del avance de los proyectos de implementación de los Estados.

4.2.4.4 Bajo la IP/06, la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) presentó información sobre la coordinación con la Administración Federal de Aviación (FAA) sobre los esfuerzos conjuntos realizados para capacidades regionales de implementación de la ATFM utilizando el proceso de Toma de decisiones en colaboración (CDM) con todos los miembros CANSO del Caribe (CAR). La Reunión tomó nota que CANSO organizará un taller ATFM en julio como parte de estos esfuerzos y alentó a los Estados a asistir a este evento regional.

4.2.4.5 Además, CANSO también presentó la IP/09 con información sobre la Guía de Planificación de Respuesta de Emergencia sobre las mejores prácticas, conocimiento y experiencia relacionada con los planes de contingencia y los procedimientos de proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) de todo el mundo. El objetivo de esta guía es ayudar a los ANSP a elaborar un plan de respuesta de emergencia formal que documente la transición ordenada y eficiente de operaciones normales a de emergencia y regresar a restaurar rápidamente los servicios de navegación aérea después de una emergencia.

4.2.4.6 Con base en la Reunión sobre armonización, modernización e implementación de la PBN de OACI/IATA/CANSO para la Región Caribe (CAR), organizada conjuntamente por la OACI, IATA y CANSO en Fort Lauderdale, Estados Unidos, IATA presentó la NI/07 con una actualización sobre el avance de la armonización para la separación mínima longitudinal aplicable en las Regiones NAM/CAR/SAM. La Reunión tomó nota que todos los Estados y ANSP habían acordado pasar de separación longitudinal basada en tiempo (10 minutos o 80 NM) a la separación longitudinal basada en Equipo radio telemétrico (DME) y/o distancia Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). Actualmente hay cinco Cartas de Acuerdo (LOA) firmadas entre algunos ANSP para implementar mínimos de separación de 40 NM o 20 NM, según corresponda.

4.2.4.7 Siguiendo los resultados de la reunión ANI/WG/3, el Grupo Ad Hoc ASBU del ANI/WG, bajo la NE/14, informó sobre su evaluación del avance de la implementación de las metas regionales de navegación aérea de la Declaración POS y el RPBANIP, mostrando la falta de reporte de los Estados y la

necesidad de modificar las métricas actuales, basándose en la estandarización mínima de los módulos a ser implementados en la región. De manera similar, fue sugerida la necesidad de que todos los Estados notifiquen los módulos de ASBU a ser implementados, además de designar el Punto de Contacto que será responsable del seguimiento de dichas implementaciones, a fin de optimizar el seguimiento a los proyectos. La Reunión acordó la importancia de la notificación y el monitoreo de las metas y sobre las recomendaciones presentadas por este Grupo Ad hoc y formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN**NACC/DCA/6/3****IMPLEMENTACIÓN ASBU EN LAS REGIONES NAM/CAR**

Que, con la finalidad de crear mecanismos más efectivos y directos para el monitoreo y para permitir un avance armonizado en la implementación regional, que esté alineado con la metodología ASBU de la OACI, los Estados:

- a) designen a sus Puntos de Contacto (PoC) para el monitoreo de las metas NCLB y del RPBANIP, como miembros del Grupo Ad hoc ASBU del ANI/WG a más tardar el **30 de julio de 2016**;
- b) notifiquen a más tardar en el Taller ASBU de 2016, los elementos o módulos ASBU que serán implementados en cada Estado según se ha concebido en sus Planes Nacionales; y
- c) garanticen su participación en el Taller ASBU de 2016 a celebrarse en la Oficina NACC de la OACI.

4.2.4.8 Bajo la IP/12, la Reunión notó el alcance de los esfuerzos de Estados Unidos respecto a los Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y sus actividades del marco de referencia regulatorio. El éxito está siendo logrado a través de esfuerzos de difusión enfocados en grupos de explotadores de UAS en un intento de asimilar las aeronaves dentro del sistema existente. Además de los esfuerzos de los medios existentes, la FAA ha expedido becas de exención a algunos explotadores UAS para realizar operaciones seguras, ha implementado una regla en ciertas marcas de aeronaves, y un proceso de registro en línea. La nueva reglamentación enfatizará reglas de seguridad operacional para UAS pequeños e impondrá límites en dónde y cómo vuelan.

4.2.4.9 Bajo la IP/11, Estados Unidos recordó su mandato de equipos 2020 para todas las aeronaves operando dentro de cierto espacio aéreo a ser equipado con tecnología de Vigilancia dependiente automática – emisión (ADS-B OUT) para el 1 de enero de 2020, de acuerdo al Título 14 del Código de Regulaciones Federales (CFR) de Estados Unidos partes 91.225 y 91.227. Este requerimiento afectará las operaciones tanto de Estados Unidos como las externas. En este sentido, se aconsejó a la Reunión asegurar la preparación de toda la comunidad de aviación, y prevenir cualquier trastorno operacional, para que las aeronaves extranjeras que intenten operar dentro del espacio aéreo afectado estén suficientemente equipadas con tecnología ADS-B OUT en el momento que los requerimientos entren en vigor.

4.3 Revisión de Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL) de Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación y de Planes de Mejoramiento del Estado en Seguridad de la Aviación (SIP)

4.3.1 La Reunión recordó que el programa AVSEC fue establecido en 2015 entre la OACI y Canadá para cubrir las necesidades de instrucción regional. A la fecha los principales retos regionales son la implementación efectiva de los Anexos 9 y 17, la mejora la infraestructura de seguridad de la aviación en función del aumento de pasajeros y mejorar la cantidad de personal calificado para esta área.

4.3.2 La Reunión reconoció el amplio trabajo que se lleva a cabo y apoyó el compromiso de colaboración entre los Estados y la Oficina Regional NACC de la OACI para enfrentar estos retos regionales.

4.4 Asistencia de Cooperación Técnica y apoyo a las regiones

4.4.1 Proyecto RLA/09/801 — Implementación de los Sistemas de Navegación Aérea basado en la Performance para la Región CAR

4.4.2 La Dirección de Cooperación Técnica y el Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV)

4.4.1.1 Bajo la P/03, la Secretaría proporcionó un resumen y puntos de discusión sobre los programas de Asistencia y Cooperación Técnica de la OACI. A través del Proyecto Regional RLA/09/801, la OACI brinda asistencia técnica a los Estados, con fondos específicos por un tiempo específico según se ha determinado en el Proyecto. La Secretaría también presentó el Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP), el cual se discutió en la Quinta Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto Regional de Cooperación Técnica para la Región Caribe (RLA/09/801 SCM/5) La Dirección de Cooperación Técnica (TCB) brinda asistencia a los Estados con cualquier proyecto solicitado y financiado por los Estados e implementados a través de la TCB mediante un esquema de recuperación de costos.

4.4.1.2 Diversos proyectos gestionados por la TCB brindan asistencia a los Estados a través de expertos para fortalecer a las instituciones y organizaciones de aviación civil, instruir a expertos nacionales y asistiendo con la adquisición de bienes y servicios con la correspondiente transferencia de tecnología. La Dirección también asiste a los Estados con el seguimiento a las auditorías, la implementación de planes de acción correctiva, el desarrollo de las SARPS y otra documentación, así como la creación de capacidad y desarrollo de la Autoridad de Aviación Civil del Estado.

4.4.1.3 Se informó a la Reunión sobre los programas de instrucción de TCB, los procesos de adquisiciones, los mecanismos de trabajo, el financiamiento de proyectos y el papel de TCB para brindar asistencia a los Estados y las organizaciones para el desarrollo del futuro de la aviación.

4.4.1.4 La TCB de la OACI también presentó el Programa de Profesionales Voluntarios de la OACI (IPAV). Este programa brinda una plataforma para el despliegue de profesionales de aviación voluntarios, para responder a emergencias que afecten la aviación civil en los Estados, para desarrollar capacidades en la implementación de las SARPS de la OACI y para promover la autonomía y el

crecimiento. El voluntariado es universal y se ha utilizado como una poderosa herramienta para realizar contribuciones significativas al desarrollo económico y social.

4.4.1.5 El voluntariado en el sector de la aviación busca lograr la meta de beneficiar tanto a los Estados clientes como a los voluntarios. Los Estados clientes se beneficiarán de la riqueza de experiencias de los voluntarios a un costo mínimo o sin costo. El voluntario, por su parte, tendrá la oportunidad de mantener y posiblemente actualizar sus habilidades y hacer contribuciones valiosas al desarrollo de la aviación civil. Las actividades bajo este programa tienen la intención de complementar otras iniciativas que aborden los retos que enfrentan algunos Estados para el cumplimiento de sus obligaciones bajo el Convenio de Chicago.

4.4.1.6 En un plazo medio, el Programa de Profesionales Voluntarios de la OACI será parte de una estrategia mayor de la OACI para brindar asistencia a los Estados para la resolución de carencias identificadas durante las auditorías, con la finalidad de lograr niveles más altos de implementación efectiva de las SARPS de la OACI. También podrá brindarse asistencia en las áreas que no son auditadas en respuesta a las solicitudes realizadas por los Estados, lo anterior sujeto a la disponibilidad de expertos con las habilidades requeridas. Los voluntarios hábiles y experimentados serán comprometidos a través de la OACI para proporcionar asistencia de plazo tiempo a los Estados en el desempeño de tareas específicas relacionadas a su campo de experiencia, por un tiempo determinado.

4.5 Retos y necesidades de los Estados: elaboración de soluciones

4.5.1 Bajo la P/05, la Reunión subrayó los siguientes acuerdos exitosos bajo la estrategia NACC NCLB:

- i. Firma de colaboración entre organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) (CASSOS-COCESNA), dentro de la cual se prevén otras actividades conjuntas como:
 - a. elaboración de un Manual Común de Gestión de Seguridad Operacional entre COCESNA/ACSA y CASSOS
 - b. compartir inspectores transnacionales para asistir a los Estados miembros (CASSOS-ACSA)
- ii. Colaboración entre Estados (Asociación de Centros de Instrucción) para ayudar con las necesidades de instrucción satisfactoria (CASSOS, COCESNA/ICCAE y República Dominicana/ASCA)
- iii. Seguimiento a la colaboración entre todos los Estados y Organizaciones Internacionales tales como trabajo conjunto OACI-Estados Unidos-ACI; ANI/WG-IATA-CANSO; etc.
- iv. Firma de Memorando de Colaboración NCLB
- v. Participación en eventos con metas específicas para mejorar la EI regional:
 - Reunión de Coordinadores nacionales de supervisión continua (NCCM) (Nov. 2016) – evento práctico para explorar las preocupaciones sobre el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de los Estados y buscar soluciones. Los NCCM deben ser expertos calificados en USOAP para asegurar el éxito de este evento.
 - Apoyar el Proyecto RLA/09/801 con Expertos en la Materia (SME) para Misiones de asistencia técnica (TEAM), SME para el desarrollo de trabajos específicos sobre un Manual de Inspector de Servicios ANS, etc.

- Desarrollo y coordinación de una *Organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO)* para asuntos de Investigación y prevención de accidentes (AIG)
 - Participación en el Taller de inspectores ANS/ATS
- vi. Evolución de la Estrategia NACC NCLB hacia un programa multi-regional de asistencia de aviación civil (MCAAP) como el programa bajo el cual algunas organizaciones podrán donar para brindar asistencia a los Estados. La OACI buscará financiamiento del BID y del Banco Mundial mostrándoles los resultados.

Solución de Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes e Incidentes (RAIO)

4.5.2 Bajo la Presentación P/06, la Secretaría comentó sobre la falta de o el bajo nivel de EI observado en los Estados del Caribe y en particular de CASSOS. De manera similar, la Reunión recordó que CASSOS ha solicitado a la OACI y otras entidades relacionadas como COCESNA/ Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA) asistencia para una solución regional para mejorar la vigilancia AIG y las investigaciones. En este sentido, la Secretaría mencionó:

- Los requisitos del Anexo 13 para el Estado del suceso que instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla, o podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación a otro Estado u organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos; y los requisitos del Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP) del Anexo 19, que establecen que los Estados mantienen la independencia de la organización de investigación de accidentes e incidentes respecto de otras organizaciones estatales de aviación
- orientación del Doc 9946 de la OACI - *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO)*
- Implementación práctica de una RAIO con el GRIAA liderado por COCESNA/ACSA

4.5.3 Con base en lo anterior, la Secretaría propuso el establecimiento de una RAIO para los Estados miembros de CASSOS proporcionando economías de escala a través de la compartición de los recursos financieros y humanos necesarios bajo la Estrategia NACC "*Ningún país se queda atrás*". Esta propuesta debe permitir que:

- los Estados Miembros de CASSOS cumplan con sus obligaciones de investigación como está establecido en las SARPS de la OACI, con el fin de contribuir con un sistema de transportación aéreo internacional más seguro
- Mejorar un mecanismo de cooperación Regional CAR incrementando el nivel de madurez de los Estados en la implementación de las SARPS de la OACI

4.5.4 La propuesta está estructurada en tres partes cuyas tareas son:

- Realizar un estudio de viabilidad para el establecimiento de la RAIO en coordinación con la Sección AIG de la OACI, COCESNA/ACSA, y otras agencias de investigación de accidentes
- Realizar un estudio que determine las capacidades existentes (tanto humanas como materiales) de cada Estado para realizar sus responsabilidades de investigación, tales como el número de

personal cualificado, instituciones de investigación y análisis, e instalaciones para realizar la lectura y análisis de los registradores de datos de vuelo

- Desarrollar un programa regional de instrucción en coordinación con el GAT de OACI, los Centros de Instrucción NAM/CAR, etc.
- Desarrollar un plan de acción para mejorar el área AIG bajo el USOAP-CMA
- Desarrollar un plan de acción para la implementación efectiva de una RAIO

4.5.5 En este sentido, la Reunión acordó mejorar la colaboración regional prevista para la estrategia NACC NCLB sobre asuntos AIG en los Estados del Caribe/miembros de CASSOS y formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN

NACC/DCA/6/4

ESTABLECIMIENTO DE UNA RAIO EN LA REGIÓN CAR

Que, para promover la mejora de la Implementación Efectiva en cuestiones AIG en la Región CAR y perfeccionar la colaboración regional bajo la estrategia NCLB NACC a través del establecimiento de una RAIO para Estados miembros CASSOS y otros Estados CAR según se requiera, los Estados CAR, liderados por la Oficina Regional NACC de la OACI:

- a) designen un PoC a este respecto a más tardar el de **31 de mayo de 2016**;
- b) elaboren e implementen un plan de acción que incluya como mínimo las áreas del Proyecto detalladas en el **Apéndice C**; y
- c) presenten el avance logrado en el inciso b) a la reunión NACC/DCA/7.

Colaboración Regional

4.5.6 Bajo la P/10, Países bajos propuso apoyar a la Región CAR a través de:

- Cooperación de varios Estados para compartir fechas con auditorías/inspecciones por parte de auditores/inspectores de Países Bajos y Reino Unido
- Ofrecimiento para 2-3 auditores/inspectores CASSOS de la oportunidad de unirse a una auditoría/inspección
- CASSOS debería nominar a auditores/inspectores para el programa con base en el compromiso más largo (3 años en el programa y monitoreo y verificación de avance de estos inspectores/auditores)

4.5.7 De manera similar, se informó que el aeropuerto de Bonaire había sido certificado por la AAC en 2015 y las actualizaciones a la infraestructura están en curso para los aeropuertos de Bonaire, Saba y Sint Eustatius para cumplir con por lo menos los requisitos mínimos de seguridad operacional de la OACI. Estas actualizaciones fueron pagadas por el gobierno holandés y se limitan únicamente a seguridad operacional de la aviación. También los Países Bajos expusieron su experiencia en aeródromos, activando un grupo de gerentes de aeropuerto que visitan otros aeropuertos, compartiendo lecciones aprendidas entre profesionales, actuando como auditores y auditores líderes y

realizando auditorías formales entre sí. Este enfoque resultó exitoso después de un par de años y se sugirió que se considerase para ampliarse a ATM y otras esferas de la aviación.

4.5.8 Con respecto a los Coordinadores nacionales de supervisión continua (NCCM), se informó que Países Bajos ha nombrado a un NCCM para cada uno de sus cuatro países autónomos: Países Bajos (incluyendo Bonaire, Saba y Sint Eustatius), Curazao, Aruba y Sint Maarten. Se busca la instrucción de los NCCM, así que el evento de NCCM NACC de la OACI para noviembre de 2016 fue bienvenido.

4.5.9 Finalmente, Países Bajos informó sobre sus actualizaciones a su Programa estatal de seguridad operacional (SSP), que finalizó en un moderno plan de acción SSP 2015-2017.

4.5.10 Bajo la P/12, ACI presentó sus actividades en apoyo a los aeródromos enfatizando su Programa ACI APEX y las actividades conjuntas realizadas con la OACI y la FAA.

4.5.11 Bajo la P/11, Cuba presentó información sobre su sistema SAR dentro de la Región de información de vuelo (FIR) Habana. La Reunión tomó nota del avance realizado por Cuba como modelo de coordinación de SAR en la Región CAR.

4.5.12 Debido a lo anterior la reunión convino en las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN
NACC/DCA/6/5

**COMPARTIR INSPECTOR DE SEGURIDAD OPERACIONAL
TRANSNACIONAL EN LA REGIÓN CAR Y LA IDENTIFICACIÓN DE
MEJORAS CRÍTICAS DE USOAP**

Que para identificar las cuestiones de mejoras críticas USOAP y apoyar la falta de vigilancia de la seguridad operacional en la Región CAR:

- a) la Oficina Regional NACC de la OACI, Países Bajos y CASSOS coordinen los arreglos necesarios para compartir experiencias e inspectores transnacionales;
- b) los Estados CAR aseguren la participación de su NCCM durante la Reunión NCCM 2016; y
- c) se notifique el avance de estas acciones a la reunión NACC/DCA/7.

**CONCLUSIÓN
NACC/DCA/6/6****MEJORAS A LOS RSOO CAR Y APOYO REGIONAL A LAS MEJORAS
SOBRE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD**

Que para mejorar las acciones y la colaboración entre las RSOO CAR para su respectivo crecimiento y refuerzo, COCESNA y CASSOS

- a) elaboren guías/documentación comunes (Manual de Gestión de la Seguridad Operacional, Manual de Inspector de ANS y Manual de Certificación de Aeródromos);
- b) coordinen las actividades necesarias para satisfacer las necesidades de instrucción identificadas; y
- c) notifiquen el avance en cuanto a estas acciones a la reunión NACC/DCA/7.

**CONCLUSIÓN
NACC/DCA/6/7****TRABAJO EFECTIVO Y CONJUNTO SOBRE CERTIFICACIÓN DE
AERÓDROMOS Y MEJORAS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS
AERÓDROMOS**

Que para racionalizar la certificación de aeródromos y las mejoras de la seguridad operacional de los aeródromos la OACI, ACI y Estados Unidos analicen, elaboren e implementen una estrategia y plan de acción conjuntos para los lograr las metas regionales de certificación de aeródromos y mejoras a la seguridad operacional de los aeródromos para aprobación de los Directores de Aviación Civil NAM/CAR y su presentación, según sea necesario por la Reunión del CRPP/4 del GREPECAS a más tardar el **15 de junio de 2016**.

4.5.13 Considerando todo lo anterior, la Reunión convino refrendar el apoyo y el compromiso con la OACI a través de la firma de una Declaración de Intenciones, formulándose la siguiente decisión:

**DECISIÓN
NACC/DCA/6/8****FIRMA DE LA DECLARACIÓN DE INTENCIÓN**

Los NACC/DCA deciden firmar la Declaración de Intención del **Apéndice D**, la cual establece los arreglos de cooperación mutua en la promoción y el desarrollo de la aviación civil en apoyo a la Estrategia NCLB de la Oficina Regional NACC de la OACI, con la finalidad de asistir a los Estados a incrementar su Implementación efectiva (EI) de las SARPS de la OACI.

4.5.14 Bajo P/13, el Banco Mundial presentó su mecanismo de apoyo regional en la parte de la aviación. Asimismo, el representante del Programa de Desarrollos de Naciones Unidas (UNDP) apuntó que su organización reúne a las entidades de Naciones Unidas orientadas al desarrollo, las agencias, los fondos y los programas para que, de manera colectiva, el Sistema de Naciones Unidas pueda ofrecer apoyo coherente y enfocado a los esfuerzos nacionales de desarrollo. Conforme los esfuerzos se

concentran en cuestiones medioambientales en la aviación internacional, la perspectiva para financiamiento es desalentadora, debido a que tiende a encogerse de manera mundial la asistencia del desarrollo. Debido a esta importante aportación de los bancos se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN
NACC/DCA/6/9

APOYO DE FONODS POR LOS BANCOS

Que, en consideración de los esfuerzos de la comunidad de donadores para prestar asistencia a la región financiando proyectos bajo el proyecto RLA/09/801:

- a) la Oficina Regional NACC de la OACI coordine con los Estados miembros que deseen entregar propuestas al Banco Mundial y otras instituciones crediticias según se requiera;
- b) la Oficina Regional NACC de la OACI solicite apoyo de las instituciones crediticias relevantes para financiar proyectos y programas bajo el programa MCAAP; y
- c) Los Estados identifiquen sus necesidades y coordinen con la Oficina Regional NACC de la OACI para que se presente en la IWAF/2 programada para 2016.

4.6 Otros asuntos NCLB

4.6.1 No hubo otros asuntos NCLB.

**Cuestión 5 del
Orden del Día**

Instrucción de Aviación de la OACI

5.1 Instrucción mundial en aviación (GAT) de la OACI

5.1.1 Bajo la NE/06, la Secretaría recordó que aunque las Regiones NAM/CAR habían atendido la Política de Instrucción de Aviación Civil de la OACI sobre que “cada región de la OACI puede tener entre sus Miembros TRAINAIR PLUS al menos una organización líder de instrucción” con el 11% del total global (los Centros de Instrucción NAM/CAR TRAINAIR PLUS se incluyen en la NI/05), también existen algunos retos que deben ser abordados con respecto a la viabilidad y la sustentabilidad de los centros de instrucción de las regiones en su habilidad para cumplir con las demandas de las necesidades de capacidad regional; la redundancia en capacidad de instrucción; y una innecesaria y perjudicial competencia por la demanda limitada; y puede llevar a requerir subsidio gubernamental para apoyar centros que no pueden ser autosustentables basándose en la necesidad insuficiente. En este sentido, es imperativo que las decisiones para desarrollar o establecer centros de instrucción, ya sea por razones internas solamente, o por oferta interna o externa de instrucción, sean meticulosamente evaluadas.

5.1.2 La Reunión recordó la creación del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG), la conclusión acordada en la 26ª Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Oriental para que el NAM/CAR/CATC/WG evolucione en una asociación de instrucción, ref. la Conclusión E/CAR/DCA/26/11 y la referencia de experiencias similares con la Asociación de organizaciones africanas de instrucción.

5.1.3 Para mitigar los riesgos anotados anteriormente, y para asegurar al mismo tiempo la disponibilidad e incluso la rentabilidad de proporcionar y cumplir con las necesidades de capacidad de instrucción en comparación con las necesidades de la demanda, como tal, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN
NACC/DCA/6/10****VIABILIDAD DE UNA ORGANIZACIÓN PARA EL ESTABLECIMIENTO DE
UNA ASOCIACIÓN DE ORGANIZACIONES DE INSTRUCCIÓN EN LAS
REGIONES NAM/CAR (ATO/NACC)**

Que, con el fin de evaluar los riesgos y al mismo tiempo asegurar la disponibilidad y hasta el aprovechamiento de proveer y alcanzar las necesidades de capacidad de instrucción regional en comparación con las necesidades de demanda, junto con la Oficina GAT de la OACI, la Oficina Regional NACC de la OACI, y los Estados Miembros, el NAM/CAR/CATC/WG:

- a) evalúe la viabilidad de una asociación regional de centros de instrucción considerando los siguientes asuntos iniciales:
 - i. evaluar la necesidad y el beneficio de dicha organización
 - ii. revisar la posible estructura de la asociación
 - iii. estructura de administración posible (v.g. administrada a través de la Oficina Regional o administrada por los Estados Miembros en un sistema de rotación); y
- b) presente los resultados de evaluación a la Reunión NACC/DCA/7.

5.1.4 Bajo la NI/13, República Dominicana informó a la Reunión sobre la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) como uno de los Centros Regionales de Excelencia en Instrucción (RTCE) de la OACI, en las áreas de servicios de navegación aérea y seguridad operacional de vuelo y gestión de la seguridad operacional. ASCA también participa en numerosos programas de asistencia técnica, acuerdos de colaboración con otros Estados NACC y números simposios de instrucción a lo largo del mundo.

5.1.5 La Secretaria presento la NE/13 con una propuesta de capacitación sobre estrategias para la vigilancia de la seguridad operacional de manera efectiva de grandes Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) para mejorar el nivel de Implementación Efectiva (EI) de los Estados. El objetivo de este evento es asegurar que los Estados miembros reciban el apoyo necesario para la implementación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI. La Reunión agradeció esta oportuna asistencia y concordó que la Oficina Regional NACC de la OACI la programe para febrero de 2017 a fin de asegurar la mayor participación posible.

5.2 Otros asuntos de instrucción de aviación

5.2.1 No se discutieron otros asuntos.

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

Protección del Medioambiente

6.1 Estado de implementación y reporte de beneficios de los Planes de acción nacionales

6.1.1 Bajo la NE/07, la Reunión recordó la importancia de presentar y actualizar los “Planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂”, se expusieron diversos mecanismos de asistencia desarrollados por OACI, se compartieron experiencias exitosas de mitigación como la implementación de paneles solares liderado por Jamaica. También se enfatizó la herramienta de asistencia “*Programa OACI de países compañeros para los planes de acción*” para que los Estados que han presentado su plan apoyen a los Estados que aún no lo han hecho, en el espíritu de la iniciativa “Que ningún país se queda atrás”.

6.1.2 Se pidió a la Reunión asegurar la entrega o actualización de los planes de acción de conformidad con la *Resolución de la Asamblea de la OACI A38-18*, considerando que los planes son una herramienta de planificación y notificación de actividades para tratar las emisiones de CO₂ provenientes de la aviación civil internacional y la información reportada permite a la OACI recopilar el avance mundial hacia el cumplimiento de las metas establecidas en la *Resolución de la Asamblea A37-19*. Se notó que existe asistencia a los Estados a través de proyectos y programas, y se instó a la Reunión a explorar oportunidades financieras disponibles a nivel regional, para apoyar el desarrollo de los planes de acción de los Estados y la implementación de las medidas de mitigación.

6.1.3 Varios Estados expresaron sus preocupaciones relacionadas con las actividades para tratar las emisiones de CO₂ provenientes de la aviación civil internacional, teniendo en cuenta que han implementado medidas regionales con resultados eficientes y que la gestión asociada a estas temáticas involucra diversos sectores del Gobierno Nacional fuera del alcance de las Autoridades de Aviación Civil.

6.1.4 La Reunión formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN**NACC/DCA/6/11****PLANES DE ACCIÓN DE LOS ESTADOS SOBRE LAS ACTIVIDADES DE REDUCCIÓN DE EMISIONES CO₂**

Que:

- a) la Oficina Regional NACC de la OACI asista a los Estados proporcionando la información necesaria para el 39 Periodo de Sesiones Asamblea de la OACI, y
- b) los Estados que aún no hayan entregado su plan de acción, expresen su intención de participar en el “Programa OACI de países compañeros para los planes de acción” considerando el ofrecimiento de Estados Unidos , República Dominicana y Trinidad y Tabago, que permita la presentación del plan antes del 39° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

6.2 Otros asuntos medioambientales

6.2.1 Bajo la NE/11, la Asociación de Transporte Aéreo de Latinoamérica y el Caribe (ALTA) comunicó a la Reunión su posición referente al asunto de Medidas Mundiales Basadas en el Mercado (GMBM) que están siendo discutidas en la OACI. La posición de su asociación y su membresía es seguir apoyando el proceso de la OACI relacionado con GMBM, enfatizando que GMBM sólo deben ser utilizadas excepcionalmente en el caso de que no se alcance la meta de crecimiento neutral en emisiones de CO₂ a contar del año 2020, una vez realizados todos los esfuerzos por reducir las emisiones. También se notó que las GMBM no deben crear barreras al crecimiento del transporte aéreo en la región, ni limitar el desarrollo social y económico en la región.

6.2.2 En preparación para el 39° Período de Sesiones de la Asamblea, ALTA está trabajando con la OACI en el proyecto de texto para la Resolución de la Asamblea, acordando que los gobiernos apoyen el proceso de la OACI para implementar GMBM, utilizar esta herramienta solo en circunstancias extraordinarias, y promover tecnología, investigación y desarrollo de combustibles alternativos sustentables, así como políticas e incentivos que fomenten su producción, distribución y uso a escala comercial. ALTA alentó a los Estados NACC a adoptar como propios, los principios como se mencionan en el proyecto de resolución.

**Cuestión 7 del
Orden del Día**

Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF): Necesidades de asistencia de los Estados y reunión de donadores

7.1 Bajo la P/09, la Secretaría informó acerca los resultados del Primer Foro Mundial Sobre Aviación de la OACI llevado a cabo en noviembre de 2015; y acerca del alcance y objetivos de la sesión IWAF 2016 a llevarse a cabo en la sede de la OACI en Montreal, Canadá el 26 de septiembre de 2016. El IWAF/2 busca crear el *momentum*, a través de la colaboración entre los Estados, la comunidad de la aviación, organizaciones internacionales e instituciones financieras, para identificar y facilitar los fondos y financiamiento requeridos para agilizar la implementación de normas y políticas mundiales sobre aviación civil internacional, planes y programas en apoyo a la iniciativa NCLB; y asegurar los recursos suficientes para el desarrollo sostenible de la aviación utilizando mecanismos existentes y nuevos, poniendo a la aviación en el centro del desarrollo de estrategias nacionales con vista a vencer la baja prioridad dada al financiamiento de la aviación.

7.2 Bajo el Programa IWAF/2 bajo la agenda de “Financiamiento para el crecimiento sostenible de la aviación”, la conectividad en pequeños Estados insulares en desarrollo (como el Caribe) fue incluida. En esta medida y dando seguimiento a las tareas esperadas de la Oficina Regional NACC de la OACI en la asistencia a los Estados (Declaración de Intención NCLB NACC), la Oficina Regional NACC de la OACI llevará a cabo una visita a la sede de las entidades financieras principales (Nueva York/Washington) para buscar apoyo de fondos financieros para las Regiones NAM/CAR. La Reunión solicitó identificar sus necesidades, así como las necesidades regionales comunes; proponer proyectos (definir soluciones a las necesidades identificadas, resolver deficiencias, implementar NCLB, desarrollando casos de negocios, y encontrar donantes e inversionistas potenciales) e invitó a promover, apoyar y participar en el IWAF 2016.

**Cuestión 8 del
Orden del Día**

**Herramientas Estratégicas de Seguridad Operacional de la OACI para
Directores**

8.1 Bajo la P/7, la Secretaría resaltó la disponibilidad de las herramientas básicas para el conocimiento de los Directores de cómo obtener su estado de implementación de la seguridad operacional y de los servicios de navegación aérea (ANS) en su Estado, incluyendo la evolución del concepto *IMPLEMENT* para empoderar al personal de los Estados. Se presentó a la Reunión un énfasis detallado sobre la aplicación para obtener el Resumen informativo sobre Seguridad Operacional del Estado, disponible en la Sección iSTARS SPACE del Portal Seguro de la OACI localizado en <http://portallogin.icao.int/>.

**Cuestión 9 del
Orden del Día**

Preparación para el 39 periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI

9.1 Bajo la P/08, la Secretaría presentó una visión general de la Asamblea de la OACI, la 39ª Sesión de la Asamblea y su orden del día (disponible en http://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_001_es.pdf). La Reunión fue invitada a presentar a la A39 sus iniciativas/proyectos nacionales o regionales.

9.2 En este sentido, Estados Unidos invitó a la Reunión a apoyar sus propuestas de: los tres conceptos fundamentales y marco de trabajo que debe ser reflejado en el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) (NE/03) y para apoyar las iniciativas de la OACI que abordan de forma proactiva los riesgos de seguridad actuales y emergentes y las amenazas y avanzar en la mejora de nuestros objetivos mutuos en el GASP, GASP, GASPeP y el medio ambiente (NE/10).

9.3 Estas propuestas fueron complementadas con las dos notas presentadas por Estados Unidos a la A39 (IP/10) acerca de “Estandarización de ensayos operacionales en el espacio aéreo oceánico” y “Actualización del Plan Global para la seguridad operacional de la aviación”. La Reunión tomó nota de esta propuesta para su participación en la A39.

**Cuestión 10 del
Orden del Día**

Resultados de las reuniones Diálogos de la aviación mundial (GLAD) de la OACI

10.1 Resultados de las reuniones Diálogos de la aviación mundial (GLAD) de la OACI

10.1.1 Bajo la NI/04, se invitó a revisar los resultados de la Segunda Ronda de los Diálogos de la aviación mundial (GLAD) sobre Medidas basadas en el mercado mundiales (GMBM) llevadas a cabo en diversas ubicaciones alrededor del mundo. Estos diálogos compartieron información relacionada con las GMBM para tratar las emisiones CO₂ de la aviación internacional. Las reuniones también se presentaron para dar a los participantes información sobre el trabajo de la OACI acerca del desarrollo del esquema mundial de las MBM, y sirvieron como oportunidad para recibir retroalimentación de los Estados Miembros y organizaciones relevantes.

10.2 Propuesta de Consolidación de reuniones subregionales de Directores de Aviación Civil

10.2.1 Bajo la NE/08, se recordó a la Reunión que en 2016 durante la Vigésimosexta reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/DCA/26), con fines de rentabilidad y eficiencia, se propuso unir las reuniones E/CAR/DCA y C/CAR/DCA; y unir también la Reunión DGAC/CAP para la coordinación con los Estados de Centroamérica. Debido a esto, la Secretaría propuso que las tres reuniones anuales subregionales de Directores de Aviación Civil (v. gr., Centroamérica, Caribe Central y Caribe Oriental) se convocaran como una única reunión en 2016.

10.2.2 La reunión también notó que a partir de la Comunicación a los Estados de la OACI Ref.: NACC59097, varios Estados NAM/CAR manifestaron su apoyo a la iniciativa de conducir esta consolidación de reunión de DCA en una única reunión anual, resaltando:

- los beneficios de eficacia de tiempo y financieros de una única reunión anual comparada con reuniones subregional DCA separadas
- los objetivos de rentabilidad y eficiencia
- la reducción de costos de viaje
- la optimización de costos para asegurar una mayor participación en esta reunión
- mantener una línea específica de arreglos para intercambio a nivel subregional, al mismo tiempo que se favorece la consolidación de distintos foros, dentro de lo posible, dando tiempo durante esta reunión para discusión de temas específicos, a nivel subregional.

10.2.3 Aunque el mecanismo de reuniones sub regionales DCA ha funcionado bien, la solicitud de diálogo más activo y dinámico entre DCA, unido a las crecientes restricciones de recursos humanos y financieros para los Estados y las Organizaciones evidencia la necesidad de optimizar estas reuniones y que su consolidación es la mejor solución. Bajo esta solución de reunión única anual de DCA Meeting, el marco de referencia del trabajo habrá de mantenerse como una única reunión para Norteamérica,

Centroamérica y Caribe, donde los asuntos regionales y específicos subregionales de seguridad operacional, seguridad de la aviación, navegación aérea, transporte aéreo y protección al medio ambiente se incluirían. La frecuencia de estas reuniones debería ser según se requiera maximizando el uso de reuniones virtuales y discusiones previas sobre los temas para mantener el nivel ejecutivo y concreto de las discusiones de la reunión NACC/DCA.

10.2.4 Debido a lo anterior, la Reunión acordó la siguiente decisión:

DECISIÓN

NACC/DCA/12

CONSOLIDACIÓN DE REUNIONES SUBREGIONALES DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL (DCA)

Que, para tener mayor eficiencia, eficacia y participación más activa de los Directores de Aviación Civil NAM/CAR, los Estados NAM/CAR acuerdan consolidar todas las reuniones subregionales de Directores en una única reunión anual DCA, aprobando sus términos de referencia y esquema de rotación de reuniones como aparece en el **Apéndice E**.

10.2.5 En relación con los entes existentes que apoyan la implementación en la Región CAR, los Directores de Aviación Civil del Caribe Oriental se refirieron a la decisión de desactivar el *Eastern Caribbean Network Technical Group* (E/CAR/NTG) acordada durante la reunión E/CAR/DCA/26 de Nueva Orleans, Estados Unidos, del 1 al 3 de diciembre de 2015. Los Directores de Aviación Civil del Caribe Oriental consideraron a este grupo como crítico para ellos en este momento, así que decidieron que continúe activo para apoyar al área E/CAR. También se decidió que este grupo regrese a su formato/estructura originales.

10.3 Cuotas por Pagar de los Estados a la OACI

10.3.1 La Secretaría presentó la NE/09, mencionando información relacionada con la situación financiera de la OACI y las contribuciones pendientes al 31 de marzo de 2016. Al respecto, la Secretaría instó a los Estados a tomar las medidas necesarias para cubrir sus obligaciones financieras con la OACI de manera urgente. La OACI depende de las cuotas de los Estados para llevar a cabo su mandato.

10.4 Otros asuntos

10.4.1 IATA y ALTA presentaron la NE/12 a fin de que los Estados para introducir regulaciones inteligentes/consultivas para el sector del transporte aéreo, evitando así cargas regulatorias innecesarias y mejorando la conectividad aérea. La metodología incluye temas comunes y las mejores prácticas de varios programas a nivel mundial sobre diseños de política con base en el desarrollo económico y social de la región.

10.4.2 La Reunión tomó nota de la iniciativa y solicitó a las autoridades aeronáuticas y otras agencias regulatorias que apliquen estos principios con un enfoque transparente y consultivo hacia objetivos definidos que equilibren la necesidad de proteger a los consumidores mediante la sostenibilidad de la industria y removiendo potenciales obstáculos para la materialización de los beneficios económicos y sociales que puede proporcionar la aviación a los países de América Latina.

APÉNDICE A
LISTA EJECUTIVA DE CONCLUSIONES

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
C/1	<p>IMPLEMENTACIÓN DE UN MARCO REGULATORIO PARA LAS OPERACIONES DE LOS SISTEMA(S) DE AERONAVE NO TRIPULADA (UAS) Que, considerando el uso de tecnologías emergentes de la industria para las operaciones de Sistema(s) de aeronave no tripulada (UAS):</p> <p>a) los Estados de las Regiones NAM/CAR establezcan para diciembre de 2017 un marco normativo para las operaciones de UAS en el espacio aéreo ATS y aeródromos internacionales de su jurisdicción, que incluya:</p> <p>i. la implementación de mecanismos de gestión de riesgos de la seguridad operacional relacionados con la operación de los sistemas UAS;</p> <p>ii. Utilizar los mecanismos existentes con el propósito de compartir la información crítica relacionada con las operaciones de UAS y las restricciones del uso del espacio aéreo;</p> <p>iii. Facilitar los medios educativos en los medios de comunicación y otras herramientas para los usuarios con respecto a las operaciones de UAS;</p> <p>iv. Conducir evaluación de riesgos sobre el uso no regulado de los UAS en las cercanías de los aeródromos;</p> <p>v. apoyar la coordinación de las autoridades cívico-militares para asegurar la seguridad operacional de las aeronaves civiles, como se señala en la Cir 330 — Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo; y usar la referencia de la OACI - Doc 10019 — <i>Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)</i>, según sea necesario; y</p> <p>b) la Oficina Regional NACC de la OACI coordine con Estados Unidos y la CLAC, la participación de los Estados NAM/CAR en el taller de Manejo de Riesgo; Drones (FAA-CLAC) a realizarse del 25 - 28 de julio de 2016; así como la organización de un evento regional para la regulación y operación para los UAS para el 2017.</p>	<p>Estados de las Regiones NAM/C</p> <p>Oficina Regional NACC de la OACI</p>	<p>diciembre de 2017</p> <p>Dic. 2017</p>
C/2	<p>COMPARTICIÓN DE PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO PARA LA SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Que, con el fin de mejorar los programas de entrenamiento para los inspectores en seguridad operacional:</p> <p>a) los Estados de la Región CAR:</p> <p>i. determinen las necesidades de instrucción del personal involucrado en la supervisión de la seguridad operacional;</p> <p>ii. identifiquen los centros de instrucción con capacidad de impartir la capacitación adecuada sobre la supervisión de la seguridad operacional acorde a los requisitos del Anexo 19;</p> <p>iii. compartan los planes y programas de instrucción con otros Estados a fin de incrementar la capacidad regional de supervisión de la seguridad operacional;</p>	<p>Estados de la Región CAR</p>	<p>Reunión NACC/DCA/7</p>

NACC/DCA/06
Apéndice A al Informe

A-2

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	b) el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG), analice las Necesidades de Instrucción sobre la supervisión de la seguridad operacional en la Regiones NAM/CAR; y	NAM/CAR/CATC/WG	
	c) se presenten los resultados de las acciones a) y b) a la reunión NACC/DCA/7.	Ambos	Reunión NACC/DCA/7
C/3	IMPLEMENTACIÓN ASBU EN LAS REGIONES NAM/CAR Que, con la finalidad de crear mecanismos más efectivos y directos para el monitoreo y para permitir un avance armonizado en la implementación regional, que esté alineado con la metodología ASBU de la OACI, los Estados		
	a) designen a sus PoC para el monitoreo de las metas NCLB y del RPBANIP, como miembros del Grupo Ad Hoc ASBU del ANI/WG a más tardar el 30 de julio de 2016;	Estados	30 de julio de 2016
	b) notifiquen a más tardar en el Taller ASBU de 2016, los elementos o módulos ASBU que serán implementados en cada Estado según se ha concebido en sus Planes Nacionales; y	Estados	Taller ASBU de 2016
	c) garanticen su participación en el Taller ASBU de 2016 a celebrarse en la Oficina NACC de la OACI.	Estados	Taller ASBU de 2016
C/4	ESTABLECIMIENTO DE UNA RAIIO EN LA REGIÓN CAR Que, para promover la mejora de la Implementación Efectiva en cuestiones AIG en la Región y perfeccionar la colaboración regional bajo la estrategia NCLB NACC a través del establecimiento de una RAIIO para Estados miembros CASSOS y otros Estados CAR según se requiera, los Estados CAR, liderados por la Oficina Regional NACC de la OACI:		
	a) designen un PoC a este respecto a más tardar el 30 de mayo de 2016;	Estados CAR	30 de mayo de 2016
	b) elaboren e implementen un plan de acción que incluya como mínimo las áreas del Proyecto detalladas en el Apéndice C ; y	Estados CAR	Reunión NACC/DCA/7.
	c) presenten el avance logrado en el inciso b) a la reunión NACC/DCA/7.	Estados CAR	Reunión NACC/DCA/7.
C/5	COMPARTIR INSPECTOR DE SEGURIDAD OPERACIONAL TRANSNACIONAL EN LA REGIÓN CAR Y LA IDENTIFICACIÓN DE MEJORAS CRÍTICAS DE USOAP Que para identificar las cuestiones de mejoras críticas USOAP y apoyar la falta de vigilancia de la seguridad operacional en la Región CAR		
	a) La Oficina Regional NACC de la OACI, Países Bajos y CASSOS coordinen los arreglos necesarios para compartir experiencias e inspectores transnacionales	Oficina Regional NACC de la OACI, Países Bajos y CASSOS	Reunión NACC/DCA/7
	b) Los Estados CAR aseguren la participación de su NCMC durante la reunión NCMC 2016; y	Estados CAR	Reunión NCMC 2016
	c) se notifique el avance de estas acciones a la reunión NACC/DCA/7.	Oficina Regional NACC de la OACI, Países Bajos y CASSOS	Reunión NACC/DCA/7

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
C/6	MEJORAS A LOS RSOO CAR Y APOYO REGIONAL A LAS MEJORAS SOBRE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD Que para mejorar las acciones y la colaboración entre las RSOO CAR para su respectivo crecimiento y refuerzo, COCESNA y CASSOS		
	a) elaboren guías/documentación comunes (Manual de Gestión de la Seguridad Operacional, Manual de Inspector de ANS y Manual de Certificación de Aeródromos);	COCESNA y CASSOS	Reunión NACC/DCA/7
	b) coordinen las actividades necesarias para satisfacer las necesidades de instrucción identificadas; y	COCESNA y CASSOS	Reunión NACC/DCA/7
	c) notifiquen el avance en cuanto a estas acciones a la reunión NACC/DCA/7.	COCESNA y CASSOS	Reunión NACC/DCA/7
C/7	TRABAJO EFECTIVO Y CONJUNTO SOBRE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Y MEJORAS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS AERÓDROMOS Que para racionalizar la certificación de aeródromos y las mejoras de la seguridad operacional de los aeródromos la OACI, ACI y Estados Unidos analicen, elaboren e implementen una estrategia y plan de acción conjuntos para los lograr las metas regionales de certificación de aeródromos y mejoras a la seguridad operacional de los aeródromos para aprobación de los Directores de Aviación Civil NAM/CAR y su presentación, según sea necesario por la Reunión del CRPP/4 del GREPECAS a más tardar el 15 de junio de 2016 .	OACI, ACI y Estados Unidos	15 de junio de 2016
D/8	FIRMA DE LA DECLARACIÓN DE INTENCIÓN Los NACC/DCA deciden firmar la Declaración de Intención del Apéndice D , la cual establece los arreglos de cooperación mutua en la promoción y el desarrollo de la aviación civil en apoyo a la Estrategia NCLB de la Oficina Regional NACC de la OACI, con la finalidad de asistir a los Estados a incrementar su Implementación efectiva (EI) de las SARPS de la OACI.	NACC/DCA	NACC/DCA/6
C/9	APOYO DE FONDOS POR LOS BANCOS Que, en consideración de los esfuerzos de la comunidad de donadores para prestar asistencia a la región financiando proyectos bajo el proyecto RLA/09/801:		
	a) la Oficina Regional NACC de la OACI coordine con los Estados miembros que deseen entregar propuestas al Banco Mundial y otras instituciones crediticias según se requiera;	la Oficina Regional NACC de la OACI	Según se requiera
	b) la Oficina Regional NACC de la OACI solicite apoyo de las instituciones crediticias relevantes para financiar proyectos y programas bajo el programa MCAAP; y	la Oficina Regional NACC de la OACI	Reunión IWAF/2
	c) Los Estados identifiquen sus necesidades y coordinen con la Oficina Regional NACC de la OACI para que se presente en la IWAF/2 programada para 2016.	Estados	Reunión IWAF/2

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
C/10	<p>VIABILIDAD DE UNA ORGANIZACIÓN PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA ASOCIACIÓN DE ORGANIZACIONES DE INSTRUCCIÓN EN LAS REGIONES NAM/CAR (ATO/NACC)</p> <p>Que, con el fin de evaluar los riesgos y al mismo tiempo asegurar la disponibilidad y hasta el aprovechamiento de proveer y alcanzar las necesidades de capacidad de instrucción regional en comparación con las necesidades de demanda, junto con la Oficina GAT de la OACI, la Oficina Regional NACC de la OACI, y los Estados Miembros, el NAM/CAR/CATC/WG:</p>		
	<p>a) evalúe la viabilidad de una asociación regional de centros de instrucción considerando los siguientes asuntos iniciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. evaluar la necesidad y el beneficio de dicha organización ii. revisar la posible estructura de la asociación iii. estructura de administración posible (v.g. administrada a través de la Oficina Regional o administrada por los Estados Miembros en un sistema de rotación); y 	NAM/CAR/CATC/WG	Reunión NACC/DCA/7
	<p>b) presente los resultados de evaluación a la reunión NACC/DCA/7.</p>	NAM/CAR/CATC/WG	Reunión NACC/DCA/7
C/11	<p>PLANES DE ACCIÓN DE LOS ESTADOS SOBRE LAS ACTIVIDADES DE REDUCCIÓN DE EMISIONES CO₂</p> <p>Que:</p>		
	<p>a) la Oficina Regional NACC de la OACI asista a los Estados proporcionando la información necesaria para argumentar el trabajo conjunto con los representantes permanentes, al igual que su participación en la Asamblea 39ª de la OACI, y</p>	Oficina Regional NACC de la OACI	Antes del 39º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI
	<p>b) los Estados que aún no hayan entregado su plan de acción, expresen su intención de participar en el “Programa OACI de países compañeros para los planes de acción” considerando el ofrecimiento de Estados Unidos , República Dominicana y Trinidad y Tabago, que permita la presentación del plan antes del 39º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI.</p>	Estados que aún no hayan entregado su plan de acción	Antes del 39º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI
D/12	<p>CONSOLIDACIÓN DE REUNIONES SUBREGIONALES DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL (DCA)</p> <p>Que, para tener mayor eficiencia, eficacia y participación más activa de los Directores de Aviación Civil NAM/CAR, los Estados NAM/CAR acuerdan consolidar todas las reuniones subregionales de Directores en una única reunión anual DCA, aprobando sus términos de referencia y esquema de rotación de reuniones como aparece en el Apéndice E.</p>	Estados NAM/CAR	NACC/DCA/6

APÉNDICE B
SEGUIMIENTO A CONCLUSIONES Y DECISIONES VÁLIDAS

Conclusión/ Decisión	Acción de seguimiento	Estado
NACC/DCA/5/4 - ACTUALIZACIÓN DE PLANES NACIONALES DE IMPLEMENTACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA EN CONFORMIDAD CON EL RPBANIP, VERSIÓN 3.1	La Reunión reconoció que varios Estados no han actualizado ni desarrollados sus planes nacionales en línea con el RPBANIP 3.1. Se dará seguimiento en 2016 con el taller ASBU a ser impartido en agosto de 2016.	Válida
NACC/DCA/5/5 - RATIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 3 bis DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DE CHICAGO	Bahamas, República Dominicana y Haití informaron que ya ratificaron el Art 3 <i>Bis</i> del convenio de Chicago. Costa Rica, Estados Unidos, Granada, Honduras, Nicaragua, Santa Lucía, San Vicente, Trinidad y Tabago faltan por ratificar.	Válida
NACC/DCA/5/8 - FUTURAS ACCIONES SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) Y FACILITACIÓN (FAL) EN LAS REGIONES NAM/CAR	Se está dando seguimiento a través de las actividades y los planes de acción de la estrategia NCLB.	Finalizada
DGAC/CAP		
DGAC/CAP/98/4 - PROYECTO DE REDISEÑO DE ESPACIO AÉREO PBN EN LA FIR CENTRAL AMERICAN	La Reunión tomó nota de la reunión realizada por los Estados de Centroamérica a través del Proyecto ARESAC (febrero 2016) así como de la Reunión NAM/CAR de implementación PBN realizada en marzo 2016, donde se realizó un seguimiento de la implementación de forma regional a través del ANI/WG PBN/TF.	Finalizada
DGAC/CAP/98/5 - SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPA)	La Reunión reconoció la problemática y urgencia de guías y mayor información de orientación para la operación de drones y otros RPA. Identificando la existencia del Grupo de expertos de la OACI en este tema y de la existencia de algunas regulaciones de los Estados y la guía desarrollada por CANSO; finalmente, se acordó un enfoque a nivel de NACC/DCA, planteando la conclusión NACC/DCA/6/1	Invalidada
DGAC/CAP/98/6 - ACCIONES SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (AVSEC) Y FACILITACIÓN (FAL) EN CENTROAMÉRICA	Se está dando seguimiento a través de las actividades y los planes de acción de NCLB.	Finalizada

Conclusión/ Decisión	Acción de seguimiento	Estado
DGAC/CAP/98/7 - ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORIA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA) DE LA OACI	Se está dando seguimiento a través de las actividades y los planes de acción de NCLB.	Finalizada
DGAC/CAP/98/8 – ESPECIALISTAS ADJUNTOS DE LOS ESTADOS CENTROAMERICANOS PARA EL ICCAE	Se tratará en la reunión NAM/CAR/CATC/WG/3.	Valida
C/CAR/DCA		
C/CAR/DCA/14/2 - MEJORAS A LA CAPACIDAD REGIONAL DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL ACORDE AL ANEXO 19 DE LA OACI	La Reunión reconoció la importancia de mejorar la instrucción USOAP, planteando la Conclusión NACC/DCA6/2	Invalidada
C/CAR/DCA/14/7 - PROYECTO DE REDISEÑO DE ESPACIO AÉREO PBN EN LA REGIÓN CAR	La Reunión tomó nota de la reunión NAM/CAR de implementación PBN realizada en marzo de 2016, donde se realizó un seguimiento de la implementación de forma regional a través del ANI/WG PBN TF.	Finalizada
C/CAR/DCA/14/8 - MARCO DE REFERENCIA NORMATIVO PARA LAS OPERACIONES DE LAS AERONAVES PILOTEADAS A DISTANCIA (RPA)	La Reunión reconoció la problemática y urgencia de guías y mayor información de orientación para la operación de drones y otros RPA, identificando la existencia del Grupo de expertos de la OACI en este tema y de la existencia de algunas regulaciones por los Estados y la guía desarrollada por CANSO; finalmente se acordó un enfoque a nivel de NACC/DCA, planteando la Conclusión NACC/DCA6/1	Invalidada
CCAR/DCA/14/9 - COMUNICACIONES A LOS ESTADOS DE LA OACI	La Reunión fue informada que este asunto esta siendo manejado a nivel de la Sede de la OACI y será discutido en la 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI bajo el asunto 27. La Oficina Regional NACC de la OACI ya envió a la Sede la sugerencia de la mejora a las respuestas aplicando una categorización de las Comunicaciones a los Estados. Trinidad y Tabago sugiere que las respuestas a las comunicaciones se copien a las Oficinas Regionales. Cuba: solicita enviar cartas con mayor anticipación para tener tiempo para dar una respuesta	Finalizada

Conclusión/ Decisión	Acción de seguimiento	Estado
E/CAR/DCA (disponible únicamente en inglés)		
E/CAR/DCA/24/4 - SAR ACTIVITIES AND IMPROVEMENTS IN THE E/CAR SUB-REGION	Reply by the Eastern Caribbean Civil Aviation Technical Group (E/CAR/CATG) SAR Committee is expected by the NACC/DCA/7 meeting.	Valida
E/CAR/DCA/26/1 - DEVELOPMENT OF PIARCO FIR AGREEMENT	Pending discussion by the E/CAR States.	Valida
E/CAR/DCA/26/2 - IMPROVED EFFECTIVENESS TO ACCOMPLISH MEETING CONCLUSIONS AND AGREEMENTS	Will be included in the NACC/DCA ToRs.	Finalizada
E/CAR/DCA/26/3 - FOLLOW-UP AND PARTICIPATION IN THE CAPSCA PROJECT	ICAO will follow-up directly with the Eastern Caribbean States implied in this conclusion and will notify the results to the NACC/DCA/7 meeting.	Valida
E/CAR/DCA/26/4 - UPDATE OF GANDD DEFICIENCIES	Follow-up and results achieved through the NCLB strategy. Barbados and ECCAA have provided replies to the deficiencies.	Finalizada
E/CAR/DCA/26/5 - DEVELOPMENT AND APPROVAL OF THE CAR/SAM REGIONS e-ANP	The CAR/SAM e-ANP was approved in its Volume I and the process continues with the support of the PoCs	Finalizada
E/CAR/DCA/26/6 - CONSOLIDATION OF EFFORTS TO SUPPORT RUNWAY SAFETY IMPLEMENTATION	The efforts of United States, ACI, IATA and ICAO have been consolidated in the aerodrome certification Works reflected in the three events of 2016 (Dominican Republic, Jamaica, and Trinidad and Tobago).	Finalizada
E/CAR/DCA/26/7 - E/CAR AIM IMPLEMENTATION MEETING	The meeting was held.	Finalizada
E/CAR/DCA/26/8 - SAR POCs FOR SAR IMPROVEMENTS AND DEVELOPMENT OF THE E/CAR NATURAL DISASTER EMERGENCY PLAN	Pending reply of the Eastern Caribbean Civil Aviation Technical Group (E/CAR/CATG) SAR Committee to be provided at the NACC/DCA/7 meeting.	Valida
E/CAR/DCA/26/9 - CONSOLIDATED PBN ATS ROUTE REVIEW IMPLEMENTATION MEETING	The Meeting noted the NAM/CAR PBN implementation meeting held in March 2016, where a follow-up regional implementation through the ANI/WG PBN TF.	Finalizada
E/CAR/DCA/26/10 - APPROVAL OF E/CAR RADAR DATA SHARING IMPLEMENTATION PLAN PHASE II	ECCAA confirmation on Phase II of the Project is rescheduled for 1 September 2016.	Valida

NACC/DCA/06
Apéndice B al Informe

B-4

Conclusión/ Decisión	Acción de seguimiento	Estado
E/CAR/DCA/26/11 - CAR TRAINING ASSOCIATION AND IMPROVEMENT TO TRAINING PROVISION IN THE E/CAR AREA	This was discussed under the agenda item 5 on training and a new NACCDCA conclusion was adopted.	Invalidada

APÉNDICE C
ÁREAS DEL PROYECTO RAIO

- 1) Organización Regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) de CASSOS
 - a) Realizar un estudio de viabilidad para el establecimiento de la RAIO en coordinación con la Sección AIG de OACI, COCESNA/ACSA, y otras agencias de investigación de accidentes
- 2) Programa de Asistencia para la creación de capacidad en AIG para los Estados miembros de CASSOS
 - a) Realizar un estudio que determine las capacidades existentes (ambas, humanas y materiales) de cada Estado para llevar la responsabilidad de la investigación, tales como el número de personal cualificado, instituciones de investigación y análisis, e instalaciones para realizar la lectura y análisis de los registradores de datos de vuelo
 - b) Desarrollar un programa regional de instrucción en coordinación con el GAT de OACI, los Centros de Instrucción NAM/CAR, etc.
- 3) Programa de Asistencia Técnica a los Estados Miembros de CASSOS
 - a) Desarrollar un plan de acción para mejorar el área AIG bajo el USOAP-CMA
 - b) Desarrollar un plan de acción para la implementación efectiva de una RAIO

ICAO



OACI

**DECLARACIÓN DE INTENCIÓN
PARA LA ESTRATEGIA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS (NCLB) DE LA
OFICINA REGIONAL PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC) DE LA
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)**

ENTRE

**LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE
LAS REGIONES DE NORTEAMÉRICA (NAM), CENTROAMÉRICA Y CARIBE (CAR)**

Y LA

OFICINA REGIONAL NACC DE LA OACI

De acuerdo a lo realizado por la Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/6), celebrada en Nassau, Bahamas, del 10 al 12 de mayo de 2016, convocada por la Oficina Regional NACC de la OACI, y con la participación de oficiales de alto nivel representando a los Estados/Territorios miembros de las Regiones Norteamérica (NAM) y Caribe (CAR), organizaciones internacionales y la industria,

CONSIDERANDO QUE, la Oficina Regional NACC de la OACI y las Autoridades de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR tienen como propósito común la promoción y el desarrollo de la cooperación técnica en la aviación civil entre los países de las regiones; y

CONSIDERANDO QUE, los Directores Generales que representan a los Estados/Territorios miembros NACC están autorizados a desarrollar procedimientos y programas que cumplan con las necesidades para los sistemas seguros y eficientes en la aviación civil, y a participar en arreglos de cooperación para lograr este objetivo; y

CONSIDERANDO QUE, dicha cooperación ha de alentar el desarrollo de la aviación civil y la seguridad operacional del comercio aéreo en las Regiones NAM/CAR; y

CONSIDERANDO QUE, la Declaración de Puerto España concluirá en diciembre de 2016, y que los diversos compromisos se mantienen sin cumplimiento o sin resolución, y en el afán de ser proactivos, así como de reconocer los diferentes retos y realidades sociopolíticas y económicas de los diversos Estados/Territorios acreditados a la Oficina Regional NACC de la OACI; y

CONSIDERANDO QUE, es en el mejor interés de los Estados/Territorios miembros tener un plan de acción personalizado que tome en consideración estas diferencias y estos retos específicos a cada Estado/Territorio, y que esos planes de acción personalizados pueden desarrollarse como parte de la *Estrategia NCLB de la Oficina Regional NACC de la OACI* y la Autoridad de Aviación Civil del Estado; y

— 2 —

CONSIDERANDO el importante papel de la aviación como un contribuyente para el desarrollo económico y social en todo el mundo, contribuyendo a la creación de 8.5 millones de empleos y hasta 700 miles de millones de dólares al Producto interno bruto (PIB) mundial, y, debido a su naturaleza transversal y a los enlaces múltiples con otros sectores económicos, el impacto económico total de la aviación alcanza el 3.5 por ciento del PIB mundial, equivalente a 2.4 billones de dólares, con la creación de 58.1 millones de empleos; y

CONSIDERANDO los actuales objetivos estratégicos de la OACI están ligados a 13 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, y que otros Estados están por debajo del promedio mundial de implementación de las Normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS);

POR LO TANTO, la Oficina Regional NACC de la OACI y las Autoridades de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR concuerdan la intención de los siguientes arreglos no vinculantes:

ARTÍCULO I—OBJETIVO

- A. La presente Declaración de Intención establece los arreglos de cooperación mutua en la promoción y el desarrollo de la aviación civil en apoyo a la *Estrategia NCLB de la Oficina Regional NACC de la OACI*, con la finalidad de asistir a los Estados a incrementar la Implementación efectiva (EI) de las SARPS de la OACI.
- B. Los signatarios de esta Declaración tienen la intención de apoyar la implementación de la *Estrategia NCLB de la Oficina Regional NACC de la OACI*, incorporando compromisos previamente acordados en la Declaración de Puerto España. Cualquier métrica y resultado entregable adicional será desarrollado por separado como parte de un Plan de Acción específico que se elaborará y concluirá entre la Oficina Regional NACC de la OACI y cada Estado miembro NAM/CAR de manera individual.
- C. Estos objetivos pueden mejorarse mayormente por medio de la cooperación de común acuerdo, en cualquiera de las siguientes áreas:
 - 1. El intercambio de información relativo a los programas y los proyectos, resultados de investigación o publicaciones.
 - 2. La implementación de análisis conjuntos.
 - 3. El desarrollo e implementación de planes de acción conjuntos con personal responsable asignado a la finalización de todas las tareas.
 - 4. La coordinación de programas y proyectos de investigación y desarrollo y su implementación basada en el intercambio de esfuerzos.
 - 5. El intercambio de personal operacional y técnico.

— 3 —

6. El intercambio de equipo y sistemas específicos para las actividades de investigación y estudios de compatibilidad.
7. La organización conjunta de simposios, conferencias o talleres.
8. Consultorías recíprocas con el objetivo de establecer acciones conjuntas con las entidades internacionales adecuadas.

ARTÍCULO II—IMPLEMENTACIÓN

A. TAREAS DE LA OFICINA REGIONAL DE LA OACI:

1. Desarrollo, monitoreo y gestión de la *Estrategia NCLB de la Oficina Regional NACC de la OACI* en coordinación con los Estados como una metodología para asistirles en la implementación de las SARPS de la OACI y mejorar sus niveles de implementación efectiva.
2. Alentar a los Estados a tomar medidas adecuadas para avanzar en la implementación de las SARPS de la OACI por fases y la finalización de planes de acción NCLB personalizados.
3. Promover el apoyo de los socios de seguridad operacional de la aviación, incluyendo los Estados donantes, las organizaciones internacionales, la industria y las instituciones financieras, alentándolos a brindar asistencia a los Estados/Territorios a mejorar la implementación de las SARPS de la OACI mediante el mejoramiento de la coordinación, cooperación y colaboración regional.
4. Acercamiento con las entidades de financiamiento para el desarrollo sostenible del transporte aéreo.
5. Acercamiento con los Estados y los socios de la aviación para obtener experiencia técnica para asistir en la implementación de las SARPS de la OACI enfocándose al mismo tiempo en las prioridades.
6. Promover la cooperación entre los Estados y los socios de la aviación para cooperar en la facilitación de la resolución de los temas relacionados con la aviación.
7. Monitorear la implementación de las SARPS de la OACI por parte de los Estados miembros de las Regiones NAM/CAR.
8. Liderar el alineamiento y la integración de marcos de referencia regionales, incluyendo los diferentes grupos regionales de la OACI para alcanzar los objetivos de la OACI y las metas regionales y nacionales.

B. TAREAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS NACC

1. Participar activamente en las actividades de la Oficina Regional NACC de la OACI establecidas para facilitar el cumplimiento con los objetivos estratégicos de la OACI.
2. Hacer uso de todos los recursos disponibles para acelerar la implementación completa de las SARPS de la OACI, según sea apropiado.

— 4 —

3. Cooperar entre sí para facilitar la implementación efectiva de las SARPS de la OACI, según sea apropiado.
 4. Buscar asegurar el financiamiento del desarrollo sostenible del transporte aéreo para permitir un sistema seguro a nivel operacional y de la aviación y responsable con el medio ambiente.
 5. Proporcionar apoyo de “Estado Campeón¹” para contribuir con experiencia técnica con las actividades regionales bajo la *Estrategia NCLB de la Oficina Regional NACC de la OACI* y el liderazgo de la OACI.
 6. Cooperación entre sí y con los socios de aviación para facilitar la resolución de los problemas relacionados con la aviación.
- C. Los representantes de la Oficina Regional NACC de la OACI y los Estados miembros se reúnan periódicamente para hablar sobre nuevas actividades de cooperación. Se realizará una revisión conjunta de las actividades en curso por lo menos una vez al año por parte de los participantes y cuando sea posible, durante las reuniones regionales de Directores de Aviación Civil NACC de la OACI.

ARTÍCULO III—INTERCAMBIO DE PERSONAL

Los participantes pueden intercambiar personal técnico según se requiera, y según sea apropiado, para proseguir las actividades descritas. Dicho personal puede ser de la Oficina Regional NACC de la OACI, los Estados Miembros o agencias gubernamentales de apoyo o contratistas, según lo requerido y apropiado bajo términos que serían parte de un acuerdo por separado si se requiere.

ARTÍCULO IV— FINANCIAMIENTO

- A. Se utilizarán fuentes disponibles de financiamiento en conformidad con la estructura implementada por acuerdo bajo el Proyecto RLA/09/801.
- B. Se debería continuar buscando otros mecanismos de financiamiento de terceras partes por parte de los Estados/Territorios NAM/CAR y la Oficina Regional NACC de la OACI en apoyo de los Estados/Territorios NAM/CAR, y según se acuerde por los participantes con asistencia de la Oficina Regional NACC de la OACI según se necesite.

ARTÍCULO V—ENMIENDAS

Esta Declaración puede enmendarse por consentimiento mutuo de los participantes. Los detalles de tal enmienda habrán de reflejarse por escrito.

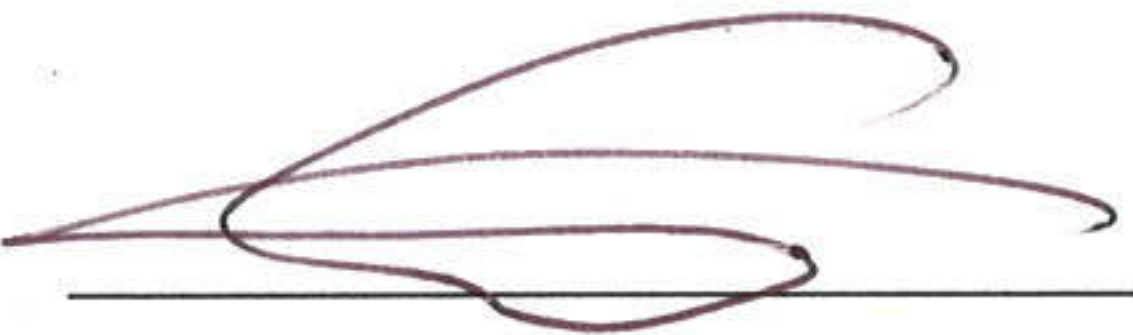
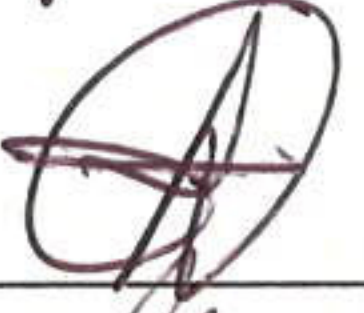

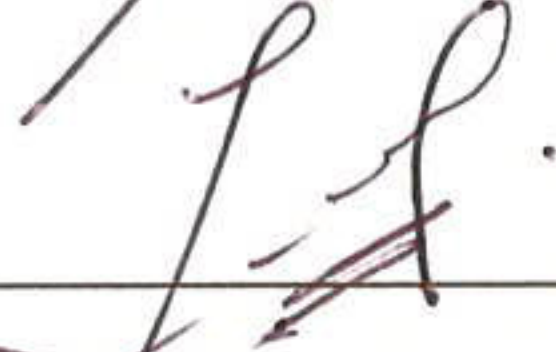
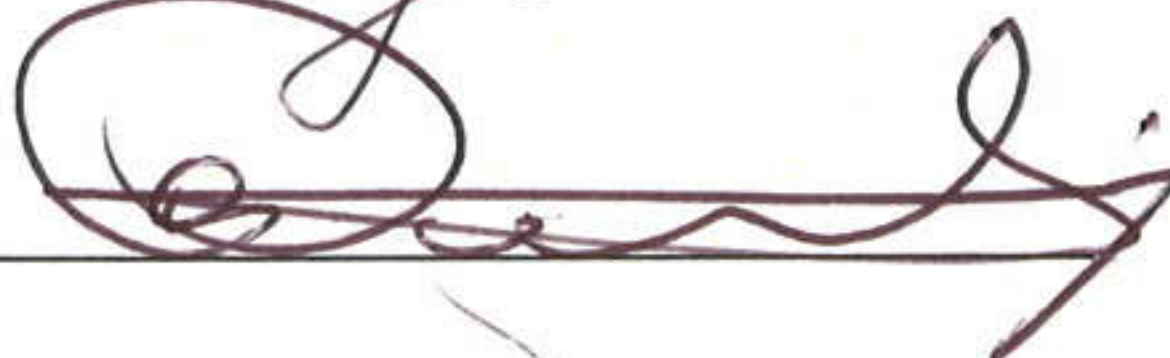
¹ Un Estado que se compromete a brindar asistencia a otros en la Región en aquellas áreas en las que destaca.

ARTÍCULO VI—INICIO DE LAS ACTIVIDADES

Esta Declaración entrará en vigor cuando por lo menos el 60 por ciento de los Estados/Territorios hayan firmado y habrá de continuar hasta que sea terminado a través de un consenso general de la Oficina Regional NACC de la OACI en coordinación con los Estados/Territorios miembros.

ARTÍCULO VII—AUTORIDAD

La Oficina Regional NACC de la OACI y los Directores de Aviación Civil de los Estados NAM/CAR se unen en esta Declaración como lo indica la firma de sus representantes debidamente autorizados.

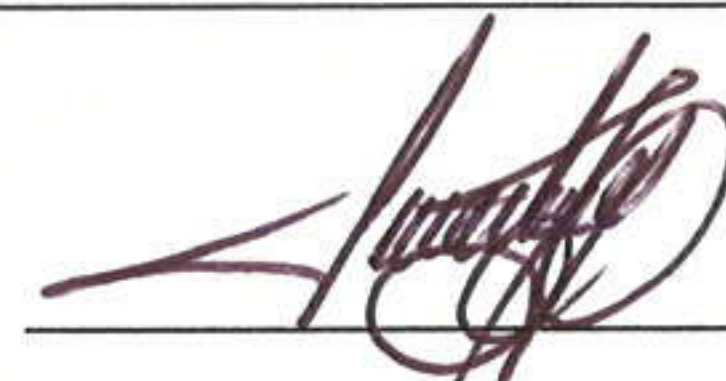
	Name/Nombre	Signature/Firma
Antigua and Barbuda / Antigua y Barbuda	_____	_____
Aruba	EDWIN KELLY	
Bahamas	Heath May	Heath May
Barbados	KINGSLEY OB NELSON	Kingsley OB Nelson
Belize / Belice	LINDSAY CARBUTT	
Costa Rica	ENIO UBITO A	
Cuba	Alfredo P. Cordoba P.	
Curacao / Curazao	OSCAR DERBY	

Name/Nombre

Signature/Firma

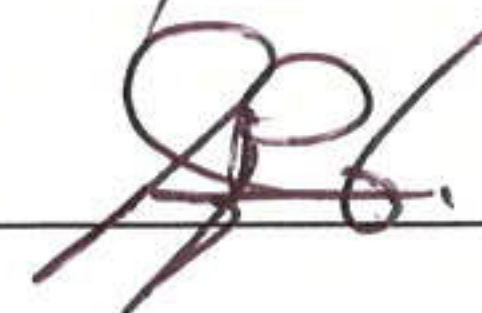
**Dominican Republic /
República Dominicana**

SANTIAGO ROSA



El Salvador

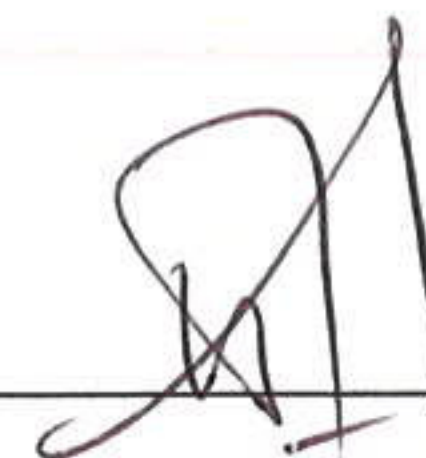
JORGE POQUIRE



France / Francia

*for French Antilles, Guadeloupe,
Martinique, Saint Barthélemy, Saint
Martin and Saint Pierre et Miquelon /
por Antillas Francesas, Guadalupe,
Martinica San Bartolomé, San Martín
y San Pedro y Miquelón*

Philippe Guivane'h



Grenada

Guatemala

Gerardo BERGANZA



Haiti / Haití

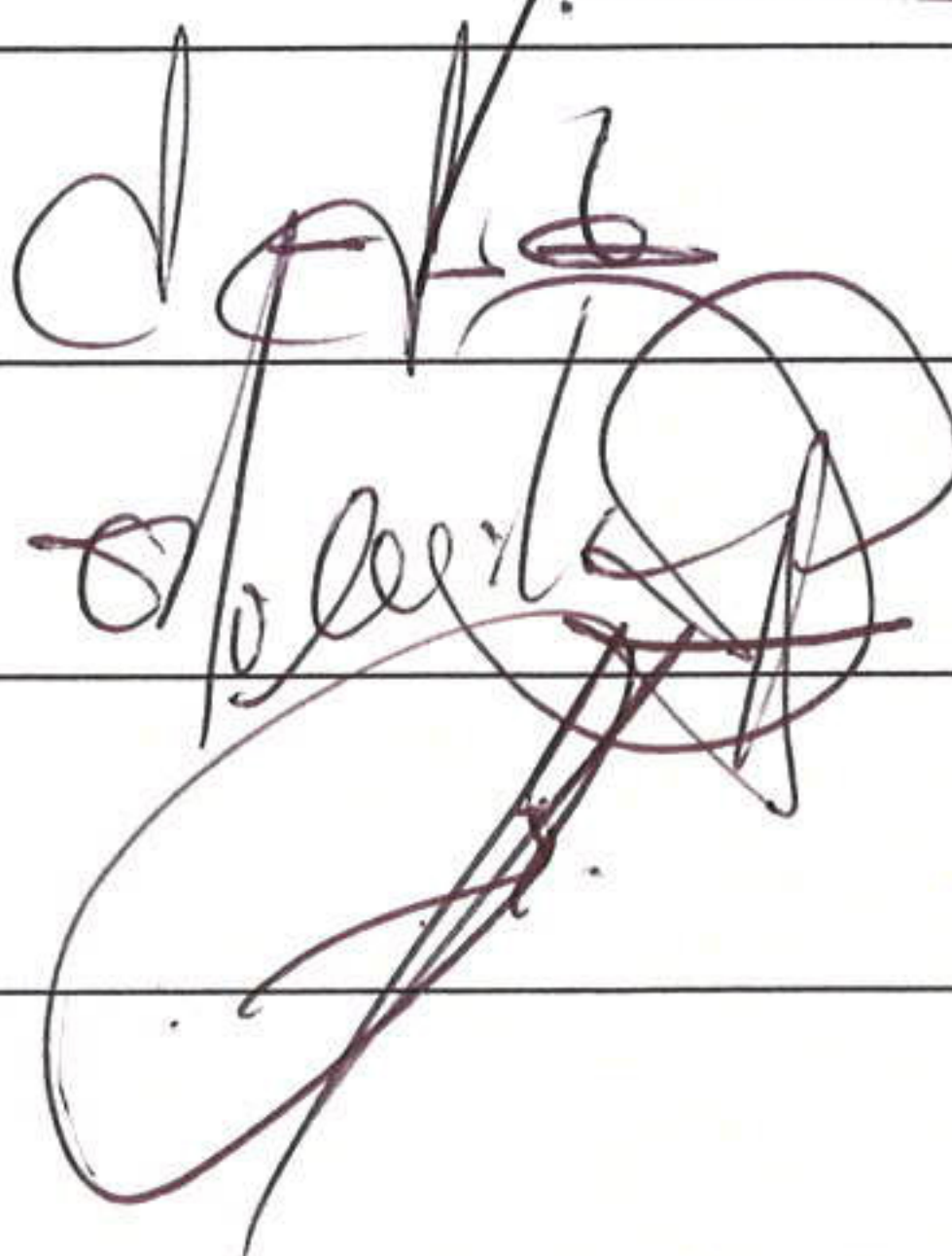
Jean-Lemerque PIERRE
JOSE I. NOVOSE



Honduras

Jamaica

Nari Willicious Singh



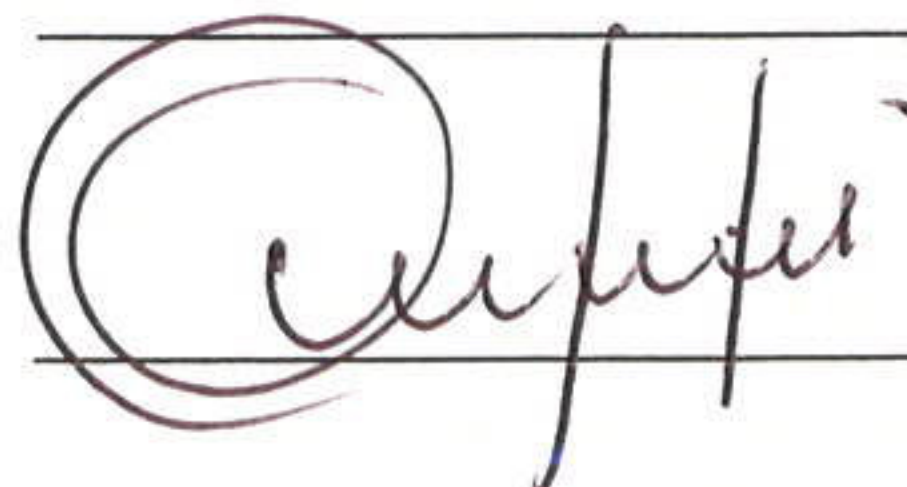
Mexico / México

Jorge Romero Garcia

Netherlands / Países Bajos
*for Bonaire, Saba and Sint Eustatius /
por Bonaire, Saba y San Eustatius*

Nicaragua

Carlos Salazar



— 7 —

Name/Nombre	Signature/Firma
Saint Kitts and Nevis / San Kitts y Nevis	
Saint Lucia / Santa Lucía	
Sint Maarten	<i>Looris Flattery</i> <i>Flattery</i>
Saint Vincent and the Grenadines / San Vicente y las Granadinas	
Trinidad and Tobago / Trinidad y Tabago	<i>RAMESH SUTARMEER</i> <i>Raul de la Cruz</i>
United Kingdom / Reino Unido <i>for Anguilla, Bermuda, British Virgin Islands, Cayman Islands, Montserrat and Turks and Caicos Islands / por Anguilla, Bermuda, Islas Caimanes, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas y Montserrat</i>	<i>MARIA BOYLE</i> <i>Maria Boyle</i>
United States / Estados Unidos <i>for Puerto Rico and Virgin Islands / por Islas Vírgenes y Puerto Rico</i>	<i>Michael Huerta</i> <i>Michael Huerta</i>
Eastern Caribbean Civil Aviation Authority (ECCAA)	<i>Donald McPhail</i> <i>Donald McPhail</i>

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

1. Términos de Referencia

- a) Las reuniones serán de carácter decisivo y sus conclusiones aprobadas estarán sujetas a su cumplimiento por cada una de las Autoridades de Aviación Civil de cada uno de los Estados. Los Estados tendrán 40 días después de recibir el informe de la reunión para notificar su discordancia con cualquier conclusión/decisión. Después de transcurrido dicho período, sin discordancia notificada, se tomará como que el Estado concuerda con las conclusiones/decisiones del informe.
- b) Las reuniones tienen por objeto primordial dar a los Directores una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planificarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.
- c) Para el cumplimiento de sus fines, las Reuniones NACC/DCA desarrollarán todas las funciones necesarias y en particular:
 - i. Fomentar la eficiencia y continuidad de un sistema de la vigilancia de la seguridad operacional tanto a nivel de cada Estado como regional, con mejoras oportunas y rentables a la seguridad operacional bajo las metas del Plan Global para la seguridad operacional de la aviación de la OACI (GASP).
 - ii. Propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados para el desarrollo seguro y ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde las regiones NAM y CAR.
 - iii. Llevar a cabo estudios y trabajos sobre el transporte aéreo y la aviación civil en las Regiones NAM y CAR.
 - iv. Promover un mayor intercambio de información y apoyo en recursos entre los Estados.
 - v. Aplicar de forma efectiva y continua la aplicación de las normas y métodos recomendados Internacionales de la OACI; la ejecución de los Planes de Navegación Regionales y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) para lograr un desarrollo más seguro y ordenado de la aviación civil en las Regiones NAM y CAR.
 - vi. Propiciar acuerdos para la instrucción del personal en todas las especialidades de la aviación civil.
 - vii. Propiciar acuerdos colectivos de cooperación técnica en las Regiones NAM y CAR en el campo de aviación civil con miras a obtener la mayor utilización de todos los recursos disponibles.
 - viii. Promover una mayor comunicación entre los Directores de las Regiones NAM y CAR y regiones adyacentes con el objetivo de crear sinergia y trabajos conjuntos de mejoras.

2. Método de trabajo

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

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

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

2.4 Con respecto a los acuerdos y conclusiones de cada reunión, la Secretaria coordinará con las AAC el seguimiento de las mismas para la presentación de sus resultados en la siguiente reunión. El informe provisional de las reuniones NACC/DCA debe estar disponible 10 días hábiles después de la reunión y debe ser aprobadas a más tardar 45 días después de la Reunión.

2.5 Los Estados y Territorios involucrados en ser anfitriones de cualquier reunión DCA habrán de informar a la OACI de cualquier asunto (presupuesto, voluntad política, falta de personal calificado, etc.) que pueda afectar el cumplimiento de las conclusiones y acuerdos propuestos, a más tardar 45 días después de cualquier Reunión DCA y previo a la aprobación del informe final de la Reunión DCA correspondiente.

3. Membresía

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

4. Sedes de la reunión

4.1 La Oficina Regional NACC de la OACI convocará las reuniones NACC/DCA por lo menos seis meses antes de celebrarla;

4.2 La NACC/DCA se reunirá con el siguiente esquema de rotación: Centroamérica (CA), Norteamérica (NAM), Caribe Oriental (E/CAR) y Caribe Central (C/CAR);

4.3 Cualquier miembro de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales podrá, en cualquier momento, ofrecerse para ser anfitrión de una reunión NACC/DCA.

4.4 Las reuniones NACC/DCA deberían celebrarse de preferencia en el período de mayo a junio.

**ESQUEMA DE ROTACIÓN PARA LAS REUNIONES DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DE
NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE**

Reuniones NACC/DCA Previas y Próxima Reunión NACC/DCA/7 (2017)

- Primera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
Gran Caimán, Islas Caimanes, 8 al 11 de octubre del 2002 **(C/CAR)**
- Segunda Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/2)
Anfitrión: COCESNA, Tegucigalpa, Honduras, 11 al 14 de octubre del 2005
(Centroamérica)
- Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/3)
Punta Cana, República Dominicana, 8 al 12 de septiembre de 2008 **(C/CAR)**
- Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/4)
San Pedro Sula, Honduras, 20 al 24 de junio de 2011 **(Centroamérica)**
- Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/5)
Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014 **(E/CAR)**
- Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/06)
Nassau, Bahamas, 10-12 de mayo de 2016
- Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/07)
Estados Unidos, 2017 (NAM)

Próximas reuniones anuales NACC/DCA propuestas

- Octava Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/8) – Estado/Territorio del Caribe Oriental (2018)
 - Novena Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/09): Estado/Territorio del Caribe Central (2019)
 - Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/10) Estado de Centroamérica (2020)
-